

N°3 MARZO 2009 Euro 5.00

€EUROMERCI

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



• Geodis
• Agence
• Office representatives
• Delegation representative offices

GEOFFIS

a WORLDWIDE NETWORK

Francesco Cazzaniga

"SCELTE INNOVATIVE
E CORAGGIOSE
PER FARE
DELLA CRISI
UN'OPPORTUNITA'"

FOCUS: TREND E NOVITA' DALL' INTERMODALE

INCHIESTA Adesso
è il momento giusto
per terzarizzare

CERTIFICAZIONE
La "BBS" valuta
i comportamenti

BUSINESS Consigli
per pianificare le reti
nella reverse logistics

Tecnica

La professionalità e l'esperienza di BSL ne fanno il partner ideale per la gestione di soluzioni logistiche.

Flessibilità

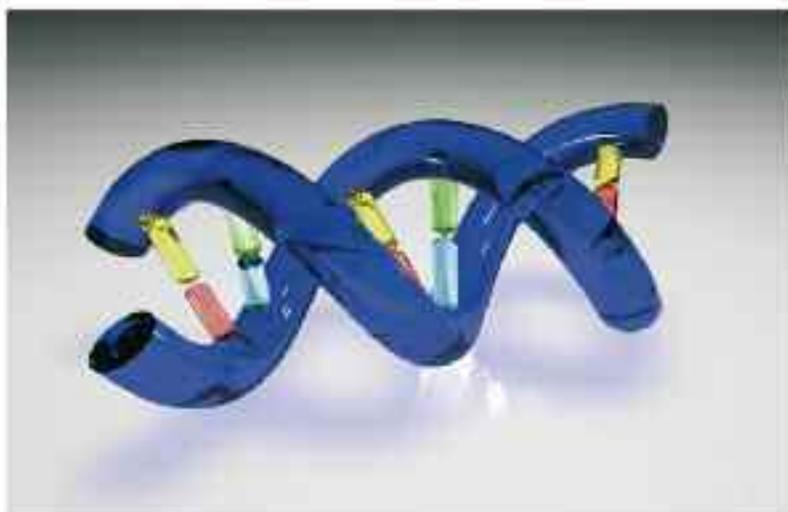
Il forte orientamento al Cliente assicura il continuo miglioramento dei processi e delle performances.

Dinamica

BSL, attraverso un attento e continuo studio delle esigenze del settore, offre una logistica di nuova generazione, una logistica a 360°.

Veloce

L'attitudine al problem solving e la conoscenza del settore costituiscono il valore aggiunto di BSL.



Logistica_da sempre

BSL, grazie all'esperienza ormai quarantennale della famiglia imprenditrice e dei managers di cui si avvale, ha sviluppato specifiche professionalità per la gestione di soluzioni logistiche "su misura" per meglio soddisfare le esigenze e le strategie dei Clienti.

BSL_{s.p.a.}
Bertola Servizi Logistici

www.bsl-spa.it

VI SEGNALIAMO

Editore SERDOCKS S.r.l. Via Cornalia 19 20124 Milano	Intervista a Francesco Cazzaniga "CI VOGLIONO SCELTE CORAGGIOSE E INNOVATIVE"	2
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	Inchiesta ADESSO E' IL MOMENTO DI TERZIARIZZARE	4
Redazione Roma Via Panama 62 00198 Roma tel. 06.841.2897 fax 06.884.4824 Internet: www.euromerci.it e-mail: redazione@euromerci.it	Crisi economica CANCELLI CHIUSI QUALCOSA CAMBIERA'	8
Direttore responsabile Jean Francois Daher	Analisi MAGAZZINI INGLESII PASSATI AI RAGGI "X"	12
Vice-direttore Ornella Giola e-mail: ogiola@euromerci.it	Certificazione COSI' LA "BBS" VALUTA I COMPORTAMENTI SICURI	16
Progetto grafico Mina Florio	Eco-logistica CARBON FOOTPRINT C'E' CHI LA CONTIENE	20
Stampa Mediaprint Milano	Nuovi business COME PIANIFICARE LE RETI NELLA REVERSE LOGISTICS	24
Pubblicità L.A.M. Communication Via Lusardi 10 20122 Milano tel. 02.928.885.32 cell. 338.507.5264 e-mail: alcaro@euromerci.it	FOCUS-Intermodalità INTERPORTI: VISIONE STRATEGICA CERCASI	27
	UDC PALLET: MINI-GUIDA AI PRINCIPALI MODELLI	60
	ANGOLO DI DONATELLA RAMPINELLI	50
	RUBRICA MATERIALS HANDLING	52
	CHI CI STA	56
	NOVITA' PRODOTTI	57
	30 GIORNI	58



BORSINO immobiliare
della **LOGISTICA**

powered by
World Capital
www.worldcapital.it

La **"VOSTRA FINESTRA"**
sul mercato immobiliare
della **LOGISTICA**

www.borsinoimmobiliarelogistica.it

"CI VOGLIONO SCELTE CORAGGIOSE E NUOVE"

Per l'ad e presidente di Geodis Holding Italia la crisi può anche creare opportunità, purché le si accolga con coraggio e soluzioni innovative.

di Ornella Giola



FRANCESCO CAZZANIGA

Quello che per il momento bisogna fare in questa crisi dai contorni non del tutto chiari è evitare di assumere atteggiamenti eccessivamente decisionisti, anche perché non riusciamo ancora a separare l'aspetto psicologico da quello generato dall'effettiva contrazione dei volumi". Esordisce così Francesco Cazzaniga, presidente e amministratore delegato di Geodis Holding Italia, che incontriamo nella sede milanese di via Toffetti. Ha 56 anni; la sua carriera in logistica l'ha effettuata tutta di corsa e sempre in salita, fino ad arrivare a capitanare la divisione italiana di un gruppo ora controllato al 100% dalle SNCF, le ferrovie francesi, con le quali sta avviando un processo, del tutto nuovo, di integrazione delle sue più tradizionali modalità trasportistiche, oltre che delle attività commerciali.

QUALI SCENARI, SECONDO LEI, LA CRISI PRODURRÀ A BREVE-MEDIO TERMINE?

■ Se consideriamo l'intera supply chain, a seconda dei vari anelli della catena l'impatto cambia: nei trasporti, ad esempio, è immediato e con livelli di reattività altissimi. L'anello distributivo o di *warehousing* registra invece un ritardo nella gestione dell'evento: il magazzino è luogo di disaccoppiamento per eccellenza, con tempi di reazione più lenti e bassi; risentirà più in là degli effetti della crisi. A livello generale va però detto che tutte le negatività possono anche essere delle opportunità per il nostro settore: creano un bisogno di cambiamento e ristrutturazione, che si può esplicitare in terziarizzazione della funzione logistica e riduzione dei costi, tutte attività che da sempre rappresentano il "core" di un 3PL. Si avrà quindi un mercato potenziale, che potrà frenare in parte la contrazione in atto.

QUESTO VALE ANCHE PER IL NOSTRO PAESE, REGNO DELLE MEDIO-PICCOLE IMPRESE PIUTTOSTO DIFFIDENTI VERSO I 3PL DI GRANDI DIMENSIONI?

■ Non sarei così riduttivo, anche perché ci sono varie possibilità: c'è un'ampia

gamma di atteggiamenti diversi che lascia quindi grandi alternative e spazi di manovra. Non c'è comunque una regola fissa. I parametri di giudizio di ciascuna azienda e le relative priorità risentono ovviamente del contesto in cui l'azienda si trova.

"Con SNCF stiamo avviando un processo d'integrazione del tutto inedito e per IBM saremo un vero 4PL"

CHE RUOLO POTRÀ GIOCARE LA FORMAZIONE DEL PERSONALE NELL'ATTUALE CRISI?

■ Rivestirà un ruolo fondamentale: potrà indirizzare, se avremo il coraggio di giocare questa partita, il personale verso professionalità alternative. Nei momenti come quelli che stiamo attraversando credo sia importante un po' di saggezza sociale: la scelta più facile,





quando si è in crisi, è mettere alla porta il personale per un certo periodo. L'alternativa "saggia" è invece quella di riconvertire le professionalità più "deboli" e superate. Ripeto ci vuole coraggio e voglia di crederci: il risultato non è immediato e deve esserci un coinvolgimento da parte delle persone (in genere ultra-quarantenni) che devono vivere l'eventuale modifica professionale non come una bocciatura, ma come un'opportunità. E' una bella sfida, però molto importante, con i settori dell'ICT e dei servizi ausiliari a giocare un ruolo di primo piano.

QUALI SONO LE VOSTRE STRATEGIE NEL BREVE PERIODO?

■ Il gruppo è recentemente entrato a far parte delle ferrovie francesi, SNCF, ed è elemento determinante di un progetto strategico che pone al centro la correlazione delle varie offerte e modalità di trasporto, puntando a una "rivoluzione" nel mondo della logistica. E' una sfi-

CHI E' FRANCESCO CAZZANIGA

Nato a Milano l'11 giugno 1952, è laureato in Ingegneria elettronica al Politecnico di Milano e ha conseguito un master SDA Bocconi in Economia e gestione aziendale. Nel 1977 entra in Pirelli nella direzione del personale della divisione pneumatici. Quattro anni dopo si dedica alla riorganizzazione della programmazione pneumatici per realizzare un piano globale di vendite/produzione/scorte, primo passo

della rivoluzione logistica world wide del gruppo Pirelli; nel 1984 sviluppa un nuovo modello di transit point nazionali e successivamente entra a far parte del top management della prima società italiana di logistica integrata, la Fintrasporti, spin-off di Pirelli per lo sviluppo delle attività logistiche. Nel 1992, in seguito alla cessione di Fintrasporti e alla costituzione della nuova società Tecnologistica, contribuisce allo sviluppo dell'impresa portandola al vertice

in Italia per fatturato (700 miliardi di lire). Nel 1999 entra in TNT Logistics come direttore generale dello sviluppo, diventando poi amministratore delegato per i settori della grande distribuzione, FMCG (fast moving consumer goods), informatica, high tech e tessile. Dal 2003 è in Geodis, di cui oggi è presidente e amministratore delegato di Geodis Holding Italia e ricopre numerose altre cariche all'interno del gruppo.

da enorme che si gioca a livello europeo (con anche partnership internazionali). E' però una sfida bella, nuova: qui si vince, solo se si gioca con intelligenza. I mezzi che stiamo mettendo in campo sono notevoli, sia come investimenti che come presenza in tutti i Paesi europei. Non si tratta di un'operazione di facciata: dobbiamo rispondere a esigenze etiche/ambientaliste, facendone però anche e soprattutto un business economico.

IMPORTANTE È STATO ANCHE L'ACCORDO MONDIALE CON IBM: COME PROCEDE?

■ E' un accordo importante, nuovo nei contenuti e quindi profondamente innovativo. Per la prima volta verrà compiutamente applicato il concetto di 4PL e permetterà al gruppo di rinforzarsi in aree importanti (Usa, Canada, Brasile, Cina e India) e di consolidarsi nel resto del mondo. Abbiamo acquisito come 4PL, infatti, l'interezza delle attività logistiche di IBM, compresa la gestione di tutta la contrattualistica mondiale.

DA TEMPO LA VOSTRA AZIENDA FA DELLA REVERSE LOGISTICS. QUALI OBIETTIVI AVETE PER QUESTO SETTORE?

■ Si tratta di un'attività che Geodis Logistics effettua da tempo e che ho trovato già avviata al mio arrivo in azienda, cinque anni fa. Il nostro obiettivo consiste nel farla crescere e trasformarla in un business a tutti gli effetti. Operiamo in due ambiti distinti. Nel "business to consumer" abbiamo accordi con alcuni consorzi nazionali, come previsto dalla normativa RAEE (relativa ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche) introdotta anche in Italia, per i quali effettuiamo ritiro (e conseguente smaltimento) da piazzuole dislocate geograficamente di prodotti tecnologici a fine vita. Per il segmento "business to business" invece lavoriamo con aziende: disponiamo di piattaforme di ritiro e concentrazione in punti di smaltimento; dopo di che provvediamo a recuperare oppure ad avviare a rottamazione o trituraggio, a seconda della tipologia dei prodotti. ■





E' ORA IL MOMENTO DI DARE TUTTO FUORI

Riparte la disputa sulla convenienza o meno di terziarizzare i servizi logistici. E il crollo dell'economia accentua i toni. Ai pro e contro di sempre se ne aggiungono di nuovi. Sul tema l'opinione di alcuni leader.

di **Guido Sandri** e **Ornella Giola**

La crisi cambia tutto. Ma cosa succede sul fronte delle relazioni fra committenza e prestatori di servizi logistici? Quali nuovi legami si possono intravedere? Va subito detto che le opinioni in materia appaiono alquanto discordanti. C'è chi ritiene che l'attuale crollo dell'economia sarà lo spunto per un'ulteriore avanzata del processo di ter-

ziarizzazione nella gestione delle merci; c'è chi invece teme un processo inverso. Il tutto si basa però su un elemento indiscutibile: le aziende produttrici e commerciali stanno ancor più cercando una riduzione dei costi logistici, ma ciò avviene proprio quando i processi di ottimizzazione delle capacità di carico stanno deteriorandosi, con un'inevitabile per-

CONCENTRARSI E' IL NUOVO SLOGAN

dita di competitività. Le navi non viaggiano più strapiene di container, i magazzini hanno scaffali che si riempiono meno velocemente e i camion restano spesso fermi sui piazzali. Ciò non esclude che in questa fase si avverta (almeno a livello di grandi imprese su entrambi i fronti) un nuovo spirito collaborativo. Spesso infatti i partner hanno la stessa visione delle tendenze e quindi pianificano reciproci sostegni

a medio termine. Poi si scontrano magari nel lavoro quotidiano, perché la committenza chiede più servizi a costi minori e gli operatori logistici hanno raggiunto un livello standard di efficienza, oltre il quale potrebbero andare solo con maggiori garanzie e con prezzi più elevati. Il nodo centrale resta così quello dei cambiamenti organizzativi, pretesi dalla prima e rifiutati dai secondi. L'integrazione dei processi e dei sistemi d'informazione e lo scambio dei dati in tempo reale, che sembravano ormai generalizzarsi, stanno facendo invece qualche passo indietro, e ciò avviene nel momento in cui la forte crisi della domanda da parte del mercato richiederebbe maggiori sforzi in tal senso.

Qualcuno ritiene che in realtà tutto questo non dipenda dalla crisi, quanto dall'evoluzione in atto sul fronte degli operatori logistici. La globalizzazione, la crescita grazie alle acquisizioni e la progressiva scomparsa delle imprese piccole e medie (considerate più vicine alla clientela) sarebbero all'origine di un "irrigidimento" dell'offerta di servizi, fenomeno su cui la crisi avrà certamente effetti. Nelle interviste delle pagine seguenti c'è chi afferma che l'aumento dei costi nel 2008 ha messo in crisi per lo più le realtà che hanno esternalizzato in modo approssimativo. E' questo il vero intoppo del quadro attuale del comparto. Chi riesce ad affrontare l'outsourcing in maniera globale ottiene dei vantaggi, mentre chi fa il mezzo passo resta talvolta invischiato nel guado. Ma una colpa del tutto dipende anche dagli operatori logistici, che spesso puntano a offrire solo un pezzo dell'intero processo per ragioni varie (per esempio ragionano così: "prima voglio conoscere bene il cliente", oppure "cerchiamo di essere competitivi con i prezzi e quindi offriamo solo la gestione di un magazzino; il resto verrà" e così via).

Ma cosa si aspettano i committenti dalla terziarizzazione dei servizi logistici? Sostanzialmente un migliore controllo dei costi, una riduzione di quelli fissi, un progresso in termini

Far convergere le risorse sulle attività strategiche e su quello che è il "focus" dell'attività: è la parola d'ordine che ogni impresa – grande o piccola che sia – si sta imponendo per affrontare una crisi dagli effetti imprevedibili. Ciò si esprimerà con una terziarizzazione spinta dei servizi e con il taglio delle attività

considerate marginali. Si tratta di un processo ripetitivo e tipico di ogni "depressione" economica, oggi ancora una volta di grande attualità, data soprattutto la carenza di capitali che caratterizzerà i prossimi cinque/dieci anni. Ma è questa anche l'occasione per una pulizia interna delle aziende e globale del sistema.

di efficienza e più flessibilità. Non è la crisi a poter convincere che tutto ciò sia possibile, ma gli effetti futuri della stessa porteranno molti – fra i restii – a valutare l'alternativa del "conto terzi" a 360 gradi. In altre parole molti ritengono che trarre dei giudizi oggi sia imprudente; le trasformazioni dell'economia in atto quanto saranno profonde? Cosa comporteranno nel processo di concentrazione sul business primario da parte sia della committenza sia dei gruppi logistici? Impossibile valutarlo, ma la riduzione della forza occupazionale (che interessa interi mondi, quali l'automotive, la chimica e l'elettronica) apre grandi possibilità di terziarizzazione, per esempio nel campo della gestione amministrativa. Ma questa evoluzione fa più paura – incredibilmente – ai prestatori di servizi logistici che non alla clientela. Certo è che tutti guarderanno d'ora in poi con maggiore attenzione alle "performances" finanziarie e alla flessibilità, il che dà spazio all'outsourcing molto più che non nelle sole attività logistiche da cui si è iniziato.

Un migliore controllo dei costi, maggiori efficienza e flessibilità restano i punti forti dei farsi gestire da terzi

spetto, perché non c'è nulla che destabilizza di più dei fattori cosiddetti "imprevedibili" (ma che tali non sono). Così come c'è estrema sensibilità da parte della clientela su due elementi spesso poco considerati: sono il timore di divulgazione di dati confidenziali e il rischio di perdita di controllo delle relazioni con l'acquirente finale. E' su questi temi e su quello dei costi che continua a essere combattuta la battaglia fra oppositori e fautori del "conto terzi". ■ >

LE AZIENDE CERCANO I 3PL E DECIDONO PIU' IN FRETTA

Il parere è pressoché unanime: la crisi fa sì paura, ma analizzata attentamente può rappresentare un'opportunità per gli operatori logistici. In tempi in cui la selezione feroce dei costi impone alle aziende di concentrarsi sul loro effettivo 'core business', ecco che esternalizzare una funzione non 'core' come la logistica può rientrare a pieno titolo (e in fretta) nelle strategie aziendali, con la conseguente cessione dell'attività a chi la sa gestire in modo professionale. Il che potrebbe - paradossalmente - far compiere un passo importante al nostro Paese, da sempre considerato fanalino di coda in Europa per il livello di terziarizzazione logistica. Certo la scelta principale che porta all'outsourcing da parte della committenza resta ed è di natura finanziaria, ma la conseguente domanda di efficienza operativa gioca un ruolo fondamentale: in questo processo ad essere premiati sono in particolar modo gli operatori meglio strutturati da un punto di vista tecnologico e che hanno investito in innovazione dei processi, ottenendo così uno snellimento operativo e un maggior controllo dei flussi. Per i grandi player invece la sopravvivenza si gioca anche su un altro piano, spingendo l'acceleratore sulla loro trasformazione in veri "4PL". ■



Andrea Fossa

consigliere
di Assologistica Cultura e Formazione

IL FUTURO DEI BIG? SOLO SE "4PL"

“Il processo di terziarizzazione si sta accelerando per le aziende che ricercano il taglio dei costi, ma l'effetto della crisi è spesso ininfluenza per chi punta costruttivamente su vere partnership coi 3PL. Quali scelte spingono ora all'outsourcing logistico? In primo luogo quelle di natura finanziaria per variabilizzare i costi, seguite dalla necessità di maggior efficienza operativa e - da non sottovalutare - dalle recenti normative che richiedono controparti logistiche specializzate e

responsabili. L'aumento dei costi energetici del 2008 ha poi messo in crisi per lo più quelle realtà che esternalizzano in modo approssimativo. Quanto ai grandi gruppi logistici globalizzati è vero che la crisi ha imposto loro una ristrutturazione dei costi e la necessità di far quadrare i bilanci, ma il suo effetto maggiore starà nel fatto che dovranno puntare sempre più al ruolo di 4PL con la conseguenza messa in campo del loro know how in fatto di reingegnerizzazione delle filiere logistiche”.



Paolo Rosanna

di DHL Exel Supply Chain Italy

TERZIARIZZA CHI VUOLE CAMBIARE VELOCEMENTE

“L'attuale situazione di crisi economico-finanziaria impone che un'azienda leader sappia adattarsi, in maniera rapida, ai cambiamenti in atto. L'outsourcing della propria logistica a un operatore altamente specializzato può rappresentare un'enorme opportunità, anche in quei casi

in cui la scelta aziendale ricada su modifiche strutturali come la cessione di un ramo d'azienda. Il presupposto che rende interessante un contratto di outsourcing logistico è da ricercarsi nei vantaggi che l'azienda mandante ottiene, cioè efficienza operativa e variabilizzazione dei costi”.



Carlo Rosa
di Ceva Logistics

LINEE PREFERENZIALI PER CERTI PROGETTI

La crisi economica sta accelerando alcuni fenomeni già in atto: le aziende che avevano anche solo una minima intenzione di

ricorrere a soluzioni di outsourcing (o di rinnovo del medesimo) stanno velocizzando l'adozione di queste scelte, in modo da ottenere i benefici di

tale approccio nel più breve tempo possibile. Progetti che richiedevano spesso mesi di analisi e verifiche preliminari stanno invece ottenendo linee preferenziali di valutazione nei processi decisionali delle aziende. Il settore technology e il publishing stanno mostrando maggiori

propensioni, prendendo in considerazione esternalizzazioni che fino a poco tempo fa non erano nemmeno ipotizzate. Sulla base delle nostre esperienze l'impatto della crisi non ha però portato a modifiche significative della durata degli accordi."



Alessandra Rabuini
di Dimaf

SOLO CHI INNOVA CE LA PUO' FARE

Si sta evidenziando un trend in cui si esternalizza sempre di più, anche perché le aziende – al fine di contenere i costi fissi – terzariano al

massimo certe funzioni, compresa quindi l'attività logistica. Il tutto viene però accompagnato da una "feroce" caccia al risparmio: si cercano

prezzi concorrenziali a fronte di una qualità sostenibile. La scelta principale che porta all'outsourcing da parte della committenza è pertanto di natura finanziaria, non disgiunta dal fatto che si vuole anche efficienza operativa. In questo processo vengono premiati operatori

che hanno investito in innovazione dei processi, con conseguente snellimento e maggior controllo dei flussi. Il che si tradurrà in una inevitabile selezione del mercato dei 3PL, con la scomparsa dei piccoli e la sopravvivenza di quelle realtà che hanno fatto nell'innovazione il loro punto di forza.



Giuseppe Fontana
di NYK Italia

MEGLIO IL MALE CONOSCIUTO

In momenti di crisi vale il detto 'meglio il male conosciuto che il male da conoscere' e quindi la tendenza in atto è di rallentare il processo

di outsourcing logistico, specialmente da parte dei responsabili commerciali delle aziende, dal momento che l'esternalizzazione

della funzione logistica è sempre vissuta come un fatto delicato e doloroso. Tutti i settori merceologici registrano poi una situazione generalizzata di 'stand by', anche se – per ragioni legate ai comportamenti 'psicologici' dei consumatori – segmenti

come la cosmetica mostrano invece una migliore tenuta delle vendite. Quanto ai contratti prosegue la tendenza da parte degli operatori in difficoltà a siglarne di breve durata, un processo accentuato dalle ulteriori ristrettezze economiche di queste realtà".



Paolo Catalano
di Fiege

PIU' FIDUCIA NEGLI OPERATORI

Molte imprese che fino a qualche tempo consideravano la logistica parte del loro 'core business', anche perché timorose di non

ottenere servizi di qualità, oggi stanno rivedendo questa posizione e chiedono la collaborazione dei 3PL. Il fenomeno è accelerato

nei settori maggiormente colpiti dalla crisi, quali l'automotive, nonché della produzione di beni durevoli e tecnologici. La crisi energetica che ha portato nel 2008 i prezzi, specie quelli del gasolio, a impennarsi ha avuto effetti notevoli sull'attività logistica, solo in parte controbilanciati dal loro crollo nella seconda parte

dell'anno. Quel che ora occorre è stabilire patti chiari e trasparenti con i committenti, al fine di introdurre clausole che ammortizzino i rischi conseguenti ai costi energetici. Il fatto di non essere presenti negli Usa e di non essere quotati in borsa ci ha protetti dai contraccolpi di una crisi che parte da lontano".

CANCELLI SERRATI, QUALCOSA CAMBIA

Inevitabili gli impatti sulla logistica, ma senza svolte radicali. Stanno invece mutando gli equilibri industriali. Ecco quello che succederà.

di **Guido Sandri**

Non c'è solo il collasso della finanza a caratterizzare questo strano fine del primo decennio degli anni 2000. C'è anche il crollo dell'industria, con gli inevitabili impatti sulle supply chain di mezzo mondo e quindi su logistica e trasporto. Ciò comporta che centinaia di fabbriche chiudono le proprie porte, in parte per qualche settimana o mese e in parte definitivamente. Il fenomeno sarà irreversibile? Senz'altro no, ma il terremoto in atto è in effetti una specie di riadattamento dei cicli economici, il primo dell'epoca della globalizzazione. Quest'ultima, entrata in scena da poco meno di vent'anni, non è stata infatti "pilotata" né dalla politica né dalle organizzazioni mondiali preposte (per esempio la World Trade Organisation). E si è presa quindi la sua prima influenza, complice la crisi della finanza.

Le zone geografiche dove le attività produttive sono più in crisi risultano inevitabilmente quelle dei Paesi nuovi protagonisti della scena mondiale, con la Cina in primo piano. E con l'est Europa, la Turchia e la Malesia subito accodate. Si dice che decine di milioni di lavoratori abbiano perduto il proprio posto di lavoro, a causa di fallimenti e chiusure d'impianti. Non meno forte risulta l'effetto dirompente sulla produzione industriale negli Usa e in quei Paesi eu-

ropei dove il settore ha mantenuto un ruolo forte (per esempio la Germania). Quali saranno gli impatti di tutto questo sulle catene logistiche? Per ora è difficile dirlo, ma alcune considerazioni s'impongono.

In questo articolo vediamo gli aspetti economici: probabile un riequilibrio fra le varie aree

abbiano subito ritardi, ostacoli e qualche difficoltà di approvvigionamento soprattutto a causa del fallimento di vari grandi fornitori, specialmente in Cina e negli Usa. Ma la "macchina" ha continuato a funzionare perfettamente. Certo è che se ora qualche leader industriale (soprattutto in campo automobilistico) cedesse di colpo gli effetti sarebbero dirompenti per le supply chain. Ma proprio il crollo della domanda di beni di consumo ha fatto sì che gli specialisti di servizi – e quindi anche il mondo logistico – siano oggi meno stressati rispetto solo a sei mesi fa: per lo specifico comparto ciò riguarda, per esempio, l'"occupancy" dei magazzini. L'eccesso di domanda rispetto all'offerta, che ha contraddistinto, negli ultimi anni, il mercato si è attenuato e quindi l'eventuale

scomparsa nei prossimi mesi di qualche gruppo immobiliare, seppur minore, non rischia di scatenare guerre di posizione. Stesso discorso per il trasporto marittimo: gli eccessi delle tariffe del 2007 sono ora soltanto un ricordo!

La seconda considerazione è che si sta assistendo a un riposizionamento delle "centrali" produttive. La caduta dei costi riporta oggi a essere competitive aree che fino all'anno scorso erano considerate troppo care, quali Irlanda, Germania dell'est, Spagna e Grecia (che cercano disperatamente di risolvere le pro-



prie sorti economiche). E' probabile che si assisterà a un ricollocamento delle attività industriali anche sul fronte asiatico. Cina e India continueranno a svolgere un ruolo primario, ma relativamente a prodotti di massa non a bassissimo costo. Per quest'ultima fascia entrano infatti sempre più sulla scena gli "emergenti", quali Bangladesh, Vietnam, Laos e Cambogia, ma c'è chi pensa anche all'Iran, all'Egitto e alla Libia. Il problema è che in tutte queste aree i sistemi logistici sono molto carenti, a causa soprattutto della mancanza di adeguate infrastrutture. Molti grossi "trader" del tessile con base a Hong Kong ritengono che la Cina sia oggi molto meno competitiva e si rivolgono al Bangladesh, dove le fabbriche di jeans e magliette cominciano a diffondersi. La stessa Nike ha annunciato che da quest'anno produrrà più scarpe da ginnastica in Vietnam che in Cina, da dove sono arrivate le maggiori quantità delle sue calzature negli ultimi quindici anni.

La terza considerazione è che l'Europa (colpita in settori chiave quale l'automobilistico, la componentistica e la chimica) cercherà di reagire a un quadro così negativo riportando nei suoi confini le produzioni ad alta tecnologia. Negli ultimi anni la quota dell'export di tale tipo è calata sia in Italia sia in Germania, ma ora la convenienza a mantenere attività industriali in aree emergenti si sta attenuando. Allo stesso tempo però si registra l'entrata in scena di produttori che fino a poco tempo fa erano solo assemblatori per conto di terzi. A Taiwan alcune delle industrie leader nella fabbricazione di componenti informatiche hanno fatto il salto in avanti, diventando esse stesse produttrici di computer. Il

pericolo è che ciò avvenga anche in Cina per ogni altra tipologia di beni (dagli occhiali alla cosmetica, dall'arredamento alla telefonia), dato che il sistema continua a essere carente nella protezione dei diritti di proprietà intellettuale dei marchi.

E ora la Cina subisce la concorrenza dei nuovi mercati produttori: ciò comporterà vari effetti

La chiusura di molte aziende rischia in effetti di modificare il quadro dei rifornimenti industriali e commerciali. Il sistema globalizzato è diventato un "network" in cui ogni impresa è connessa alle altre, con un principio di produttore-consumatore che subirà evoluzioni. Non

drammatiche ma comunque rilevanti. C'è allora da chiedersi se il tutto comporterà cambiamenti per il sistema logistico europeo. Presumibilmente quanto è accaduto negli ultimi tempi avrà conseguenze sul breve e sul medio termine, ma nulla appare così radicale da stravolgere il sistema. E' indubbio che le evoluzioni in atto per la finanza e per l'economia modificheranno i consumi, ma ciò è positivo: rispetto alla domanda in continua crescita degli ultimi vent'anni, l'Europa abbasserà i suoi standard sociali, senza sconvolgerli. Lo stesso avverrà negli Usa, mentre i Paesi cosiddetti "Bric" (Brasile, Russia, India e Cina) riprenderanno a crescere in maniera più equilibrata rispetto al recente passato. Dei Pil in sviluppo del 6-7% all'anno (contro percentuali a doppia cifra dal 2005 in poi) porteranno a maggiore stabilità fra i diversi sistemi. La globalizzazione non appare quindi in crisi e di conseguenza le supply chain non saranno assolutamente stravolte. Gli eccessi si attenueranno e la "brutta" esperienza di questi ultimi mesi verrà ricordata come un insegnamento: spingere troppo sull'acceleratore può portare talvolta a sbattere contro un muro! ■



ANDATE PIU' SNELLI E GUADAGNERETE

Per migliorare le prestazioni e combattere la delocalizzazione non resta che generalizzare il "lean manufacturing". Cos'è e come si ottiene.

di **Guido Sandri**

Siate snelli, siate "lean": ancora una volta il consiglio proposto alle aziende europee, piccole, medie o grandi, ma soprattutto industriali, che stanno affrontando la tempesta di una crisi irripetibile, è di modificare radicalmente i propri sistemi produttivi, imponendo il cosiddetto "lean manufacturing". I metodi consigliati sono in realtà anche altri, dalle sigle alquanto oscure: per esempio il Kaizen, il 5S, il Sig Sigma e così via (che in parte si sovrappongono e s'integrano). Ma solo il "lean" appare in grado di adattarsi bene a qualunque tipo di attività industriale, con tutti gli impatti che ciò comporta a livello logistico. Lean manufacturing consente infatti di essere maggiormente competitivi e più veloci nelle risposte ai clienti, eliminando ogni tipo di sprechi. Si parte così dal business plan aziendale con precisi obiettivi da raggiungere, che poi si traducono in specifici indicatori.

Di fatto i tre principi che ispira sono la qualità totale, i prezzi più bassi possibile e la ricerca di ottenere il 100% delle consegne. Esattamente quanto oggi qualunque impresa deve imporsi per sostenere non solo le difficoltà attuali ma anche le evoluzioni di domani in tutti i settori e i mercati. Perché certamente l'economia degli anni dal 2010 in poi risulterà differente, così come è accaduto in

tutti gli ultimi decenni. Come si arriva al lean? Sostanzialmente analizzando i "difetti capitali" di qualunque impresa che abbia delle attività produttive. Vediamoli uno per uno. Il più delicato è quello della sovrapproduzione, che è causa di costi derivanti da molte cause (sprechi di materiali,

Combattere i difetti capitali di un impianto produttivo è semplice a parole, ma meno nei fatti

investimenti di capitale, ecc). E' chiaro a tutti che si tratta dell'eccesso di offerta di un determinato prodotto rispetto alla domanda del mercato. La sovrapproduzione porta a un inevitabile calo dei

prezzi e a difficoltà di vendere la merce. Nella lista dei "peccati" viene poi la difettosità dei prodotti, dalla quale si hanno conseguenze molte negative soprattutto nei rapporti con il cliente. Successivamente c'è il tema delle cosiddette prestazioni di processo, via via interessate da nuovi elementi gestionali, tali da modificare i criteri di riferimento delle rilevazioni, per effetto di fattori di cambiamento, quali: ■ nuove strategie competitive, per la presenza di inedite variabili ■ l'entrata in scena di mutazioni di mercato ■ l'innovazione tecnologica ■ gli elementi temporali ■ gli avvicendamenti delle strutture organizzative.

Tutto quanto abbiamo finora citato è interno all'azienda produttrice e non



UNA STORIA INIZIATA NEL 1911!

impatta su aspetti puramente logistici. Ma altri “peccati” trovano una forte integrazione con i flussi di movimentazione delle merci. Sono, per esempio, i trasporti inutili sia all’interno sia all’esterno delle fabbriche. Per lungo tempo ciò è dipeso dal fatto che il trasferimento soprattutto su gomma non era eccessivamente costoso, ma oggi non è più così. E lo stesso vale per le operazioni interne alla fabbrica. Proprio in tale ambito si verifica la cattiva abitudine di movimenti inutili, effettuati dagli operatori durante la produzione di un singolo prodotto o di un insieme di prodotti. Poi c’è l’aspetto dei tempi di ritardo e attesa per vari motivi (arrivo materiali o componenti, guasti, difetti qualitativi, ecc). Inevitabile l’argomento scorte e in particolare quello dei materiali utilizzati per occultare problemi derivanti dall’instabilità dei processi. La somma di tanti difetti si trasforma in un insieme di inefficienze direttamente o indirettamente collegate, che assommano le attività cosiddette a non valore aggiunto, spesso molto maggiori in confronto a quelle a valore aggiunto.

Il passaggio al lean manufacturing non risulta semplice, in quanto richiede



Quando è stato inventato il “lean manufacturing”? Formalmente nel 1990; allora due ricercatori dell’americana Mit realizzarono un libro, dal titolo “The machine that changed the world”, in cui misero in luce gli eccezionali risultati ottenuti dalla giapponese Toyota grazie appunto a un metodo di produzione snello. Che definirono in inglese “lean manufacturing”. Ma il processo per arrivare a questo risultato è stato molto più lungo. Addirittura c’è chi lo fa risalire al 1911, anno in cui l’ing. Frederick Winslow Taylor sviluppò il suo noto metodo di lavoro basato sulla suddivisione del lavoro in fabbrica con compiti semplici e ripetitivi. In realtà invece il vero padre del “l.m.” è stato un tecnico giapponese, Taichi Ohno, che nel 1959 introdusse la nozione del just in time e del flusso teso, dal quale è partito un lungo processo evolutivo sfociato nella tecnologia della produzione snella. Alla cui base ci sta il principio che per identificare i problemi bisogna renderli visibili. Ciò permette di maturare una reattività decisionale che è un fondamento del “lean manufacturing”.

un sistema di gestione particolarmente articolato nella sua applicazione. Che è a tre livelli: ■di business ■di management ■di processo operativo. Passiamo ora a un esempio concreto, uno dei tanti. Il costruttore francese di reattori per aerei Snecma ha adottato, nel corso degli ultimi anni, la filosofia produttiva snella. Cosa ha fatto in particolare? Innanzi tutto ha puntato a ridurre i tempi di produzione. Se per un motore prima erano necessari in media 14 giorni di “catena di montaggio” ora si sta scendendo a 10. Si è poi adottato un sistema di produzione “moving line”. Ormai la produzione risponde a una logica di flussi tesi. E’ la postazione di lavoro a valle che “chiama” i componenti necessari e non quella a monte, che spinge i pezzi nel movimento sulla linea. Al montaggio finale invece di avere due squadre che montano ciascuno un modulo in parallelo, entrambe condividono il montaggio di un solo componente. Gli approvvigionamenti sono inoltre accelerati di circa un

30%, semplificando il ruolo dei fornitori. E infine si è ottenuto un grande passo avanti nel tasso di prodotti non rispondenti alle norme di qualità, con obiettivi che proseguiranno nel tempo.

Le esperienze dimostrano che il gioco vale la candela, in termini di efficienza e minori costi

I fautori del lean ritengono che sia questa la vera risposta alla scelta della delocalizzazione delle fabbriche in altre aree del pianeta. Un esperto del settore afferma al proposito: *“Adottando la soluzione snella ci si rende conto che si hanno sempre dei margini di ottimizzazione. Il management si trova ad avere delle conferme che si possono per esempio guadagnare ulteriori spazi utili all’interno di uno stabilimento, ridurre il livello degli stock e aumentare il tasso di impiego degli equipaggiamenti. Nella mia esperienza ho verificato che un costruttore automobilistico, passato alla soluzione lean, è riuscito a limitare lo stoccaggio di componenti destinati alle linee di produzione di ben il 50% e che un grande gruppo produttore di tecnologia tedesco ha limitato i difetti di qualità di alcune fabbriche del 70%”*. Ne vale quindi la pena di effettuare questa scelta “filosofica”? Chi lo ha fatto è convinto davvero di sì. ■

MAGAZZINI INGLESIS PASSATI AI RAGGI "X"

Nell'isola di Sua Maestà prevalgono i "decoupling points", nei quali lo stock è utilizzato per disaccoppiare le attività svolte a monte (gestite su base previsionale) e a valle (guidate dalla domanda) dell'intera supply chain. Lo dice una ricerca della Cranfield School of Management (Cranfield University) che analizza anche le soluzioni di material handling, stoccaggio e picking adottate, nonché la diffusione dell'ICT.

di **Sara Perotti** (Politecnico di Milano) e **Peter Baker**
(Cranfield Centre for Logistics and Supply Chain Management Cranfield University, UK)

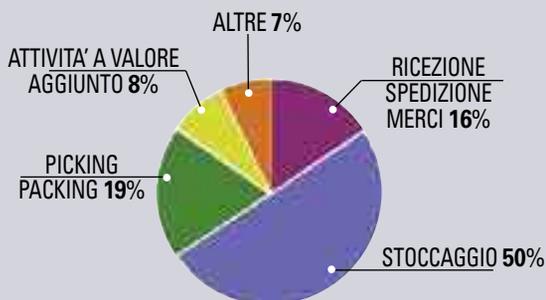
I magazzini sono i "nodi" delle supply chain e rivestono un ruolo chiave per far fronte alle pressioni in atto nel settore logistico - distributivo (elevata competitività, margini di profitto sempre più ristretti, crescente livello di servizio richiesto e ridotti lead time di consegna) e operare efficientemente

ne realizzata con il supporto delle due associazioni britanniche di settore, il Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT) e la United Kingdom Warehousing Association (UKWA).

Lo studio, che prevedeva la compilazione di un questionario on-line, ha permesso di fornire una fotografia dello stato dell'arte attraverso l'analisi di diversi aspetti, quali ad esempio i flussi e volumi gestiti, le soluzioni di material handling impiegate per supportare l'operatività (movimentazione delle merci, stoccaggio e picking), il profilo addetti, il livello di adozione di soluzioni IT, i KPI impiegati

centi nelle zone "storiche" centrali, attorno all'area di Londra, nelle East/West Midlands e sud della Scozia; si osserva una progressiva decentralizzazione verso aree "nuove" per quanto riguarda i magazzini più recenti. La tipologia prevalente che emerge è costituita da centri di distribuzione a copertura nazionale (57%), seguiti da centri distributivi regionali/locali (15%), europei (14%) e "altre" tipologie per il restante 14% (per esempio centri distributivi internazionali a copertura globale). La quasi totalità del campione gestisce prodotti finiti (98%), mentre solo il 20% si occupa di

RIPARTIZIONE DELLE AREE DI MAGAZZINO



garantendo al contempo l'efficacia del servizio. Ai fini di indagare i principali aspetti e le problematiche relativi alla logistica di magazzino nel Regno Unito, la Cranfield School of Management (Cranfield University) ha condotto un'indagine

per la misura delle performance. Sono state esaminate nel complesso 83 risposte di aziende operanti in diversi settori di riferimento. L'analisi della localizzazione dei siti esaminati mostra una concentrazione delle costruzioni meno re-



PRESTO UN'INDAGINE ANCHE IN ITALIA

semilavorati e/o materie prime. La superficie degli impianti varia all'interno di un ampio range che spazia dai circa 150 mq agli oltre 76.000 mq. In termini di ripartizione delle aree interne, si osserva che circa la metà degli spazi risulta occupata da sistemi di stoccaggio, seguiti dal picking (19%) e dalle attività di ricezione/spedizione merci (16%). Solo l'8% è occupato da zone adibite a servizi a valore aggiunto. Questi ultimi sono forniti nel 70% dei magazzini esaminati: si tratta di attività legate al fine linea, packing/re-packing, assemblaggio, e/o personalizzazione dei prodotti.

Si rileva che le attività di cross-docking sono effettuate in una percentuale ridotta (più della metà dei magazzini analizzati effettua tale attività su meno del 5% del *throughput* complessivo) e il dato si accentua nel caso di magazzini di dimensioni maggiori (sopra i 10.000 mq); i risultati appaiono allineati con quelli ottenuti da una precedente indagine effettuata dalla Cranfield University.

La fotografia generale che risulta dal campione è pertanto quella del tipico magazzino di stock che effettua operazioni di prelievo per l'allestimento degli ordini cliente. Pochi i magazzini con

Un'indagine sulla logistica di magazzino è stata avviata anche in Italia dall'Osservatorio Material Handling del Politecnico di Milano (team di lavoro diretto da Gino Marchet) in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione.

La ricerca in atto è volta a tracciare una fotografia dello stato dell'arte dei magazzini nei diversi settori. Accanto all'esame del contesto italiano, l'output previsto dello studio sarà un'analisi trasversale e un confronto dello scenario attuale a

livello internazionale. A tutte le aziende che collaborano sarà reso disponibile il report completo con i risultati delle analisi. Per partecipare alla ricerca è possibile contattare Sara Perotti all'indirizzo mail sara.perotti@polimi.it

specifiche funzioni di transit point, in cui il cross-docking è l'attività prevalente; è il caso di alcune aziende operanti nel settore del food & beverage e dell'editoria. La descrizione emersa dallo studio appare complessivamente in linea con

Pochi sono i depositi con specifica funzione di transit point in cui il *crossdocking* è l'attività prevalente

il concetto di magazzino come "decoupling point", nel quale lo stock è utilizzato per disaccoppiare le attività svolte a monte (gestite su base previsionale) e a valle (guidate dalla domanda) dell'intera supply chain. In questo senso, il ruolo del magazzino appare particolarmente rilevante se si considerano le attuali supply chain globali, caratterizzate da una progressiva dilatazione dei lead time dei fornitori. Il conseguente disallineamen-

to generato dalle ristrette tempistiche di consegna richieste dai clienti fa dei magazzini lo strumento chiave per arrivare al cliente in tempi rapidi e poter soddisfare il livello di servizio richiesto.

In quest'ottica, dai dati dello studio emerge che l'operatività è garantita mediamente per 5 giorni la settimana (oltre un terzo dei magazzini opera su 24 ore al giorno), con picchi di 6 o 7 giorni durante i periodi di maggiore attività (in tal caso i depositi che operano su 24 ore al giorno salgono al 50%). Come evidenziato dalla tabella della pagina successiva, il lead time di consegna (inteso come tempo che intercorre fra la ricezione dell'ordine e l'avvenuta consegna al cliente) si attesta mediamente attorno a uno/due giorni nel caso di ordini tipici, e si accorcia ulteriormente in presenza di emergenze (per oltre il 90% dei casi la consegna in tal caso avviene il giorno stesso o al più il giorno dopo).

E' interessante inoltre soffermarsi sulle soluzioni di material handling, stoccaggio e picking adottate, e sui sistemi in uso per supportare lo scambio informativo. Nei magazzini di dimensioni maggiori si assiste a una maggiore ampiezza del range di soluzioni adottate. Con riferimento alle soluzioni di stoccaggio intensivo, si osserva in generale una significativa prevalenza dello stoccaggio a pallet interi, che costituisce pe-



raltro la soluzione più diffusa nei magazzini più piccoli, seguita dallo stoccaggio di colli. La gestione delle UdC a stock è per la maggior parte dei casi su scaffalatura tradizionale porta pallet o a catasta (impiegati in oltre l'80% dei magazzini indagati). Diffuso, soprattutto nei magazzini di dimensioni maggiori, anche l'impiego di trilaterali per ottimizzare l'utilizzo degli spazi (intorno al 45% dei casi). Si assiste a un modesto grado di automazione (il 17% dei magazzini esaminati impiega magazzini automatizzati con trasloelevatore, a singola o doppia profondità), che trova spazio soprattutto nei siti di dimensioni più grandi. L'automazione appare relativamente contenuta e in uso principalmente nei depositi più grandi anche per quanto concerne il picking (a esempio sistemi pick-to-box, miniload, caroselli verticali/orizzontali, sistemi automatizzati di sorting, ecc.).

Il grado di informatizzazione è nel complesso piuttosto elevato: diversi sono i casi di utilizzo di codice a barre (oltre il 65%) e particolarmente diffuso risulta l'impiego del WMS (Warehouse Management System) di magazzino; è in uso in tutti i magazzini al di

L'automazione risulta essere relativamente contenuta, mentre il grado di informatizzazione è piuttosto alto

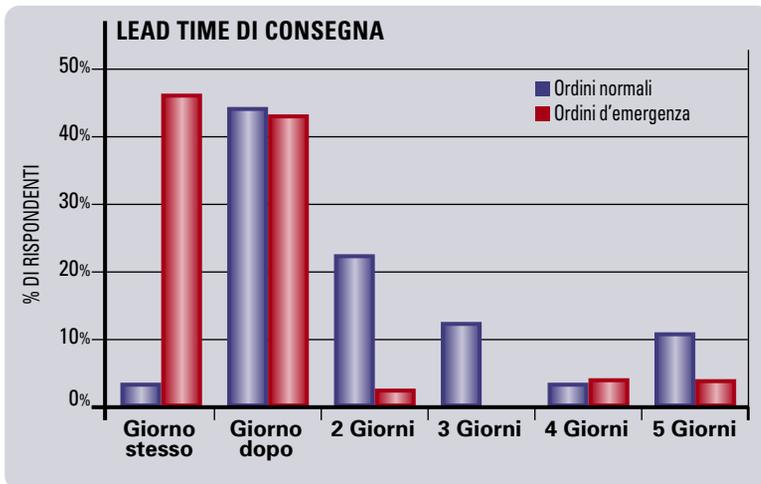
sopra dei 10.000 mq e nell'85% dei magazzini di dimensioni minori. Si tratta in particolare di pacchetti WMS con funzionalità specifiche (soprattutto nel caso dei magazzini con dimensioni più grandi, come conseguenza del maggior grado di complessità, e quindi di funzionalità richieste).

In ultima analisi, il monitoraggio delle performance (KPI) appare dalle indagini un aspetto particolarmente sentito delle aziende e l'utilizzo sistematico di indicatori a tale scopo risulta diffuso e in generale consolidato: i principali KPI mirano a

monitorare le prestazioni del magazzino in termini di efficienza/produttività (numero linee d'ordine/colli/pallet/pezzi prelevati all'ora per persona), di efficacia (accuratezza di prelievo misurata come percentuale delle righe prelevate correttamente sulle righe complessivamente evase; percentuale di danneggiamenti, e così via), nonché di tempo (per esempio dock-to-stock time, order cycle time, e via dicendo).

Nel complesso l'indagine condotta, oltre a fornire un quadro di insieme dello stato dell'arte della logistica di magazzino nel Regno Unito, ha permesso di mettere in evidenza alcuni interessanti spunti di riflessione. Alla luce del contesto attuale, la rilevanza del tema (i magazzini costituiscono un elemento di costo in termini operativi e di investimento in quanto asset di lungo periodo) e la criticità del ruolo ricoperto (spesso sono il punto a valle della supply chain più a diretto contatto con il cliente finale) rendono la logistica di magazzino una leva determinante su cui poter agire, nonché una potenziale fonte di vantaggio competitivo per l'intera supply chain. ■

Per ulteriori approfondimenti si rimanda al Report completo: Baker, P. & Perotti, S. (2008), UK Warehouse Benchmarking Report, Cranfield School of Management (ISBN 978-0-9557436-3-4).





PROGETTI SOSTENIBILI PER LA LOGISTICA INTEGRATA

PROGETTO VERONA • NOGAROLE ROCCA

Il progetto prevede la realizzazione di un insediamento logistico, composto da tre edifici ad uso magazzino e relative porzioni ad uso uffici. Gli edifici, realizzati secondo i più alti standard logistici europei, saranno posizionati all'interno di una area servita da una strada di comparto dedicata che permette di gestire al meglio la movimentazione dei mezzi pesanti.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Nord-Est d'Italia all'incrocio viabilistico tra il **Corridoio 5 Lisbona - Kiev** e il **Corridoio 1 Berlino - Palermo**, posizionato nella provincia di Verona a sud-ovest della città ed a sud-est del Lago di Garda. Il territorio comunale è attraversato dalla **A22 (Autostrada del Brennero)** in direzione nord-sud con il casello di accesso a poche centinaia di metri dal Polo. A 4 km dal casello è inoltre previsto l'innesto della **futura tratta autostradale Tirreno Brennero** che si collegherà direttamente col **sistema portuale dell'Alto Tirreno** (Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Piombino). La sua posizione è tale da poter collegare nel periodo temporale di 90-100 minuti i **principali centri urbani dell'Italia Settentrionale**.

CARATTERISTICHE TECNICHE:

Altezza utile interna: 12,2 m • Portata pavimentazione: 8,5 tonn. statiche e 9,5 tonn. dinamiche • Impianto Sprinkler: ESFR • Baie di carico: 1 ogni 600/800 mq • Superficie minima di frazionamento: 5.000/10.000 mq



DATI DEL PROGETTO

Superficie fondiaria Lotto	185.000 mq
Magazzino 1	23.000 mq
Magazzino 2	30.000 mq
Magazzino 3	39.000 mq
Superficie coperta	92.000 mq

COMMERCIALIZZAZIONE ESCLUSIVA:



JONES LANG
LASALLE

Real estate changing world

Via Agnello, 8 - 20121 Milano
Tel. +39 02 8586861 Fax +39 02 85868620
marco.colombo@eu.jll.com
www.joneslanglasalle.it

È UN INIZIATIVA



Via E. Fermi 2
37135 Verona - Italy
www.serenissimasgr.it

I COMPORTAMENTI SICURI PER VINCERE

Li verifica il BBS, *behaviour based safety*, un sistema gestionale che aumenta la sicurezza durante il trasporto e le operazioni di carico e scarico.

di **Giulio Traversi**

La sicurezza è elemento primario nella gestione delle imprese che devono seguire una legislazione sempre più puntuale, ma è anche una necessità dal punto di vista della gestione del cliente che vuole disporre di aziende affidabili sotto tutti gli aspetti. Le società manifatturiere stanno investendo molto sulla prevenzione dei rischi e in forza del D.Lgs. 81/08 hanno anche l'obbligo di provvedere a redigere il Duvri (documento unico di valutazione dei rischi), in cui siano presenti fornitori di servizi come quelli del trasporto, per ottemperare a tutti gli obblighi di legge. In questo quadro anche la logistica deve fare la sua parte e un importante tassello in tale direzione è dato da sistemi di gestione basati sul comportamento di tutti gli addetti di un operatore di logistica.

Uno di questi strumenti è il BBS (*behaviour based safety* o sicurezza basata sul comportamento) che è nato per volere delle organizzazioni CEFIC (Federchimica europea) e dall'ECTA (trasportatori chimici europei). Si basa sulle performances di quelle aziende di trasporto o logistica che, se dimostrano di perseguirle, danno garanzie di affidabilità. In sostanza il BBS è un sistema gestionale che ha lo scopo di aumentare la sicurezza durante il trasporto e le operazioni di carico e scarico. Come? Attraverso il

comportamento degli addetti (autisti, operai, carrellisti, ecc.) con lo scopo ulteriore di non essere una valutazione fatta a tantum, ma di impegnare l'azienda in uno sforzo di miglioramento continuo.

La valutazione tiene conto degli atteggiamenti di tutti gli addetti; inoltre genera vantaggi economici

BBS? Non solamente un miglioramento delle performance sulla sicurezza degli addetti e di coloro che possono essere in contatto con gli addetti stessi, ma anche un effetto positivo sui consumi di gasolio e degli altri costi, come ad esempio

quelli di manutenzione, di assicurazione e quelli derivanti da incidenti e quasi incidenti da tenere in debito conto nella valutazione come elementi di attenzione e di addestramento.

I risultati su un'azienda di trasporto olandese hanno dimostrato che i principi del BBS correttamente applicati danno vantaggi economici come la riduzione dei consumi di carburante dal 4% all'8%, una diminuzione degli incidenti del 40% e un risparmio netto totale sui costi che va da 1000 a 2000 euro all'anno per ogni autista. Anche da questi dati si può dedurre che il BBS deve diventare parte della cultura aziendale ed essere uno degli strumenti chiave per un miglioramento continuo delle performance, i cui indicatori chiave sono statistiche

Ma cosa si aspetta l'impresa dall'introduzione del





IL RUOLO DEL VALUTATORE

E' da segnalare che sono nate diverse iniziative con l'obiettivo di far crescere le aziende con un sistema di gestione basato sui principi del BBS e l'Istituto Certiquality si pone come valutatore BBS per dare certezza ai committenti, come d'altronde agisce nella valutazione SQAS (safety and quality assessment system) per le aziende di logistica.

Certiquality ha acquisito molta esperienza in questi anni valutando oltre 50 aziende all'anno con il sistema SQAS che contiene al suo interno un capitolo proprio dedicato al BBS e con questa esperienza si pone al servizio delle aziende per collaborare al miglioramento della gestione aziendale sulla base dei principi già esposti.

degli incidenti/infortuni, consumo di carburante, consumi di gomme, costi di manutenzione, emissioni, nonché premi assicurativi e anche multe.

L'azienda definirà le responsabilità per l'introduzione e lo sviluppo della gestione in BBS attribuendo precisi compiti che toccheranno tutti gli addetti, ma in modo particolare quelli che fungono da addestratori e da tutori della gestione in BBS. Si mette così in moto un sistema di gestione virtuoso perché anche i dipendenti - in special modo gli autisti - parteciperanno non solamente al raggiungimento degli obiettivi previsti, ma anche al miglioramento continuo degli stessi con conseguenti benefici per tutta l'azienda. ■

CHI È L'AUTORE

Giulio Traversi, laureato in chimica all'Università di Bologna, ha lavorato nell'industria chimica ed è stato direttore della divisione trasporti prima in Montedison e poi in Enichem. Ha ricoperto per circa 15 anni la presidenza del comitato logistica di Federchimica e del comitato trasporti di Confindustria. È stato amministratore unico della società Transtorage, a Rotterdam, di proprietà della Montedison. È stato inoltre membro di diversi comitati internazionali. Da anni collabora con l'Istituto di certificazione Certiquality e ha promosso per primo la certificazione di qualità ISO 9001 nelle aziende di logistica in Italia, avviando poi lo stesso comparto di attività alla certificazione ISO 14001 per la difesa ambientale e a quella OHSAS 18001 per la difesa della sicurezza e della salute dei lavoratori.



CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



CLASS SpA

Via Idioni, 3/24 - 20090 Azzago (MI)
Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo STM

E IL TERMINALISTA DOVE LO METTO?

Due convegni autorevoli dibattono a Roma sul futuro della portualità italiana. Tutti presenti, salvo chi nel porto è ad alta intensità di lavoro.

di **Giovanna Visco**

Il sistema portuale italiano tra esigenze di riforma e difficoltà congiunturali è stato il titolo che ha fatto da corollario al convegno del CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro) tenuto a Roma allo scopo di fornire al legislatore elementi di riforma dei porti. Introdotto dallo studio di Sergio Bologna "Aspetti evolutivi della portualità italiana", l'attenzione è stata richiamata sulla necessità di valutazioni portuali in termini di economia reale, basando la metodologia di previsione su quattro indicatori: contesto competitivo; strategie delle compagnie di navigazione; mercato di riferimento; durata e profondità della crisi. Il fulcro dei ragionamenti è stato centrato sull'Autorità portuale sia in termini di autonomia finanziaria che di funzioni da svolgere.

Dopo pochi giorni un altro convegno, stavolta organizzato dall'Isfort, un istituto di formazione e ricerca partecipato dal Gruppo FS, dal titolo "Le due velocità di governo della logistica in Italia" durante il quale è stato presentato un altro studio che evidenzia ciò che le imprese fanno da lunga pezza: la velocità delle Regioni non è al passo di quella delle imprese impegnate nell'organizzazione delle filiere produttive e commerciali a livello nazionale e internazionale. Anche qui ne è seguito un di-

battito. Due convegni in cui hanno parlato in molti, Assoportri in entrambi, Confitarma, sindacati, il gruppo FS e l'esperto Ettore Incalza per il ministero e altri ancora, con unico comun denominatore: la totale assenza dal dibattito sia in termini di presenza che

Da tempo Assologistica ha chiesto un tavolo operativo paritario sulle emergenze degli scali marittimi

di citazione dei terminalisti e degli operatori logistici. È quanto mai curioso che in un Paese che si accinge a riformare la portualità si escluda nelle sedi pubbliche l'unico soggetto che nei porti è ad

alta intensità di lavoro e investe ingenti capitali privati e che, a differenza delle navi, non può girare la prua e andar via alla prima difficoltà.

Come anche indicato dall'UE, è importante che ragionamenti e focalizzazione dei problemi portuali e di trasporto sia-

no sviluppati in ambito di cluster terra-mare e in Italia spesso abbiamo assistito a turbolenze per acquisirne la leadership tra Federazione del Mare, Confitarma e Assoportri. Certo, la governance e il coordinamento dei vari soggetti che l'Autorità portuale esercita è importante, necessaria e indispensabile, ma da sola non è sufficiente. Quelli che rendono produttivi i porti assumendosi rischi d'impresa, che riescono a superare colli di bottiglia che scoraggerebbero il più intrepido nordeuropeo, che riescono ad ottenere in sicurezza livelli di produttività molto elevati su spazi scarsi, che lavorano costantemente per mantenere e far crescere il traffico sono i terminalisti, gate o piattaforma logistica che siano. Assologistica da più tempo ha chiesto un tavolo operativo paritario sulle emergenze della portualità italiana con la presenza dell'intero cluster terra-mare, su cui tutte le componenti stanno convergendo. È però assai auspicabile che ciò che sta avvenendo tra le associazioni sia ripreso e tradotto anche nei dibattiti pubblici. ■

Anykai/Fotolia.com



IN ITALIA CRESCONO GLI IMMOBILI LOGISTICI MODERNI E FUNZIONALI

Oltre 120 mila mq di magazzini consegnati da Engineering 2K nel solo 2008

Quattro sono stati i nuovi depositi ultimati nel 2008 da Engineering 2K, General Contractor, leader a livello nazionale.

Si tratta di infrastrutture logistico-distributive caratterizzate da moderni lay-out funzionali e realizzate "su misura" secondo le specifiche esigenze dei clienti. Le tipologie di costruzione offrono un notevole risparmio energetico e intendono ridurre efficacemente l'impatto ambientale. Molti sono i tratti predominanti che accomunano tutte le realizzazioni di Engineering 2K: l'impiego di pannelli solari per il riscaldamento dell'acqua calda sanitaria, la predisposizione o l'installazione di impianti fotovoltaici, le vasche di prima pioggia per il recupero delle acque piovane, le grandi superfici permeabili adibite a "verde". Ma i "plus" dei centri logistici costruiti da Engineering 2K includono anche lo sviluppo di aree intermedie, l'ubicazione geografica strategica, l'accurata organizzazione degli spazi interni e le caratteristiche tecniche all'avanguardia tra cui gli elevati standard di sicurezza.

Dal Nord al Centro-Sud, ecco le ultimissime realizzazioni.

ARQUÀ POLESINE, Rovigo "Fase 1"

Deposito 44.000 mq
Uffici 1.700 mq
Utilizzatore Bsf

L'utilizzo di pavimentazioni in fibre sintetiche polimeriche e le 1.400 palificazioni di 10 metri di lunghezza garantiscono una maggiore elasticità alle sollecitazioni e ai carichi di esercizio. Il complesso conta 52 pedane termoidrauliche, hanno un'altezza utile sotto tegolo di 10,50 m e l'impianto sprinkler è certificato NFPA.

CASTEL SAN GIOVANNI Logistics Park, Piacenza

"Corpo I Sud"
Deposito 23.000 mq
Uffici 750 mq
"Corpo H"
Deposito 26.000 mq
Uffici 750 mq
Utilizzatori Bsf e Prologis

I due complessi si trovano all'interno di questo parco logistico di oltre 300.000 mq, realizzato da Engineering 2K in soli quattro anni, che registra una media di 300 automezzi al giorno in ingresso e occupa oltre 500 addetti. Grazie alla presenza del raccordo ferroviario, entro pochi anni sarà attivo un Terminal Container di 30.000 mq. È presente una sorveglianza 24 ore su 24 e un Centro Servizi in prossimità.

ANAGNI, Frosinone "Fase 1"

Deposito 27.000 mq
Uffici 1.500 mq
Utilizzatori Avon e Ferlito Farmaceutici

È la prima opera di Engineering 2K al Centro-Sud. L'intensa collaborazione con la Soprintendenza Archeologica della Regione Lazio ha permesso il recupero di alcuni reperti risalenti a circa 3.000 anni fa. La struttura dispone di comparti con ingressi indipendenti e sofisticati controlli degli accessi. Le pedane termoidrauliche a servizio della struttura sono 31, l'altezza utile sotto tegolo è 10,50 m, il pavimento ha una capacità portante di 5 t/mq e l'impianto sprinkler è conforme alle normative NFPA.

Antonio Schinardi, Amministratore Delegato della società, commenta così i successi raggiunti: "Engineering 2K, benché costruita nel 2000, ha ben presto superato ogni previsione con una crescita molto marcata fin dall'inizio dell'attività. Oggi, grazie al consolidamento ottenuto sul mercato nazionale, abbiamo la possibilità di avviare importanti processi di internazionalizzazione che riguarderanno in particolare alcune aree asiatiche e dell'Est Europa."



Engineering 2K SpA

- General Contractor specializzato nel settore immobiliare-logistico
- Oltre 880.000 mq realizzati
- Consegna "chiavi in mano"
- Studi di fattibilità e soluzioni progettuali personalizzate
- Manutenzione ordinaria e straordinaria a cura della Divisione Facility Management
- Certificazioni conseguite ISO 9001:2000 e SOA



Per informazioni: Engineering 2K SpA - Tel. 02-5770071 - www.eng2k.com

CARBON FOOTPRINT C'È CHI LA CONTIENE

Ridurre l'impatto ambientale compensando le emissioni di CO2 della flotta aziendale. E' quanto stanno facendo alcuni operatori del settore.

di **Alessia Furia**

Il settore del trasporto e della logistica, nonostante l'inquinamento ambientale che può generare, non è assoggettato al protocollo di Kyoto. Tuttavia le aziende del comparto che intendono ridurre l'impatto ambientale della propria flotta aziendale possono adesso disporre di una nuova opportunità che passa attraverso calcolo, compensazione e acquisto di crediti di emissione di CO2, diminuendo così gli effetti della propria impronta emissiva o "carbon footprint" come la chiamano gli anglosassoni. Tra chi ha deciso di intraprendere questo percorso vir-

tuoso vi è la società di noleggio a lungo termine Mercury. Con il progetto denominato "Emetto a posto" si è in-

**Col progetto
"Emetto a posto"
Mercury
si è assoggettata
volontariamente
al protocollo
di Kyoto**

più affidabili e sicuri sul mercato, Mercury ha compensato le emissioni di CO2 del 2007 di tutti i veicoli della

fatti assoggettata volontariamente alle direttive previste dal protocollo di Kyoto. Acquistando certificati EUA (European Union Allowance, ovvero i crediti di emissione dell'Unione Europea, tra i

propria flotta. In termini tecnici, nel 2007 è stato certificato che i mezzi gestiti dalla società hanno percorso 29.138.439 chilometri, emettendo un totale di 5.135,33 tonnellate di CO2. Tali emissioni sono poi state convertite in crediti EUA acquistati dall'azienda per rendere effettiva la compensazione. Inoltre la norma ISO 14064 definisce quantificazione, monitoraggio e rendicontazione delle emissioni di gas ad effetto serra. Per il progetto "Emetto a posto" Mercury fa riferimento proprio a questa norma, facendo validare le proprie attività dal RINA, la SpA del Registro Navale Italiano e una delle più prestigiose società di classificazione. ■

IMPRONTA EMISSIVA IN COSA CONSISTE

È la quantità totale di gas serra prodotta durante un'attività umana.

In particolare, la *carbon footprint* di un individuo è la somma di tutte le emissioni di anidride carbonica che sono indotte dalle sue attività in un certo periodo di tempo (generalmente di un anno).

È di solito espressa in tonnellate equivalenti di anidride carbonica.

Un modo per calcolare la *carbon footprint* è partire dalla quantità di carburante che si consuma e calcolare quindi le emissioni di gas serra corrispondenti. Ad esempio, la combustione di un litro di benzina produce l'emissione di 2,3 kg di CO2. Quindi, se in un anno si percorrono 1600 chilometri con un motorino che consuma 3,5 litri ogni 100 chilometri, si produrranno $3,5/100 \times 1600 \times 2,3 = 128,8$ kg di CO2. Tale quantità contribuirà alla *carbon footprint* insieme alle emissioni dovute ad altre attività quali il riscaldamento domestico; la produzione e lo smaltimento di oggetti come telefonini, computer e abiti; la produzione del cibo per nutrirsi; gli spostamenti con vari mezzi di trasporto, e così via).



LA SFIDA DEL "10X10"

In tema di contenimento dell'attività inquinante è da segnalare anche l'interessante progetto "10x10" realizzato dalla rivista Quattroruote e che vede 25 aziende, tra cui TNT Express Italy, impegnate a ridurre di almeno del 10% le emissioni di anidride carbonica della loro flotta di veicoli aziendali. TNT ha inserito nel progetto 400 auto di 39 tipologie differenti, 1.000 mezzi pesanti, 3.500 veicoli per la distribuzione e 2.000 furgoni. L'obiettivo è raggiungere entro il 2010 la media di 128 g/km di emissioni di CO2 per tutte le *company car* aziendali. Fra le altre iniziative finalizzate agli scopi "10x10" dell'express courier vi sono l'utilizzo delle videoconferenze (nel 2008 hanno ridotto di parecchio gli spostamenti per meeting), l'introduzione di bonus per i dipendenti affidatari di auto aziendali che scelgono di sostituire il veicolo in uso con uno avente emissioni di CO2 al di sotto dei 120 gr/km, il proseguimento del programma di rinnovo delle flotte con veicoli più efficienti ed ecologici, test pilota con mezzi commerciali ibridi e furgoni elettrici per la distribuzione, l'ottimizzazione delle rotte del network tramite l'impiego di software specifici (nel 2007 hanno ridotto le percorrenze dei veicoli pesanti di 600 mila chilometri) e l'ottimizzazione dei percorsi dei mezzi per la distribuzione delle merci in città.



**Tutto, da un'unica
mente: sistema
ottimizzato.**



ROMITA: Porta a
scorrimento rapido
SafeEdge con sistema
di propulsione Antares
integrato.

Il vantaggio di avere tutto da un'unica mente, lo conoscete: niente più problemi di adattabilità dei componenti, più convenienza e stop alle inefficienze. Hormann offre pedane di carico, sigillanti, boccaporti e portoni industriali integrabili perfettamente gli uni agli altri, che vantano un know-how di oltre 50 anni di esperienza. Vi accorgete della differenza.

HÖRMANN

Porte • Portoni • Sistemi di chiusura



Per informazioni:

www.hormann.it

Tel. 0461-244444 • Fax 0461-241557

MESTRE, IL PASSANTE ERA DAVVERO ORA!

Dopo 30 anni di discussioni e 4 di lavori l'opera "libera" una delle aree più intasate e trafficate del nostro Paese e ci allinea al resto d'Europa.

di **Paolo Nassimbeni**

Dopo un'attesa di 30 anni di discussioni e 4 anni di lavori, il problema della permanente congestione dell'area mestrina pare definitivamente archiviato grazie alla apertura al traffico del nuovo passante di Mestre. L'opera, a lungo oggetto di aspro confronto politico tra amministratori locali, governo nazionale e operatori economici, è stata infatti inaugurata lo scorso 8 febbraio. E così finalmente si è provveduto a eliminare una strozzatura che ha provocato annualmente un danno immane all'offerta logistica veneta e nazionale, alla domanda di trasporto e alle filiere merceologiche che gravano sul Nord Est.

Un danno recentemente stimato in oltre 4,3 miliardi di euro l'anno, con attese anche di 5 ore per le perenni code provocate dagli oltre 170.000 veicoli al giorno (55 milioni l'anno) che transitano sul tratto veneziano della A4. L'opera si sviluppa da Dolo a Quarto d'Altino per 32,3 chilometri a tre corsie più una di emergenza a carreggiata, per una larghezza di piattaforma di 32,5 metri. Interessa 12 comuni delle province di Treviso e Venezia. Si inserisce in un complesso di opere pubbliche realizzate in *project finance* che coinvolgono Veneto e Friuli Venezia Giulia: la Pedemontana, la terza corsia sulla Venezia-Trieste, la nuova Roma, il sistema delle tangenziali venete

da Verona a Padova, il grande raccordo anulare di Padova, la Nogara-Mare, il prolungamento a nord dell'A27, oltre in un'ottica di intermodalità dei trasporti - al quadruplicamento della linea ferroviaria Venezia-Milano e al Sistema Ferroviario Metropolitano.

I lavori non sono del tutto compiuti: ancora inattivi sono i caselli intermedi di Spinea e Martellago

chi proviene da est. I mezzi destinati invece a Venezia, al porto oppure all'aeroporto proseguono sul vecchio tracciato della A4 fino alla barriera di Villabona (da ovest) o di Venezia Est e poi sulla tangenziale (da est). Lungo il passante pertanto non sono ancora attivi caselli in-

Attualmente l'opera rappresenta un sistema chiuso; oggi infatti, chi proviene da ovest, all'altezza di Dolo, prosegue verso Est lungo il passante rientrando sulla A4 a Quarto d'Altino; viceversa per

termini; quello di Spinea sarà aperto a maggio 2009, mentre quello di Martellago è previsto per i primi mesi del 2010. Resta in fine da completare l'ambizioso, ma eccellente progetto del "passante verde": si tratterà di un vero e proprio parco lungo i 30 chilometri dell'autostrada, gestito dalle aziende agricole che hanno sede lungo il percorso e che avrà il compito di sanare la ferita lasciata dalla striscia d'asfalto.

Il costo complessivo del passante mestrino è pari a 986,4 milioni di euro; ha trovato copertura finanziaria attraverso fonti diversificate, in particolare 113,4 milioni di euro sono stati stanziati con una delibera del C.I.P.E., la numero 92 del 31.10.2002; 70,5 milioni di euro erogati ai sensi dell'art. 1, comma 78, lettera c) e i) della Legge 266 del 23.12.2005 (Finanziaria 2006), 100 milioni ai sensi dell'art. 1, comma 1045 della Legge 296 del 27.12.2006 (Finanziaria 2007); 702,5 milioni di euro saranno recuperati dagli introiti dei pedaggi. ■

Francesco Marino/Fotolia.com





GSE Group
la soluzione per i vostri
progetti immobiliari

Il gruppo GSE progetta e realizza immobili logistici, commerciali, industriali ed amministrativi "chiavi in mano".

- ◆ Gestione a 360° dei progetti nelle fasi di Studio e Costruzione.
- ◆ Impegno contrattuale su prezzo, tempo di consegna e qualità dell'opera.
- ◆ Ricerca del terreno e/o del finanziatore.
- ◆ Coordinamento urbanistico, amministrativo, finanziario, legale.
- ◆ Integrazione del processo.
- ◆ Assistenza post-vendita.

Una presenza globale in 17 paesi - 12 milioni di m² già realizzati

www.gsegroup.com

GSE Italia - Tel.: 0039 02 26 39 981 - Fax: 0039 02 27 30 09 38 - E-mail: gseitalia@gsegroup.com



REVERSE LOGISTICS CHE RETE SCEGLIERE?

Progettare e gestire il network di una logistica di ritorno è tema centrale per chi vuole effettuare con successo questo tipo di attività.

di **Ettore Maraschi** ad di Consulman – 2° parte

Tra i temi più trattati nella letteratura riguardante la *reverse logistics*, un posto di primo piano spetta indubbiamente alle scelte progettuali di configurazione e a quelle gestionali di pianificazione delle attività di una rete. E' importante sottolineare come la direzione del flusso di beni non sia costante lungo tutta la rete di recupero. Nella prima parte, infatti, il verso è opposto rispetto a quello della catena logistica tradizionale, ovvero va dal consumatore al produttore, mentre nelle fasi successive può essere recuperato una parte del valore originario del prodotto attraverso un reindirizzamento del flusso nuovamente dal produttore verso il consumatore.

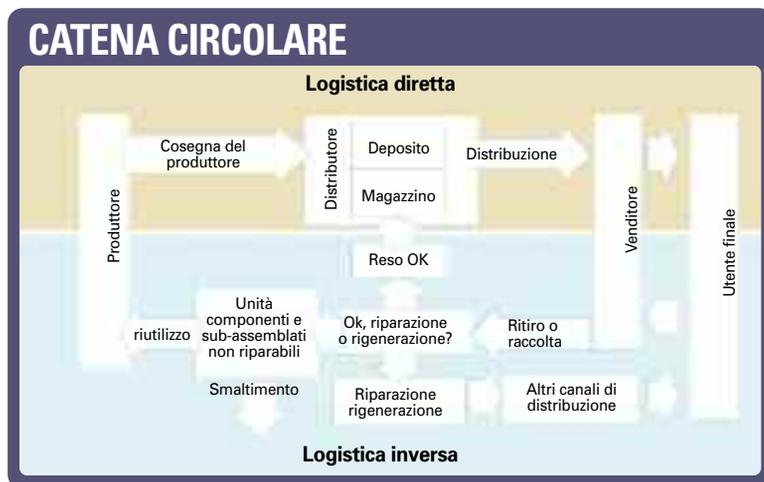
È molto riduttivo, dal punto di vista strategico, ritenere la logistica inversa come una realtà totalmente separata rispetto a quella diretta. Il modello strategico prevalente nella *reverse logistics* prevede una catena logistica pressoché circolare (*closed loop supply chain*), dove il prodotto, concluso il suo naturale ciclo di vita, non è più considerato come un rifiuto da smaltire, bensì come un bene che può ancora avere un suo valore e che deve essere, a seconda delle sue effettive condizioni, opportunamente raccolto e concentrato in centri di trattamento.

E' strategicamente riduttivo considerare la logistica inversa totalmente separata da quella diretta

Le caratteristiche delle reti di logistica di ritorno dipendono dalle diverse variabili che influenzano le scelte di recupero. Queste ultime possono essere raggruppate in tre gruppi:
■ caratteristiche del prodotto: le proprietà fisiche ed economiche dei prodotti scartati, ovvero peso, volume, fragilità, contenuti tossici, deperibilità, valore economico e obsolescenza;
■ caratteristiche della supply chain: riguardano le relazioni tra gli attori della filiera e i loro comportamenti. Ogni attore ha responsabilità che vanno a influenzare la struttura dell'intera rete di

recupero e alcune di esse vengono definite dalle legislazioni vigenti nel singolo Paese;
■ caratteristiche delle risorse: si intendono gli impianti e le persone. Aspetti importanti per gli impianti sono la flessibilità (impianti dedicati/universali), il possibile sfruttamento di economie di scala e i costi legati agli investimenti e al loro esercizio.

Non è facile gestire con successo progetti riguardanti la logistica inversa. In primo luogo, il tema della *reverse logistics* è poco affrontato dalle aziende, soprattutto in Italia, dove non se ne percepisce ancora l'importanza economica e strategica: essa è infatti considerata come un'attività che genera costi aggiuntivi e raramente come una soluzione a una serie di disservizi reclamati dai consumatori. In secondo



I DUE FLUSSI A CONFRONTO

La tabella mette a confronto alcuni aspetti gestionali caratteristici della logistica diretta e di quella inversa, rendendo così evidenti tutte le difficoltà tecniche e operative riguardanti i programmi di gestione della *reverse logistics*.

LOGISTICA DIRETTA	LOGISTICA INVERSA
Previsioni relativamente facili	Previsioni molto complesse
Volumi elevati	Volumi ridotti
Flusso divergente: da uno a molti punti di distribuzione	Flusso convergente: da molti punti a un centro di raccolta
Qualità del prodotto uniforme	Qualità del prodotto non uniforme
Confezione del prodotto intatta	Confezione spesso danneggiata
Destinazione e percorso dei flussi dei materiali ben definiti	Destinazione e percorso dei flussi dei materiali incerti
Opzioni di disposizione predefinite	Opzioni di disposizione variabili
Gestione delle scorte coerente	Gestione delle scorte non coerente
Prezzo del prodotto relativamente uniforme	Prezzo del bene recuperato dipendente da molti fattori
Costi di distribuzione facilmente visibili	Costi di recupero poco visibili
Metodologie di marketing consolidate	Metodologie di marketing complesse
Buona visibilità sul processo	Ridotta visibilità sul processo

luogo, le aziende sono orientate ad ottimizzare l'ingresso del prodotto sul mercato e il suo avanzamento lungo la filiera logistica diretta, senza rendersi conto che la logistica di ritorno può rappresentare una variabile importante per incrementare quote di mercato e acquisire vantaggi competitivi, attraverso un contatto più diretto con i propri clienti.

Una difficoltà sottolineata da chi opera nella logistica inversa è la carenza di sistemi di gestione e pianificazione adeguati: sono infatti molte le attività coinvolte nel flusso di ritorno dei prodotti e questo complica la programmazione e la gestione del recupero. Il sistema informativo diventa così un elemento cruciale per integrare ogni attività del processo di logistica inversa; i tradizionali software di pianificazione della produzione devono fornire output adeguati a seconda della specifica forma di riutilizzo adottata. Nel caso di riutilizzo diretto, dove i beni che tornano non sono sottoposti a processi addizionali, non si presentano particolari problemi; diverso è il caso della rilavorazione in cui occorre gestire una sequenza di operazioni specifiche che aumenta notevolmente il livello di incertezza nella programmazione.

La gestione e il controllo delle scorte rappresentano anch'esse aree chiave per la pianificazione delle attività della logistica inversa. Da un punto di vista dei modelli adottati ciò che contribuisce a complicarne la gestione è il fatto che i flussi di ritorno determinano la perdita di monotonicità del livello di scorte tra due approvvigionamenti successivi di nuovi prodotti. In questo

caso, infatti, tra i due eventi di rifornimento di nuovi componenti o prodotti il livello del magazzino può sia scendere, in presenza di vendite, sia aumentare in virtù del ritorno dei resi. Un magazzino viene quindi approvvigionato in due distinte fasi: gli ordini di pezzi nuovi e il recupero di parti da beni rientranti.

Gli operatori denunciano una carenza di sistemi di gestione e pianificazione adeguati

In conclusione quali possono quindi essere le motivazioni in base a cui le aziende dovrebbero attivare un programma di *reverse logistics*? Tali motivazioni riguardano due grandi aree: la prima economica e la seconda ambientale. L'interesse economico è rivolto sia alla possibilità di recupero del valore del bene o di suoi componenti, evidente nel caso si tratti di materiali pre-

ziosi o di resi commerciali funzionalmente integri e facilmente riproponibili nel canale commerciale, sia agli eventuali risparmi conseguibili dalla possibilità di ridurre o evitare costi di approvvigionamento e trasformazione. L'interesse ambientale è strettamente connesso alla *responsabilità sociale dell'impresa* e ai sempre più restrittivi vincoli legislativi che le aziende sono tenute a osservare in relazione all'impatto che i prodotti e i servizi da esse offerti possono avere sull'ambiente. Lo sviluppo industriale non può infatti prescindere dalla salvaguardia e dalla tutela ambientale. La riduzione di emissioni contaminanti, la minimizzazione di residui generati, la produzione pulita, il riciclaggio e infine lo smaltimento dei rifiuti cominciano a essere elementi di formulazione della strategia aziendale. Il modello auspicabile in futuro, rispetto a quello tradizionale, è quindi caratterizzato da aspetti che impattano positivamente sul sistema socio economico nella sua interezza. ■

EUROMERCI il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS



I FOCUS 2009

Gennaio-Febbraio

- Mercato immobiliare
- Express

Marzo

- Trasporto intermodale
- Logistica del food & beverage

Aprile

- ICT e Software per la logistica
- Logistica del farmaco

Maggio

- Materials handling & attrezzature per magazzini
- Logistica dell'automotive

Giugno

- Trasporto marittimo
- Logistica del fashion

Luglio-agosto

- Mercato immobiliare
- Cina e mercati asiatici

Settembre

- Logistica del freddo
- Cargo aereo

Ottobre

- Materials handling & attrezzature per magazzini
- Autotrasporto

Novembre

- ICT e Software per la logistica
- Logistica sostenibile

Dicembre

- Trasporto intermodale
- City logistics

€uromerci



Archivio Cemat

INTERMODALITÀ

INTERPORTI CERCASI VISIONE STRATEGICA

Di fronte all'importante ruolo di propulsori economici di alcune di queste strutture stride l'assenza di scelte da parte dei decisori politici.

Un recente rapporto del Censis ("Il disegno dell'interportualità italiana") conferma il ruolo degli interporti quali propulsori di sviluppo economico. Questi i numeri connessi con tali strutture: 66 milioni di tonnellate di merci l'anno, 1.021 imprese di logistica, 18.000 addetti, 20.600 occupati nell'indotto e 1,6 miliardi di euro di valore aggiunto. Le cifre emergono da un'indagine che il Centro Studi Investimenti Sociali ha effettuato tra settembre e dicembre 2007 presso 24 interporti aderenti a Uir - Unione Interporti Riuniti. Andando più in profondità nella lettura dei numeri, si evince che per ogni addetto interportua-

le ne corrispondono circa 2 dell'indotto formato da attività di trasporto e logistica per la gestione delle merci. "Non appare azzardato - si legge nel rapporto - affermare che, soprattutto in alcune aree del Nord e del Centro, caratterizzate da uno spesso tessuto manifatturiero, il contributo degli interporti al rafforzamento della struttura produttiva circostante sia stato determinante". Non a caso la

**Per ogni addetto
interportuale
ne corrispondono
circa 2 dell'indotto
formato da attività
di trasporto
e logistica**

genesì di realtà quali gli interporti di Verona, Padova e Bologna (presenti nel nostro focus) è strettamente connessa all'obiettivo di rendere più competitivo il sistema manifatturiero locale. Questa peculiarità spiega lo sforzo che alcune delle 24 strutture aderenti a UIR stanno compiendo per potenziare e differenziare la loro offerta di servizi ed eliminare alcune debolezze, definendo in modo più chiaro rispetto al passato la loro posizione sul mercato. Interessante è rilevare come nelle realtà più avanzate è molto sentita la necessità di investire in tecnologia. Fatto questo avvertito anche a livello associativo con la decisione di creare Uirnet, piattaforma hardware e software che metterà in rete gli interporti italiani.

Eppure nonostante i risultati raggiunti, gli interporti soffrono da diverso tempo la mancanza di visioni politico-strategiche condivise e a lungo termine. "In particolare si impone una revisione dell'assetto logistico nazionale - ha detto il vicepresidente di Uir, Roberto Pesaresi, all'assemblea nazionale dell'associazione - con l'individuazione di sette piattaforme logistiche integrate e territorialmente strategiche (le stesse già individuate dal Dpef 2006-2009 e riprese nel Dpef 2009-2013) da integrare con una rete di impianti minori o di più elevata spe-



UNITI PER CONTARE DI PIÙ

I presidenti di **Uir-Unione Interporti Riuniti** (riunisce 23 interporti) e di **Assologistica** (oltre 250 aziende specializzate nella logistica conto terzi) hanno siglato un accordo di collaborazione strategica. Obiettivo? Scongiorare l'impoverimento conseguente alla polverizzazione delle infrastrutture e favorire invece le realtà chiave del sistema logistico nazionale, definendo una chiara politica di incentivazione alla diversificazione modale di trasporto. L'agreement punta a promuovere la messa a punto di modelli di collaborazione interassociativa per aumentare la competitività delle singole imprese e programmi condivisi di formazione professionale. Infine le due associazioni elaboreranno assieme progetti di ricerca e di studio allo scopo di coniugare sostenibilità e bisogni delle aree di consumo. Il tutto nell'ottica di ridurre l'impatto ambientale del trasporto e della logistica favorendo eco-compatibilità, risparmio economico ed efficienza, con una forte attenzione anche alla valorizzazione delle Autostrade del Mare.

cializzazione. Questa impostazione non esclude poi la necessità di contrastare la proliferazione degli impianti 'inutili' e di recuperare invece i fabbisogni arretrati di alcune aree del Paese. E' poi indispensabile distinguere gli interporti da altre strutture, quali piastre, centri merci, magazzini generali, piattaforme e così via. E tuttavia sia nella rete portante che in quella 'accessoria' gli interporti dovranno essere identificati con chiarezza sulla base di due requisiti fondamentali: la presenza nell'area interportuale di una pluralità di soggetti che svolgono attività di trasporto e logistica, nonché l'offerta di servizi ferroviari/intermodali".

Sempre sul piano politico Uir chiede poi una legge di riordino della normativa relativa agli interporti, come previsto dalla legge 57 del 5.3.2001. "La nuova legislazione - prosegue Pesaresi - non dovrà essere come nel passato di tipo sostanzialmente erogatorio, ma dovrà caratterizzarsi soprattutto per gli aspetti regolatori e di programmazione, rimanendo in linea di massima per gli aspetti finanziari alla normariva comune regolata dalle decisioni del Cipe e alle possibili integrazioni con la normativa finanziaria regionale e comunitaria. Accedere ai finanziamenti per l'infrastrutturazione dei nodi logistici in tempi di scarse risorse significa soprattutto rielaborare e rendere più stringente l'impegno per la realizzazione delle opere". ■



C'era una volta...

"La scansione del codice a barre"

PROCESSI AUTOMATIZZATI CON LOCANIS G-TRACK™

Con G-TRACK™ i colli vengono gestiti come nei magazzini automatici ma ad una frazione del costo. Il tracciamento automatico di colli e carrelli evita la lettura dei codici a barre, abbatte gli errori ed elimina i tempi morti. Meno carrelli e maggior velocità: il sistema di localizzazione G-TRACK™ coordina e dirige le operazioni dei carrellisti ottenendo prestazioni uniche al mondo; completamente integrato nel vostro sistema di gestione merci - garantito.

 **LOCANIS**
LOGISTICS TECHNOLOGY

LOCANIS AG
Münchner Straße 1B
D-83774 Unterföhring

telefonat: +49-89-74 89 00-151
telefax: +49-89-74 89 00-199
info@locanis.com · www.locanis.com

HUPAC ANCORA SU, CIRISI PERMETTENDO

Nel 2008 l'operatore elvetico ha trasportato su rotaia oltre 700.000 spedizioni stradali, registrando una crescita dell'1,8%.

Hupac ha chiuso il 2008 con una crescita del traffico dell'1,8%, trasportando su rotaia 702.308 spedizioni stradali: mentre nel primo trimestre si sono ancora registrati tassi di crescita a due cifre, nel corso dell'anno la dinamica si è appiattita a seguito del calo congiunturale. Entrando nello specifico: nel settore commerciale Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato), tuttavia, a fine anno Hupac ha registrato un aumento del 2,5% rispetto al 2007. Il traffico transalpino attraverso la Svizzera è diminuito del 2,3%, mentre il nuovo traffico via l'Austria è aumentato del 6,3%. Il trasporto combinato non transalpino ha ottenuto un aumento del 14,1%. Il settore commerciale dell'Autostrada Viaggiante, che sulla tratta del San Gottardo è soggetto a forti limitazioni infrastrutturali, ha registrato una flessione del 20,3%.

Misure e investimenti Nonostante il calo della domanda, Hupac mantiene la sua rete di trasporti. Dove necessario si ottimizzano gli schemi operativi e si eliminano le capacità in eccesso. Una rigorosa gestione dei costi in stretta collaborazione con i partner contribuisce a superare la crisi con strutture snelle e prezzi concorren-

ziali. Numerosi investimenti vengono portati avanti come da programma, come ad esempio la costruzione del terminal Hupac ad Anversa e l'ul-

Strutture snelle e prezzi concorrenziali danno una mano ad affrontare il calo della domanda

teriore potenziamento dell'impianto di transbordo di Busto Arsizio-Gallarate, poco distante da Milano. "Manteniamo i nostri obiettivi e la strategia di crescita. Dove è opportuno - dice il direttore di Hupac Bernhard Kunz: potenzi-

iamo sistematicamente le capacità".

Nuovi collegamenti Ciò vale anche per la rete di trasporti che Hupac

continua ad adeguare alle esigenze del mercato nonostante la crisi economica. A metà dicembre è stato in questo modo introdotto un nuovo schema operativo per il traffico tra Duisburg e l'Europa sudorientale, con collegamenti effettuati quotidianamente e diretti per Vienna, Enns, Krems e Budapest. A inizio anno è partito un nuovo servizio tra Taulov e Verona attraverso il Brennero con quattro coppie di treni alla settimana ed effettuato in collaborazione con l'italiana Cemat. Per i prossimi mesi è prevista l'introduzione di ulteriori collegamenti verso l'Europa sudorientale e sudoccidentale, mentre sull'asse nord-sud sono in preparazione nuove soluzioni di trasporto via Lötschberg per il segmento relativo ai semirimorchi. ■

CHI SALE E CHI SCENDE

Il traffico dell'Autostrada Viaggiante ha sofferto di più, perché soggetto a limitazioni infrastrutturali sulla tratta del S. Gottardo

Andamento del traffico 2008 Numero di spedizioni stradali		2008	2007	Variazione 2007-2008
SHUTTLE NET (TCNA)	Transalpino via CH	457.159	467.917	-2,3%
	Transalpino via A	13.843	13.024	6,3%
	Totale transalpino	471.002	480.941	-2,1%
	Non transalpino	214.778	188.272	14,1%
	Shuttle Net totale	685.780	669.213	2,5%
AUTOSTRADA VIAGGIANTE		16.528	20.730	-20,3%
TRAFFICO TOTALE		702.308	689.943	1,8%



IL CENTRO LOGISTICO PER IL SUCCESSO DELLA TUA IMPRESA

INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE SPA
È IL SISTEMA INTEGRATO DI INFRASTRUTTURE LOGISTICHE
PER LA GESTIONE, IL TRASPORTO, DELLE MERCI
E IL COMMERCIO ALL'INGROSSO.

Centro logistico

Logistica specializzata per il settore del mobile
Centro intermodale scambio merci gamma-rotata
Servizi doganali
Trasporti e spedizioni
Commercio all'ingrosso

Obiettivi 2008

Sviluppo e potenziamento dell'area con servizi logistici avanzati; ampliamento del centro intermodale; implementazione dei servizi per le aziende insediate e per la città.



INTERPORTO - CENTRO INGROSSO PORDENONE
AL SERVIZIO DELLE IMPRESE E DEI TERRITORI

INTERPORTO-CENTRO INGROSSO
DI PORDENONE SPA
Interporto-Centro Ingresso Settore F. n. 1
33170 Pordenone
Tel. 0434 579144 - Fax 0434 570232
www.interportocentringrosso.com
info@interportocentringrosso.com

A VERONA IL FUTURO E' NELLA LOGISTICA

Investimenti previsti anche nell'intermodalità. A 60 anni dalla nascita, l'Ente pubblico continua a fare da propulsore per l'economia scaligera.



FLAVIO ZULIANI

"Fin dalla sua costituzione, avvenuta a novembre 1948 il Consorzio ZAI (Zona Agricola Industriale) ha puntato a favorire lo sviluppo dell'economia veronese: come ente istituzionale a base territoriale (nella sua compagine azionaria figurano Camera di Commercio, Comune e Provincia di Verona) ha compiti di pianificazione urbanistica e di propulsione alla crescita globale del territorio e dell'economia". Esordisce così Flavio Zuliani, presidente del Consorzio Zai nella cui giurisdizione rientrano quattro aree, ovvero la zona industriale denominata **Zai Storica** (area agricola-industriale crocevia per la Germania dove si lavoravano frutta e verdura nei relativi capannoni e con anche la presenza dei Magazzini Generali); una seconda zona industriale (con sole fina-

lità produttive) **Zai Due-Bassona**; l'area denominata **Quadrante Europa** a vocazione logistica e con anche la presenza del centro intermodale (con 12 binari e 12 gru è il primo in Italia per traffico movimentato); nonché l'area dell'innovazione-**Marangona** dove si insediano centri di ricerca e sostegno scientifico ad attività aziendali innovative, laboratori di analisi e certificazione, nonché imprese del settore high-tech. "Il

Consorzio è un vero e proprio sistema infrastrutturale di 10 milioni mq - prosegue Zuliani - Costituisce un pun-

to di forza economico per la presenza di 1500 aziende e 45 mila addetti (più altri 45 mila attivi nell'indotto)".

Logistica e intermodalità sono tra i principali obiettivi su cui Consorzio Zai punta nel breve periodo. I progetti raccontano anni di lavoro e nello specifico prevedono un raddoppio dell'attività e degli spazi in tutti i settori. A cominciare dal Quadrante Europa Nord che beneficerà di 250 mila mq coperti, che si andranno a sommare agli attuali 300 mila mq. Si otterrà poi un ulteriore aumento dell'area con

l'espansione della zona Sud del Quadrante; si sta inoltre cercando un accordo con il settore urbanistica del

**Il Quadrante
Europa Nord
beneficerà di altri
250 mila mq coperti
da aggiungere
agli attuali
300 mila mq**



Comune di Verona per ottenere un ampliamento di 100 mila mq in Zai Due Bassona. Per quanto riguarda l'intermodalità, si sta realizzando il terzo modulo terminal che consentirà l'incremento da 23 coppie di treni/giorno a 63.

"In 60 anni – prosegue Zuliani – un ente pubblico quale è Consorzio Zai ha creato occupazione e opportunità per le aziende scaligere e non. Oggi siamo un punto di riferimento non solo nazionale: in primo luogo per la nostra collocazione sui Corridoi paneuropei 1 e 5; poi qui si sono insediate aziende di prim'ordine da noi selezionate con rigore, come Volkswagen che distribuisce pezzi di ricambio in 24 ore in tutto il bacino del Mediterraneo. Nel Quadrante Europa si realizzano circa 30 coppie di treni-

giorno pieni al 70% (sotto di tale percentuale non partono). Disponiamo anche di una società di servizi, la Quadrante Servizi: gestisce per tutti le manovre ferroviarie, oltre a garantire supporti tecnologici. Essa svolge questa attività come società privata con partecipazione a maggioranza pubblica, interpretando il ruolo di realtà super partes che produce servizi di qualità con pari opportunità per tutti i clienti presenti nell'interporto".

Come detto, nel futuro del Quadrante Europa ci sarà anche un nuovo termi-

nale ferroviario che potrà raddoppiare l'attuale capacità. "Si tratterà di una struttura ad alta tecnologia – conclude Zuliani – qui avverranno tiri gru quattro volte più veloci di quelli attuali: per questo abbiamo costituito una società al 50% con RFI Rete Ferroviaria Italiana (prima volta che ciò avviene). Tale inedita struttura – che inaugureremo a giugno – farà molto parlare di sé: potrà essere il modello da replicare nei terminali italiani. Infine tengo a sottolineare che investiremo ancora sulla capacità terminalistica, tanto è che nel nostro programma di qui a 20-25 anni di arrivare ad avere 90 coppie di treni giorno, anche se i progetti così a lungo termine necessitano di inevitabili verifiche e aggiornamenti". ■

Prevista anche la realizzazione di un innovativo terminal ferroviario che raddoppierà l'attuale capacità



EUROMERCI è ora anche **QUOTIDIANO**

Tutti i giorni le notizie, le indiscrezioni e gli approfondimenti sul sito

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

SHIPRAIL METTE IL CLIENTE AL CENTRO

La nuova società, al momento al 100% di proprietà dell'interporto di Padova, gestirà i terminal intermodali padovani con logiche di mercato.



SERGIO ROSSATO

Ricontriamo il direttore dell'interporto di Padova, Sergio Rossato, nella sede dell'interporto, alla periferia nord-est della città, nel cuore della zona industriale considerata centro nevralgico dell'economia non solo cittadina, ma dell'intero Nord Est. Con lui c'è il responsabile delle relazioni esterne, Paolo Pandolfo. Fin dalle prime battute la sensazione è netta: Rossato (e con lui la realtà che dirige) ha fatto un pezzo della storia dell'intermodalità del nostro Paese. Non è un caso che il recente rapporto "L'Italia dei territori" del Censis ha classificato la struttura padovana come una delle eccellenze territoriali nazionali. Rossato approda al settore dell'intermodalità nell'82, quando l'interporto di Padova è già in parte una realtà (la sua fondazione risale al 1973), anche se per poter contare su una visione strategica del comparto nel nostro

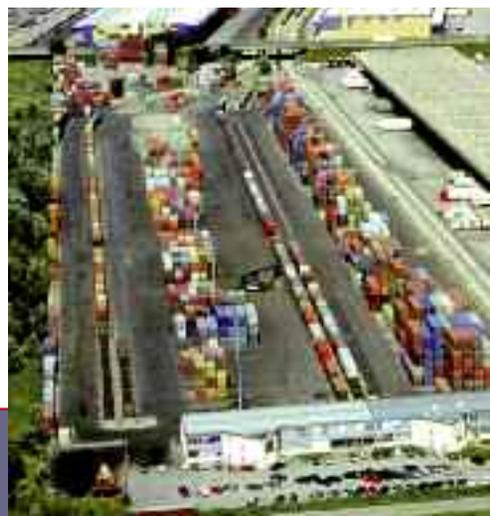
Paese occorrerà attendere l'86, quando l'allora ministro dei Trasporti, Claudio Signorile, vara il *Piano generale dei trasporti* che istituisce 9 interporti, fra i quali c'è anche quello di Padova. *"Queste strutture – esordisce Rossato – sono poi lievitate, in seguito alle decisioni del 'piano quinquennale degli interporti', fino a superare le attuali trenta unità, un numero eccessivo e sconsiderato, specie se si pensa che – fatte salve per alcune realtà – in molti casi ci si è limitati a effettuare delle mere speculazioni immobiliari, dimenticando quella che è la vera natura di un interporto, così come la definisce la legge 240/1990 e consistente nel fatto di possedere almeno uno scalo ferroviario idoneo a formare e ricevere treni completi in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione"*.

Di recente l'interporto ha dato vita a ShipRail, una SpA per il momento al 100% di sua proprietà, con l'obiettivo di gestire i terminal intermodali dell'interporto stesso (246 mq di area complessiva), sostituendosi così a Nord Est Terminal, società controllata al 51% da RFI e partecipata dagli interporti di Padova, Verona e Bologna. *"Questa decisione –*

dice Rossato, che di ShipRail è amministratore unico – *va nella direzione di fornire servizi sempre più qualificati ai nostri interlocutori, che vogliamo considerare 'clienti' e non 'utenti'. Vogliamo trasformare e modernizzare le nostre infrastrutture e attrezzature, migliorando il nostro modo di lavorare. Nel corso dell'anno ci piacerebbe coinvolgere uno o più partner (MTO, compagnia di navigazione, terminalista marittimo o terrestre, impresa ferroviaria...) nel nostro azionariato. Nei prossimi 24 mesi puntiamo invece all'acquisizione dell'infrastruttura da interporto di Padova SpA e all'installazione di altre infrastrutture (in particolare 6 transtainer) per ottimizzare superfici e qualità del servizio. Obiettivo finale? Movimentare più di 500 mila teu"*.

Ma perché creare ShipRail? *"Per essere più liberi da vincoli burocratici – replica Rossato – più agili nelle decisioni e riu-*

Per le imprese del Triveneto l'interporto è importante via d'accesso ai maggiori mercati intercontinentali



scire a prestare quelle attenzioni che i clienti chiedono. L'obiettivo strategico della neo-società è e sarà sempre la 'customer satisfaction', puntando a raggiungere legami di co-marketing coi clienti".

"L'interporto di Padova – prosegue con orgoglio Rossato – è per le imprese del Triveneto una sorta di porta di accesso ai maggiori mercati intercontinentali: non è casuale infatti che il traffico container che interessa l'interporto di Padova proviene per il 75% da attività di export. Senza tacere poi il suo ruolo fondamentale nel bilanciare lo squilibrio ancora esistente tra traffico stradale e le altre modalità di trasporto: nel 2007 l'interporto ha, per esempio, sottratto alla gomma oltre 300 mila camion sulla media-lunga distanza". Se nel 2007 Padova ha movimentato quasi 2,7 milioni di tonnellate di traffico ferroviario, è però pur vero che la sua peculiarità riguarda il traffico container: l'interporto è infatti l'unico ad avere intrapreso un'attività gestionale diretta delle operazioni e dei servizi terminalistici intermodali; un settore curato e sviluppato attraverso la società controllata Padova Container Service, srl al 50,5% di proprietà dell'interporto, al 34,5% di Cemmat e dal 15% di Magazzini Generali di Padova. "Da questo punto di vista – spiega Rossato – l'interporto ha assunto un ruolo assai importante, al punto da diventare il maggiore inland terminal nazionale, con dati di traffico del tutto simili a quelli di un porto". L'interporto offre 2 milioni di mq di superficie territoriale, di cui oltre 1 milione di proprietà destinati in parte (246 mila mq) ad attività terminalistiche. E ancora 300 mila mq di magazzini di proprietà (inclusi 116 mila mc di spazi refrigerati), 35 mila mq di uffici e oltre 90 aziende presenti nell'area e attive nel settore logistico-distributivo. Da segnalare poi la presenza di una Cittadella della logistica (181.200 mq di magazzini, in buona parte già realizzati), nonché il modernissimo Distripark, 97 mila mq suddivisi in due corpi di fabbrica (uno collegato al raccordo di base delle Ferrovie dello Stato) per una superficie a magazzino di 50 mila mq con zone attrezzate per il ciclo completo della gestione logistica delle merci. ■



Cultura e Formazione

Assologistica

Enjoy the difference...
...join us !!!

I NOSTRI CORSI DI MARZO/MAGGIO

IL RAPPORTO COMMITTENTE - VETTORE
NELL'AUTOTRASPORTO MERCI
10 marzo 2009

COME CAMBIA LA RELAZIONE LOGISTICA
INDUSTRIA-DISTRIBUZIONE
25 marzo 2009

PROVA DELL'AVVENUTA ESPORTAZIONE
7 aprile 2009

IL TRASPORTO DELLE MERCI PERICOLOSE
RAPPORTO COMMITTENTE - VETTORE
21 Aprile

IL CRUSCOTTO E I KPI PER GUIDARE
LA LOGISTICA VERSO L'ECCELLENZA
8 Maggio 2009

INCOTERMS
20 Maggio 2009

IL MARKETING LOGISTICO
E LA CREAZIONE DI NUOVI SERVIZI
10 Giugno 2009

L'ABC DELLE OPERAZIONI DOGANALI
17 Giugno 2009

PER ISCRIVERSI:

COMPILARE LA SCHEDA DI ISCRIZIONE
(scaricabile dal sito www.assologistica.it sezione formazione)
ED INVIARLA ALLA SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Fax 02 97387976 oppure
e-mail: culturaformazione@assologistica.it
Il costo del corso di una giornata è di 600 Euro + IVA 20%.
AI SOCI ASSOLOGISTICA
ED ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE
È RISERVATA UNA RIDUZIONE DEL 50%
La sede del corso verrà comunicata alla conferma di iscrizione.
Per ulteriori informazioni:
Segreteria Formazione
Tel. 02 66989866 Cell. 334 6852762 - Cell. 338 9390218
culturaformazione@assologistica.it

Assologistica Cultura e Formazione - Via Cornalia, 19
20124 Milano - www.assologistica.it

"CI PREPARIAMO PER IL DOPO-CRISI"

Collegamenti coi Land Tedeschi, apertura al Mediterraneo e a nuove imprese di logistica. Così l'interporto di Bologna si attrezza per la ripresa.



ALESSANDRO RICCI

La nostra struttura sta vivendo una fase in cui ha consolidato positivamente la sua attività: abbiamo urbanizzato oltre la metà dell'area a disposizione e consentito l'insediamento a oltre 100 imprese che danno lavoro a 1300 addetti". Esordisce così Alessandro Ricci, presidente dell'interporto di Bologna (e di Uir). "Attraverso lo sviluppo dei terminali ferroviari - dice - ci siamo assestati attorno ai 6 mila treni l'anno, movimentando fino ai 5 milioni di tonnellate di merci via strada e ferrovia. Il risultato più significativo sta però nel fatto di avere raggiunto un quasi equilibrio fra le due modalità".

LA CRISI STA COLPENDO DURO, CON CONSIDEREBILI DECREMENTI DI TRAFFICO. CHE FARE IN QUESTA SITUAZIONE?

■ Ci è adesso possiamo fare è prepararci per quando la crisi sarà finita. Per

questo attiveremo nuove relazioni e collegamenti: il mercato di riferimento del nostro territorio resta quello del nord Europa; di qui la decisione di avviare ad aprile, in collaborazione con Italcontainer, tre collegamenti settimanali tra Bologna e Norimberga. Una scelta che s'impone anche in conseguenza dell'imminente raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, opera che il nostro territorio attende da decenni. Non possiamo presentarci a quest'ultimo appuntamento senza dimostrare di saperlo mettere a frutto. In questo modo proviamo a spostare parte dei flussi di traffico merce da Verona - da sempre nodo di riferimento per il nord Europa - a Bologna, spostamento prima impossibile con la linea a binario unico. Oggi questo limite non c'è più e ciò ci consente di sviluppare nuovo traffico coi Land tedeschi più forti nell'interscambio con la nostra Regione.

QUALI ALTRE SOLUZIONI ATTIVERETE?

■ Vogliamo cogliere le opportunità offerte dal Mediterraneo, collaborando a stretto contatto con la Spagna: già oggi possiamo sfruttare relazioni che dai porti italiani e spagnoli incanalano il traffico - attraverso il sistema ferroviario - alla

volta del Brennero e dell'Est Europa, dove già arriviamo col servizio ferroviario tra Bologna e Cervignano. Vogliamo poi portare nel nostro interporto imprese di logistica e trasporto che possano qualificare ulteriormente i servizi, rendendo più competitive le nostre imprese manifatturiere. E da questo punto di vista possiamo contare sulla metà della superficie edificabile ancora a nostra disposizione, potenziando al tempo stesso il sistema ferroviario.

PUR ESSENDO STRUTTURE VOCATE ANCHE PER L'ATTIVITÀ LOGISTICA GLI INTERPORTI NON SEMPRE HANNO SUCCESSO TRA GLI OPERATORI DEL SETTORE. QUESTO TREND È TUTTORE IN ATTO O STA CAMBIANDO?

■ In realtà si sta cominciando a comprendere quali opportunità un interporto può effettivamente offrire a un 3PL, grazie anche alla pluralità dei servizi da esso proposti e concentrati in un unico sito. E' tempo di smitizzare il concetto che chi gestisce e realizza un interporto è uno speculatore. Non è un caso che da noi si favoriscono gli insediamenti di quelle realtà che hanno del valore aggiunto da portare.

E' IL CASO DI DHL?

■ Esattamente. Il successo registrato dall'insediamento dell'express courier presso la nostra struttura ha fatto sì che DHL decidesse di investire anche nel-

"Anche i 3PL cominciano a comprendere la grande utilità di disporre di servizi concentrati in un unico sito"

l'aeroporto di Bologna. Oggi lo scalo ha un collegamento aereo giornaliero con Lipsia, con grande vantaggio per le nostre aziende produttive, che prima dovevamo spedire la loro merce a Bergamo: adesso hanno due ore di tempo in più per consegnare i loro prodotti (prima alle 16 per consentire l'instradamento su Bergamo, oggi alle 18 da Bologna per essere all'indomani ovunque in nord Europa). E' questo il metro con cui mi piace che un interporto venga misurato, ovvero da quanto riesce a fare per lo sviluppo del sistema produttivo.

AVETE IN ESSERE ALTRI ACCORDI?

■ Stiamo realizzando due interventi per 40 mila mq che consegneremo entro metà anno: avremo così due nuovi operatori dentro l'interporto, con anche un conseguente sviluppo occupazionale. Abbiamo trattative aperte per altri 50

mila mq di superficie, da concretizzarsi entro il 2010.

COME SI FA AD USCIRE ALL'IMPASSE CHE VEDE IL GOVERNO DA UNA PARTE DICHIARARE IL RUOLO STRATEGICO DELL'INTERMODALITÀ E DALL'ALTRA TAGLIARE I FONDI ALLE FERROVIE?

■ Ripartendo da uno schema di pianificazione, come potrebbe essere il Piano della Logistica. Bisogna iniziare da qui e cominciare ad agire: il trasporto intermodale ha bisogno di essere sostenuto, magari con modalità differenti del passato. Si potrebbe poi costringere le Ferrovie a misurarsi con una programmazione che preveda anche l'apertura alle imprese ferroviarie private, favorendo quelle che operano localmente.

L'INTERPORTO DI PADOVA HA CREATO SHIPRAIL? COME GIUDICA TALE SCELTA?

■ E' una scelta legittima: va a coprire uno spazio di mercato e rappresenta anche la possibile evoluzione dell'attività di un interporto che vuol giocare un ruolo attivo e da protagonista. E' anche una scelta coerente con quanto fin qui svolto nella struttura padovana che l'ha resa un'eccellenza per quel che riguarda il combinato marittimo.

COSA SI ASPETTA DAL GOVERNO?

■ Che dalle parole si passi ai fatti, cominciando a far ripartire la Consulta dei trasporti e della logistica, il luogo in cui mediare gli interessi di tutti i soggetti coinvolti, inclusi ovviamente gli interporti (ora esclusi). Il tutto però con l'ottica di agire nell'interesse del Paese. La politica dei trasporti deve essere bipartisan, con scelte dagli effetti duraturi. Il tempo è maturo per confrontarsi e lavorare su punti condivisi. ■

www.vailog.com



Se hai bisogno di spazi logistici moderni, contattaci e visita uno dei nostri parchi!

LOGISTICA FLESSIBILE = SPAZI FLESSIBILI



Per rispondere alla crescente esigenza dei clienti, Vailog offre SPAZI IN TUTTA ITALIA

Piacenza 200.000 m² (2008 - 2009)

Bologna 20.000 m² (2009 - 2009)

Novara 120.000 m² (2009)

Magenta 34.000 m² (2007)

Malpensa 30.000 m² (2006)

Anagni 27.000 m² (2008)

Reggio 45.000 m² (2008)

ECOBONUS, NOVITA' SOLAMENTE TEORICA?

Dopo avere inventato la soluzione per incentivare l'intermodalità marittima, il nostro Paese la sta svilendo. Non pagando il dovuto.

Da oltre 10 anni il riequilibrio modale rappresenta una priorità per l'Unione Europea, che ha individuato in misure per l'accelerazione dello sviluppo delle Autostrade del Mare (AdM) lo strumento principale di intervento. L'Italia, per la sua localizzazione e conformazione geografica, si pone come piattaforma logistica ideale per lo sviluppo di tali collegamenti, sia a livello di cabotaggio europeo che domestico. La maggior evidenza è fornita proprio dallo sviluppo che le Autostrade del Mare hanno avuto nel nostro Paese. Il numero dei collegamenti AdM è raddoppiato negli ultimi cinque anni: la quota di camion sottratta al traffico su strada risulta di circa 1.600.000 veicoli pesanti. Attualmente si contano 23 rotte nazionali e 15 internazionali, considerando i soli servizi regolari di linea.

Questo trend di sviluppo, sicuramente considerevole, appare ancora più significativo alla luce del fatto che malgrado le intenzioni, i proclami e la volontà politica manifestata a tutti i livelli, fino ad oggi si è fatto poco o nulla per promuovere le AdM, soprattutto a livello nazionale. Infatti, a parte il programma europeo Marco Polo che ha contribuito al lancio di alcune nuove linee, in Italia non si è data ancora concretezza ad alcuna misura di incentivo nazionale al settore. Lo strumento in verità è stato identificato da tempo nell'Ecobonus,

sottoposto al vaglio della Commissione Europea fin dal lontano 2003, godendo a livello nazionale del più ampio e trasversale assenso politico. Si tratta di un incentivo per le imprese di auto-transporto comunitarie, anche raggruppate in società, che scelgono di utilizzare le Autostrade del Mare in alternativa al trasporto tuttostrada.

Lo schema applicativo tende a premiare le imprese, o i consorzi di imprese, che massimizzano il numero di viaggi via mare, prevedendo un limite minimo di 80 viaggi su ciascuna tratta eleggibile per poter accedere alla misura, nonché un bonus aggiuntivo nei casi in cui si superano i 1.600 viaggi. In tal modo, indirettamente si tende a incentivare anche il raggruppamento di imprese, contrastando la polverizzazione del settore dell'autotrasporto che da sempre ne compromette la stabilità competitiva. Unico impegno da parte delle imprese beneficiarie dell'incentivo è quello di mantenere lo stesso volume di trasportato via mare anche nel triennio successivo al termine degli incentivi. L'Ecobonus rappresenta quindi uno strumento di intervento pubblico assolutamente innovativo ed efficace: innovativo, per-

ché nessun altro Stato Ue ha mai varato misure analoghe; efficace perché si materializza in un esborso di denaro pubblico solo dopo che il beneficio per la collettività, in termini di riduzione delle esternalità negative del trasporto, sono state registrate. Non meraviglia, quindi, che la Commissione Europea non solo abbia dato il via libera all'iniziativa, ma l'abbia addirittura insignita del titolo di "best practice", ovvero misura la cui diffusione e implementazione a livello europeo è considerata auspicabile. Peccato che per implementarlo nella stessa Italia che lo aveva "inventato" ci sono volu-

La Ue ha dato il via libera all'iniziativa considerandola una best practice la cui diffusione è auspicabile in ambito europeo



ti ancora anni. Infatti, l'Ecobonus è stato attivato con decreto del Presidente della Repubblica solo il 31 gennaio 2007, con uno stanziamento di fondi pubblici per un totale di 231 milioni di euro destinati al triennio 2007-2009, ovvero 77 milioni di euro per ciascuna annualità, che rimandava a successivi Decreti attuativi le modalità di calcolo ed erogazione. L'ultimo decreto attuativo, però, che ha dato finalmente corpo all'incentivo è giunto solo il 25 ottobre 2007.

Ma le traversie dell'Ecobonus non si sono limitate all'iter travagliato con cui è stato implementato. In primo luogo, dandogli concretezza solo negli ultimi 2 mesi del 2007, con effetto retroattivo per i viaggi svolti dal 1° gennaio 2007, nel suo primo anno di applicazione non ha potuto dare il contributo auspicato all'accelerazione dello sviluppo dei traffici delle Autostrade del Mare. Di conseguenza, dei 77 milioni di euro stanziati per il 2007, sono stati richiesti/impegnati solo 55. Poi, nel 2008 finalmente l'Ecobonus poteva dispiegare il proprio

potenziale di volano di sviluppo dei traffici delle Autostrade del Mare. Invece è andata ancora peggio. Quando gli autotrasportatori si aspettavano il pagamento della prima annualità del contributo, senza alcun preavviso se ne è temporaneamente sospesa la validità. Il Decreto anti crisi di maggio 2008, per trovare la copertura finanziaria al previsto taglio dell'ICI sulla prima abitazione, ha infatti bloccato l'autorizzazione di spesa anche dell'Ecobonus per il 2007. Si è dovuto attendere la conversione in legge di tale decreto, avvenuta in agosto, per far cessare l'allarme fra gli operatori e ripristinare di fatto l'incentivo come se nulla fosse accaduto. Nel frattempo, però, qualcosa era accaduto: l'iter del controllo e delle verifiche delle istanze relative ai viaggi svolti nel 2007 si era bloccato e con esso anche

il pagamento dei contributi, generando effetti devastanti per gli autotrasportatori che confidavano in esso e lo consideravano in via di materiale acquisizione.

Va dato atto alla R.A.M., ente di monitoraggio e controllo delle pratiche dell'Ecobonus, di aver fatto miracoli per accelerare l'iter, grazie soprattutto all'impulso fornito dal nuovo amministratore delegato Tommaso Affinita. L'impegno di terminare i controlli di una prima *tranche* di 35 istanze entro dicembre 2008 è stato rispettato e le pratiche sono state trasmesse al ministero preposto per il perfezionamento. Nel frattempo è stata controllata e inoltrata al ministero dei Trasporti un'altra *tranche* di istanze controllate. Ad oggi, malgrado la scrupolosa attenzione con cui alcuni dirigenti del ministero dei Trasporti stanno seguendo la vicenda, a causa dell'annosa farraginosità delle procedure burocratiche italiane, non risulta effettuato ancora alcun pagamento. In un periodo di crisi come quello attuale, in cui i Governi nazionali stanno varando le più disparate misure di aiuto alle imprese, è assolutamente incomprensibile l'eccesso di burocrazia che caratterizza anche l'ultima fase dell'iter dell'Ecobonus, ovvero il semplice pagamento del contributo. In questo modo si rischia il fallimento di molte imprese di autotrasporto, così come la chiusura di alcune linee di Autostrade del Mare. Il nostro auspicio è che i primi pagamenti possano essere finalmente erogati, infondendo fiducia in una misura che da *best practice* il mostro della nostra macchina burocratica è quasi riuscito a trasformare in *best theory*. Speriamo non sia troppo tardi! ■

L'iter burocratico travagliato blocca l'erogazione dei soldi, con effetti devastanti sugli autotrasportatori



Christian42/colia.com

UNA PIATTAFORMA PER IL CENTRO-SUD

Intergroup, di cui fanno parte Interterminal e Interport, ha fatto di Gaeta la propria base operativa, equidistante da Civitavecchia e Napoli.

Interterminal, terminal operator facente parte di Intergroup (piattaforma logistica con baricentro nel porto di Gaeta), ha lanciato di recente - in collaborazione con Caronte & Tourist - una nuova linea delle Autostrade del Mare, che collega in 15 ore Civitavecchia a Messina. "Per coprire la tratta - afferma Nicola Di Sarno, presidente di Intergroup - utilizziamo le moderne ro-pax gemelle Cartur Beta o Gamma (da 27.500 tonnellate), capaci di trasportare fino a 2.300 metri lineari di TIR che movimentano in prevalenza prodotti agro-alimentari a temperatura controllata. La nuova linea potrà trasferire dalla gomma al mare ogni anno ben 23.000 mezzi pesanti; dal 2010 diventerà giornaliera". Una sfida ambiziosa e in con-

trotendenza quella dell'Intergroup, che dopo aver maturato 22 anni di esperienza, pur mantenendo il quartier generale a Gaeta, con la nuova sede posta all'interno del terminal Autostrade del Mare di Civitavecchia, si pone come prima piattaforma di logistica integrata e distributiva sull'intero network dei porti di Roma e del Lazio.

Creata a metà degli anni '80, Intergroup nasce con una missione precisa: realizzare una moderna piattaforma intermodale di logistica distributiva nel porto di Gaeta, base inter-regionale equidistante da Civitavecchia e Napoli. "In questa missione - dice Di Sarno - continuiamo ancora oggi a investire con tenacia e passione. Ora Intergroup si è diversificata nelle società Interport e Interterminal. E dall'originario porto di Gaeta ci siamo allargati con una filiale anche nello scalo di Civitavecchia, dove i recenti investimenti hanno consentito di aggiornare la struttura dello scalo". Nel 2007 Intergroup ha fatturato 20 milioni di euro, contando su 60 collaboratori diretti e 90 indiretti.

Interport dispone di tre stabilimenti: **Inter 1** di Formia (in provincia di Latina) specializzato in servizi di logistica inte-

grata per merci in arrivo sia via mare che via terra; **Inter 2** di Sessa Aurunca (Caserta) per servizi di stoccaggio temporaneo e distribuzione di carbone e cemento; **Inter 3** di Gaeta (Latina) che garantisce servizi logistici intermodali per prodotti ad alto valore aggiunto, oltre a proporre soluzioni per qualsiasi esigenza di natura doganale, per merci in deposito allo stato estero e/o nazionalizzate, in sospensione di IVA e accisa.

Interterminal è invece l'impresa portuale del gruppo. È autorizzata a svolgere qualsiasi opera-

zione nei terminal dei porti di Formia e Gaeta, posizionati a circa 140 chilometri da Roma e 95 da Napoli, porti oggi integrati - come detto - nel network dell'Autorità dei porti di Roma e del Lazio, potendo così servire le realtà commerciali e industriali di tutto il centro-sud Italia. La società dispone di infrastrutture e mezzi meccanici tecnologicamente innovativi, risorse umane in grado di fornire il ciclo completo di servizi, anche personalizzati. È leader nel settore dell'imbarco/sbarco/movimentazione delle merci trasportate dalle navi in colli, pezzi o imballate, ma gestisce pure merci alla rinfusa; offre infine servizi nel settore dei prodotti agro-alimentari e in particolare orto-frutticoli, in arrivo con cargo refrigerati oppure a temperatura controllata. ■

Oggi l'operatore ha aperto una filiale anche a Civitavecchia, grazie al recente ammodernamento dello scalo





Shuttle Net.
La prima classe del trasporto combinato.

Shuttle Net è il sistema avanzato per trasporti intermodali di alta qualità. Una fitta rete di destinazioni in linea con le esigenze del mercato, sistemi IT orientati al cliente e un team di collaboratori dedicato ad offrire assistenza: Shuttle Net è la prima classe nel trasporto combinato.



www.hupac.ch



GRIMALDI, LA FORZA DI ESSERE PIONIERI

L'armatore partenopeo è stato tra i primi in Italia a credere nelle Autostrade del Mare. Da poco ha lanciato pure 9 nuove linee low cost.

Si dice che la filosofia del fondatore e presidente Guido Grimaldi sia stata sin dall'inizio quella di fare prima le navi e poi di trovare i clienti. E guardando alla corporation di famiglia, la Grimaldi Group, oggi uno dei più grandi operatori nel mondo di navi ro/ro, la validità del pensiero è tangibile. Tanto per cominciare con le Autostrade del Mare (AdM), il segmento di qualità per frequenza e velocità dello *short sea shipping*, di cui il gruppo napoletano è tra i principali artefici, avendo iniziato quando nessuno ne comprendeva il significato e le navi andavano su e giù con poca clientela, assumendo rischi imprenditoriali difficili e affrontando con ingegno le criticità che si presentavano. *“È un errore ritenere che il mer-*

cato sia una torta da essere solo divisa. Il gruppo Grimaldi il mercato l'ha creato!” sottolinea Emanuele Grimaldi co-amministratore del gruppo insieme al fratello Gianluca e al cognato Diego Pacella.

Un esempio per tutti, i collegamenti Italia - Spagna, che da zero oggi muovono centinaia di migliaia di camion, auto e passeggeri, mentre da poche settimane il lancio di un piano di potenziamento di 9 linee nuove miste

low cost, servite da avanzati *cruise ferry* che introducono i passeggeri su rotte tradizionalmente tutto merci. Un piano che amplia il network tra Italia, Spagna, Malta e Tunisia, la parte ricca del Mediterraneo, che, a differenza del Nord Europa, sta subendo meno violentemente l'impatto delle contrazioni degli scambi. Un segnale che le Autostrade del Mare sono mature anche per lo shift di modalità di trasporto dei passeggeri (con navi di standard crocieristico adatte pure a imbarcare merci ottimizzando la capacità di carico delle linee), come anche l'UE auspica per il decongestionamento gli aeroporti. *“In questo difficile scenario inerzia, pigrizia, sfi-*

Un esempio sono i collegamenti Italia-Spagna che muovono una notevole quantità di camion

COSÌ L'OFFERTA

Il motto del gruppo è promuovere una mobilità sostenibile, investendo in ricerca e tecnologia applicate alle navi per maggiori capienze a minori e ridotti consumi, quindi meno costi e meno impatto ambientale. *“Ricerca e sviluppo per la riduzione delle emissioni ambientali nel 90% dei casi sono anche un affare dal punto di vista economico”* afferma Emanuele Grimaldi. Il risultato è la produzione di economie di scala, di prezzi unici e di servizi logistici integrati per la clientela con una punta di eccellenza nel settore delle automobili, basati su un complesso e articolato network di linee, terminal e servizi, che abbraccia Mediterraneo, Nord Europa e Atlantico - Africa, Sud e Nord America. Si tratta di 120 porti scalati con le flotte di Grimaldi, Atlantica, Inarme, la norvegese ACL e la maltese MMS interamente di proprietà, con quelle della finlandese Finnlines di cui Grimaldi Group detiene

il 65% delle azioni e della cretese Minoan Lines controllata dal gruppo per l'85%. Un totale di 127 navi di cui 85 di proprietà, 8000 dipendenti, 39 filiali sparse per il mondo e due joint: GLD (Grimaldi & Louis-Dreyfus Lines) che collega Francia e Italia e quella Grimaldi-Suardiaz Lines sulla linea Livorno-Barcellona, strategica per il “Long-Bridge”, il ponte Grimaldi tra Balcani e Penisola iberica dedicato all'autotrasporto, che, in a/r, da Patrasso imbarcandosi sulla linea Minoan Lines raggiunge Ancona e, dopo una tratta via terra, il porto di Livorno da cui si imbarca per Barcellona. Il tutto integrato da un network di 17 terminal-piattaforme logistiche multipurpose, di cui il più esteso è l'hub regionale AET Antwerp Euroterminal, joint venture tra Grimaldi Group e la Mexiconatie N.V, di un milione di mq, che entro il 2011 arriverà a 1,3 milioni di mq e 1600 m di banchina.

4 DOMANDE A EMANUELE GRIMALDI

ducia sono solo aggravanti” spiega Emanuele Grimaldi “La forza delle idee, l’innovazione tecnologica e lo sviluppo di nuovi servizi, insieme al buon governo delle aziende, possono far trovare nuove spinte e bisogni primari cui garantire soddisfazione; uno stimolo per affrontare e respingere in maniera vincente questa crisi”.

Novità assoluta per la compagnia sono inoltre due collegamenti di Porto Torres con Civitavecchia e Barcellona. Tali servizi contribuiscono a favorire l’estensione che il gruppo ha avviato sulla Sardegna, essendo iniziata pochi mesi or sono con la linea Salerno-Cagliari-Valencia. Gli inediti servizi fanno presagire nuovi scenari nell’offerta privata di mercato collegata all’isola, la quale potrebbe trovarsi in posizione strategica se alcune compagnie operanti sul *pendulum* Far East-Mediterraneo, spinte dalla crisi, decideranno di bypassare il canale di Suez, con un conseguente risparmio di 850.000 dollari a viaggio, per l’ingresso nel Mediterraneo dallo stretto di Gibilterra circumnavigando l’Africa. ■

Al co-amministratore del gruppo abbiamo chiesto di effettuare il punto dell’attuale situazione.

La crisi sta causando un forte congestionamento dei terminal auto, un settore dove voi siete altamente specializzati.

■ È un problema terribile per le case automobilistiche. Per quanto riguarda un terminal le entrate sono di due tipi: di sosta del veicolo a banchina o di movimentazione. Tutti siamo molto più felici se si fanno tante movimentazioni e la sosta è breve, ma bisogna fare di necessità virtù. Negli anni difficili si riducono le movimentazioni, ma aumentano le soste che permettono di pagare il canone di concessione al porto. Poi naturalmente anche noi abbiamo problemi di domanda, non tanto sui porti quanto sulle compagnie di navigazione.

Ma tra auto nuove e usate si riescono a compensare i carichi?

■ L’usato è molto forte e un paio di navi dedicate al trasporto di veicoli nuovi nei traffici europei le abbiamo spostate su quelli intercontinentali per il trasporto di auto principalmente usate, soprattutto verso Angola e Sud America. Ci aiuta il fatto che le nostre navi sono estremamente flessibili, se si sollevano i ponti l’altezza dei garage da poco meno due metri per il trasporto di automobili arriva a 6 metri per il trasporto di gru, camion, pezzi pesanti, progetti interi e contenitori, che sono in aumento mentre si riducono le automobili nuove, ma non quelle usate.

Quindi la crisi impatta diversamente tra il Nord e il Sud del mondo?

■ Direi soprattutto che ci sono Paesi come quelli esportatori di petrolio, inclusi Angola, Nigeria, Gabon e Libia da noi serviti, che prima di questo periodo di crisi hanno avuto un momento splendido esportando petrolio in giugno, luglio e agosto a prezzi esponenziali, accumulando enormi riserve con cui oggi possono finanziare dei piani di sviluppo.

La sua valutazione del 2009?

■ La previsione più ragionevole parla di un 2008 capovolto, con un primo semestre 2009 molto simile al secondo del 2008, con poca domanda, prezzi bassi e un secondo semestre opposto con domanda forte.



LINES **NUOVA ADM PER GRIMALDI** Il vettore apre la prima Autostrada del Mare tra Alto Tirreno, Sicilia e Grecia. Collega settimanalmente i porti di Genova e Catania a quelli di Patrasso e Igoumenitsa. In particolare, per la prima volta una linea marittima merci per camion e trailers (ro/ro) con partenza da Genova unisce direttamente la Sicilia alla Grecia aprendo un ponte, veloce ed economicamente conveniente, tra il nord Italia, l'isola del Mediterraneo e l'intera zona dei Balcani. Attraverso il porto di Patrasso è infatti possibile servire sia l'area di Atene che il sud della penisola ellenica, mentre Igoumenitsa serve il traffico merci da e per il Nord della Grecia, la Turchia e i Balcani. Il servizio è operato con il traghetto ro/ro "Eurocargo Napoli" con capacità di carico di 1.940 metri lineari di merce rotabile e 260 automobili.

ÖKOMBI RADDOPPIA L'Austria ha da poco avviato la seconda fase dei divieti per il transito di alcuni trasporti stradali e l'operatore intermodale Ökombi si è immediatamente adeguato, aumentando la frequenza dell'autostrada viaggiante tra Trento e Regensburg e contemporaneamente anche le tariffe del passaggio. Da inizio gennaio i treni giornalieri sono passati così da due a quattro con partenza da Trento da lunedì a venerdì (con check-in alle ore 4,35 e arrivo alle 16,15) e da lunedì a sabato (check-in alle ore 11,30, arrivo alle ore 23). Da Regensburg, i due treni partono da lunedì a venerdì con i seguenti orari: check-in all'1,45 e arrivo alle 14,25 e check-in alle 7,35 con arrivo alle 20.

ROTAIA **TNT LANCIA L'EXPRESS SU** Dalla seconda metà di gennaio l'express road network di TNT utilizza un collegamento quotidiano via treno da Friburgo a Novara, che fa da trait-d'union al collegamento via road tra l'hub internazionale di Arnhem, in Olanda, e il più grande hub italiano, il centro di smistamento TNT di Piacenza. Si tratta di un'autentica rivoluzione nel trasporto espresso nel nostro Paese: per la prima volta un intero bilico, motrice compresa, viene caricato su un treno per effettuare un tratto significativo del suo percorso su rotaia, riducendo da 36 a 14 le ore di guida su strada, facendo segnare un'importante riduzione dell'impatto ambientale (2 tonnellate di CO2 in meno ogni settimana) e conseguendo anche un vantaggio operativo. Le merci, le

stesse che fino poco fa venivano spedite con il servizio "economy express" via road da Arnhem a Milano, ora seguono un nuovo processo operativo, messo a punto dopo una serie di test-pilota effettuati nel corso del 2008. Il camion parte ogni giorno da Arnhem alle ore 20.00, viene "imbarcato" sul treno alla stazione di tedesca di Friburgo, dove l'autista prosegue il viaggio a bordo di un normale scompartimento. Una volta giunto (via la Svizzera) allo scambio intermodale di Novara, il camion ritorna sull'asfalto e prosegue verso Piacenza (con arrivo alle ore 19.00 del giorno successivo). Dopo lo scarico della merce, il mezzo prosegue vuoto in direzione dell'hub TNT "Milano Mega", a Linate. Qui viene lasciato il rimorchio vuoto e ne viene agganciato uno nuovo, caricato in precedenza con merce italiana da esportazione. L'autista si dirige quindi (alle ore 22.00) nuovamente a Novara, dove si "reimbarca" sul treno in direzione Friburgo e quindi, via gomma, ritorna all'hub olandese di Arnhem, dove arriva alle 19.30 del terzo gior- ■

NASCE INTERPORTO DI PADOVA MAGAZZINI GENERALI SPA

A pochi giorni dalla trasformazione di Magazzini Generali da ente autonomo a società di capitali, i consigli di amministrazione di Interporto di Padova e Magazzini Generali hanno approvato la fusione fra i due soggetti della logistica padovana. Nasce così "Interporto di Padova - Magazzini Generali Spa", un colosso della logistica che opererà nel Nordest su più di 1 milione di metri quadri di superficie, di cui 200.000 destinati ad attività terminalistiche e con a disposizione ben 300.000 metri quadri di magazzini coperti (22.000 refrigerati).



ROLO LOGISTIC PARK

PANATTONI EUROPE

60.000 m²

DI SPAZI PER LOGISTICA
IN LOCAZIONE



ROLO
LOGISTIC
PARK

- Una società internazionale leader nel Real Estate
- Un team di professionisti nello sviluppo immobiliare
- Una location strategica, fronte autostrada, all'incrocio dei corridoi europei della logistica



- Unità a partire da 6.000 m²

COME RESISTERE ALLA TENTAZIONE
DI VENIRCI IN AFFITTO?

Panattoni Italy
+39 02 76 28 08 07

LA GDO E' MODERNA, PAROLA DI CLIENTE

Lo rivela una recente indagine fatta realizzare da Indicod-ECR. E i consumatori premiano chi vende i prodotti "sostenibili" e quelli "etici".

di **Alessia Furia**

Quale modernità per il Paese?" titola così l'indagine realizzata da Ispo (Istituto per gli studi sulla pubblica opinione) e sponsorizzata da Indicod-ECR. Il concetto di "modernità" viene associato a "tecnologia" e "progresso" secondo il 70% circa dei consumatori intervistati. L'Italia è vista come un Paese solo potenzialmente moderno, che non sfrutta a pieno le sue capacità, dato che solo il 38% degli indagati lo identifica come moderno o abbastanza moderno. Un ruolo importante nella spinta al cambiamento è riconosciuto alle imprese (per il 70% degli intervistati); in particolare al sistema del largo consumo viene attribuito un livello di modernità più elevato rispetto a quello generale del Paese. Il 67% degli indagati riconosce la Gdo come moderna o abbastanza moderna e il 46% fa lo stesso con le imprese di produzione. In particolare gli "iper" sono considerati molto moderni, dato che ci sono casse self service e automatiche, parcheggi, aria condizionata e tapis roulant. A sorpresa emerge anche qualche confronto con l'estero, questa volta in positivo per l'Italia, grazie all'applicazione della tracciabilità di filiera per la qualificazione delle produzioni da parte di molte aziende. Non solo. Tra i requisiti che deve possedere un supermercato per essere definito moderno, ai primi posti troviamo la "qualità

del prodotto" e il "risparmio di tempo", inteso quest'ultimo come la possibilità di impiegare soluzioni per snellire le code alla cassa e velocizzare i sistemi di pagamento; seguono al terzo posto gli scaffali ben organizzati, grazie ai quali è possibile trovare facilmente la merce.

Giudizi positivi sugli "iper" per la presenza di casse automatiche, parcheggi, aria condizionata e tapis roulant

nibili" e cioè quei prodotti attenti all'ambiente, al riciclo, al riutilizzo e che evitano gli sprechi: detersivi con dispenser, surgelati in confezioni ricicla-

bili, prodotti da agricoltura biologica. Si classificano poi al secondo posto i cosiddetti "etici", ovvero quei prodotti realizzati nel rispetto dell'ambiente e dei diritti dei lavoratori. E ancora tracciabilità, attenzione all'ambiente e rispetto della tradizione rendono moderno un prodotto più della comodità nel prepararlo e del risparmio di tempo. Un prodotto è inoltre moderno, innanzitutto, se ha un'etichetta chiara con l'indicazione della provenienza (21%), ha la confezione riciclabile o biodegradabile (14%) ed è stato fabbricato nel rispetto dell'ambiente (10%). Seguono le preferenze per i prodotti legati alla tradizione italiana, per esempio quelli tipici (10%) e per quelli realizzati da un'azienda che non sfrutta il lavoro minorile (9%). Ancora all'ultimo posto sono però quelli provenienti dall'agricoltura biologica (6%). ■



Pavel Losensky/Forotolia.com



Dove vuoi

Il team di World Capital, grazie ad un'ampia rete di consulenti, è in grado di eseguire ricerche di mercato e offrire immobili logistici su tutto il territorio nazionale. La Divisione Consulting rileva semestralmente l'andamento dei valori di vendita e locazione del mercato logistico italiano.

Quando vuoi

World Capital, in tempi brevissimi è in grado di assistere i propri clienti (costruttori, operatori logistici, investor), siano essi interessati ad immobili di piccole o grandi dimensioni. La sua rete di collaboratori è specializzata nel fornire rapidamente soluzioni immobiliari sia in vendita che in locazione.

Con noi

Grazie all'esperienza acquisita nel corso degli anni nel settore immobiliare logistico, World Capital comprende rapidamente i reali bisogni dei propri clienti individuando le migliori soluzioni immobiliari a prezzi estremamente competitivi. Gli studi inerenti il mercato logistico vengono riportati su "Borsino Immobiliare della Logistica" (www.borsinoinmobiliarelogistica.it)



 **World Capital**
REAL ESTATE GROUP

“SERVIZI LOGISTICI” MODERNO “4PL” IN QUEL DI PADOVA

L'operatore offre strumenti informatici e di logistica integrata per aziende private, PA e ospedali. Con un occhio anche all'e-commerce.

di Irene Zaino e Federico Paluan



PAOLO ZAMPIERI

Asegnare il passo in un mercato sempre più difficile da decifrare saranno le aziende capaci di offrire soluzioni e servizi integrati, affidabili e “cuciti” su misura attorno alle esigenze dei clienti. È questa una delle poche certezze in uno scenario economico e produttivo fortemente instabile. Tra le prime realtà della logistica del Nordest ad averlo ben compreso c'è “Servizi Logistici Srl” che, dal 1999, opera a Padova in modalità di partnership con l'azienda cliente. Tradotto in linguaggio tecnico, la società con sede in via Svevia 9, nel cuore dell'area interportuale padovana, è tra le poche che possono fregiarsi di definirsi a tutti gli effetti un “4PL” (*Fourth Party Logistics Service Provider*).

Si tratta, nella pratica, di un fornitore di servizi logistici integrati capace di prendere in mano tutta la filiera logistica del cliente, di ristrutturarla e di curarne poi l'esecuzione operativa attraverso la sua organizzazione. Con in più due caratteristiche, che garantiscono a “Servizi Logistici Srl” un valore aggiunto non di poco conto. Da una parte, il servizio operativo viene garantito da personale altamente specializzato e organizzato secondo criteri di efficienza e flessibilità. Dall'altra il 4PL ha capacità tecnologiche e di integrazione di alto livello. Sì, perché, oltre all'aspetto organizzativo e strumentale, a fare la differenza è il *know-how* umano. Che “Servizi Logistici Srl” ha affidato all'amministratore delegato Paolo Zampieri, classe 1944. Non solo un professionista esperto, bensì colui che dal 1982 al 1998, da direttore del-

l'Ente autonomo Magazzini Generali di Padova (a tutt'oggi uno dei più importanti *player* della logistica veneta), ha scritto giorno dopo giorno lo sviluppo della logistica di tutta Padova e provincia. Proprio Zampieri, infatti, forte di una lunga “gavetta” in qualità di responsabile amministrativo approvato a Magazzini Generali nel 1969, ha seguito passo per passo l'intero processo di informatizzazione della logistica dell'ente, l'ampliamento dei suoi spazi, l'insediamento delle prime società della grande distribuzione e, cosa a dir poco rivoluzionaria per l'epoca, l'avvio del terminal container. Una delle prime forme di quell'intermodalità ferro-gomma sulla quale oggi ruotano fior fior di investimenti che, nel 1982, a Magazzini Generali già operava con locomotori, personale e macchinisti propri.

“**Servizi Logistici**”, nata 10 anni fa per iniziativa di realtà private e pubbliche allo scopo di offrire un servizio dinamico alle imprese, ha quindi tutte le carte in regola per essere un integratore logistico puro. “*Il nostro core business* – spiega Zampieri – è quello di ricevere dai nostri



LA CARTA D'IDENTITA'

Servizi Logistici è una srl nata a Padova nel 1999. Tra i soci fondatori figurano Consorzio Zip, Interporto di Padova, Interporto di Rovigo, Tommaso Prioglio, Cna, Upa, Confindustria, Confesercenti, Confcooperative, Confcommercio, Magazzini Generali di Padova, Camera di Commercio di Padova, Finser Spa e le 11 cooperative che operano per conto del 4PL. La società gestisce quattro depositi di 27.000 mq nell'area interportuale di Padova, oltre a una piattaforma da 7.000 mq a Conselve.

soci degli spazi. Poi cerchiamo i clienti ai quali forniamo un vero e proprio servizio di ingegnerizzazione logistica su misura, tra l'altro con un processo informatico che permetta loro di monitorare, in tempo reale, la situazione di magazzino. Siamo in grado di coordinare e governare tutte le operazioni di gestione della merce in un vero lavoro di equipe con le cooperative di cui ci avvaliamo, ma anche con tutti i professionisti del mondo informatico e in perfetta sintonia con il cliente. L'obiettivo è di realizzare un prodotto logistico quanto più possibile vicino alle esigenze del cliente e pronto solo per essere poi affinato. Per riuscirci bisogna però che tutto sia condiviso e che ci sia un progetto di collaborazione percorribile". La società ha iniziato a operare su 8.000 mq, saliti oggi a 30mila mq di spazi gestiti per conto di ben 4 multinazionali e 3 società leader della zona. Ma, il futuro, secondo Zampieri, si chiama soprattutto e-commerce. "Il nostro know how - afferma - ci permette di ottimizzare processi e flussi anche per il settore pubblico ospedaliero e istituzionale. Ma ci consente di operare anche con l'e-commerce. Attualmente ci sono prodotti di fascia alta acquistabili via internet in tutto il mondo. Ciò consente di creare un bacino di occupazione: nell'e-commerce la consegna della merce deve essere infatti garantita in tempi assolutamente competitivi, oppure si sta fuori mercato. Per riuscirci servono un forte lavoro informatico e servizi tecnologici di alta qualità". Tutti strumenti che "Servizi Logistici" mette già da tempo a disposizione della propria clientela. ■



PER

**la pubblicità
su Euromerci
contattare:**



L.A.M. COMMUNICATION

VIA LUSARDI 10

20122 MILANO

TEL. 02.928.885.32

CELL. 338.507.5264

E-MAIL: alcaro@euromerci.it

Editore

SERDOCKS

www.euromerci.it



LA TURBOLENZA VUOLE PIU' "LEGGEREZZA"

Nei momenti di crisi s'impone un'organizzazione snella, sgravata da oneri superflui e in cui si privilegiano creatività, intelligenza e idee. Come dice Calvino nelle sue "Lezioni americane".

Leggio una frase riportata alla fine di un articolo scritto da Massimo Visconti, un ispirato consigliere di Cultura & Formazione e la trovo così giusta da scolpirla nella mente, al punto di saperla citare a memoria alcuni giorni dopo, in un contesto in cui mi sembrava appropriata. E' tratta da un libro di Italo Calvino, pubblicato nel 1985, dopo la sua morte, che raccoglie i testi preparati dallo scrittore per un ciclo di lezioni che avrebbe dovuto tenere all'Università di Harvard, ma che non riuscì mai a iniziare. Fu pubblicato postumo col titolo di "Lezioni americane". L'ho trovata veramente capace di descrivere il momento, questo nostro momento. Ecco cosa dice: "Alla turbolenza e alla complessità si risponde con la leggerezza organizzativa che privilegia l'intelligenza, la creatività, le idee".

Da quando l'ho letta, l'ho fatta mia e ho cercato di metterla in pratica, nel lavoro soprattutto, ma non esclusivamente. Credo che l'estrema sintesi sia contenuta nella necessità di *focalizzazione*, ovvero riuscire a ridefinire il quadro nel suo insieme e poi nel ricercare di nuovo "il fuoco". E' un po' il processo che ho cercato di spiegare nell'articolo sul budget, alcuni mesi fa. Ma oggi l'urgenza è nuova, la dimensione del problema esterno è

cambiata, il contesto è un altro. Chi non se ne accorge oppure lo sottostima, perché non crede possa coinvolgerlo, può perdere il passo e farsi distanziare, se non addirittura finire fuori strada.

Chi lavora in logistica è fortunato:

questo esercizio lo fa per definizione. In logistica, sempre, tutto è un "work in progress". Il quadro non è mai fermo, si compone e si scompone, il lavoro poi non va mai avanti liscio, trova sempre ostacoli da superare e così si allena la mente a trovare nuove soluzioni, ci si esercita alla flessibilità e alla resistenza ai colpi bassi; si cercano scorciatoie brillanti per aggirare il problema, per arrivare al percorso più breve, il meno complicato e questa attitudine ci porta come risultato naturale alla semplificazione. E' il momento questo delle rinunce al superfluo e della concentrazione sulle priorità. Alzi una mano chi non l'ha già fatto a casa sua! Eppure questo atteggiamento è difficile che si manifesti in ambiente lavorativo, dove tutto quanto acquisito è dato per scon-

tato... Deve quindi intervenire lo stimolo di chi guida l'organizzazione. Ma ognuno di noi può ingranare autonomamente la marcia giusta. Leggevo su Fortune di questo mese un'intervista a Jim Collins. "The right people don't need to be managed", dice l'autore di libri di successo che

parlano di management. "Se devi controllare da vicino l'operato di qualche tuo collaboratore - prosegue - allora hai assunto la persona sbagliata". Quindi tutti siamo e dobbiamo essere coinvolti: tiriamo fuori le idee e dimostriamo la nostra intelligenza. Giorni fa, in un brainstorming interno, insieme al mio team, elabo-

rando un set ben congeniato di idee abbiamo visto arrivare risparmi per svariate decine, ma in alcuni casi centinaia, di migliaia di euro e questo senza alcun deterioramento qualitativo del sistema attuale. Il bello però è stato vedere come questa "formamentis" si radicava e continuava a produrre i propri frutti, per cui anche nei giorni successivi ciascuno ha ragionato poi singolarmente per trovare altri spunti, che sono arrivati anche attraverso l'attenzione a temi meno comuni. Credo di essere sulla buona strada, per di più in buona compagnia! ■

**In logistica
il quadro non
è mai fermo
e il lavoro non va
avanti mai liscio,
ma trova sempre
ostacoli da superare**



IPACK-IMA '09.
Ampliate i vostri
orizzonti.

IPACK
IMA

www.ipack-ima.com



**PROCESSING, PACKAGING
 AND MATERIAL HANDLING**

FIERAMILANO, RHO - MILANO
24 - 28 MARZO 2009

ORARI: 10.00 - 18.00
INGRESSI: PORTE EST, SUD, OVEST

Risparmia tempo, preregistrati
sul sito www.ipack-ima.com

Venite a conoscere l'evoluzione e l'integrazione delle tecnologie lungo l'intera catena produttiva food e non food. Potrete vivere l'intensità di un evento di business senza precedenti. Potrete accedere liberamente anche a Grafitalia e Converflex, due mostre leader complementari fra loro e sinergiche con IPACK-IMA. E potrete capire come innovare, razionalizzare ed espandere la vostra produzione. Chi visita IPACK-IMA, si misura con il mondo intero!

È organizzata da: **IPACK-IMA** - Corso Sempione 4 - 20154 Milano - Italy
 tel. +39 023610091 - fax +39 023619826
 e-mail: ipackima@ipackima.it - www.ipack-ima.com



GRAFITALIA



CONVERFLEX



PLAST

IPACK-IMA 2009
 per la prima volta insieme a:



PER LO STOCCAGGIO E IL PICKING MEGLIO LE AREE DISTINTE

La prima attività punta sull'efficienza, la seconda si focalizza invece sull'efficacia. Quanto più tali obiettivi sono esasperati, tanto più è necessario prevedere superfici separate.

di **Stefano Bianchi**

Per questo numero di Euromerci ho deciso di non rispondere a una domanda specifica, ma di affrontare un argomento che mi è particolarmente caro: le differenti esigenze che hanno stoccaggio e picking. Lo stoccaggio e il picking sono le aree operative più importanti all'interno di un magazzino, sia in termini di superficie occupata, sia dal punto di vista delle risorse coinvolte. Queste due aree dal punto di vista concettuale sono presenti in tutti i magazzini, mentre invece dal punto di vista fisico non è sempre così.

Provo a spiegarmi meglio: la dinamica dei flussi di ogni magazzino prevede che lo stoccaggio alimenti il

picking e quest'ultimo si occupa dell'evasione degli ordini. A questa divisione di compiti a volte si arriva con un'effettiva divisione fisica, ovvero due aree ben distinte, mentre a volte la divisione fisica non c'è: esiste una sola area all'interno della quale vengono svolte entrambe le attività.

Come orientarsi? Lo stoccaggio è l'area dove vengono gestite le scorte, quindi è l'area del magazzino che occupa la superficie maggiore. Dato che lo spazio costa molto, soprattutto in Italia e in Paesi dove i terreni disponibili scarseggiano, uno degli obiettivi da raggiungere quando si progetta un'area di stoccaggio è quello di cercare di contenere il più possibile la superficie occupata. Questo obbliga alla scelta di sistemi per lo più intensivi, ovvero quelli con un elevato rapporto tra il volume della merce stoccata e la superficie occupata. Tali sistemi sono caratterizzati da corridoi stretti e altezza elevata, per consentire uno sfruttamento massimo del volume disponibile.

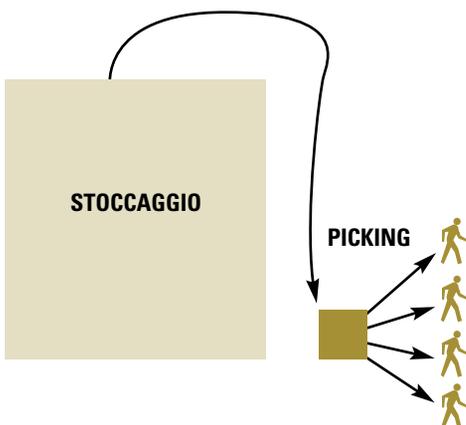
Ora lasciamo un secondo da parte lo stoccaggio e passiamo a occuparci del picking. Gli obiettivi del picking

purtroppo sono molto diversi da quello dello stoccaggio. Mentre nello stoccaggio è importante risparmiare spazio, nel picking si punta a evadere gli ordini nel modo più rapido possibile. Questo si traduce in percorsi brevi (quindi tanti materiali diversi in poco spazio e di conseguenza basse quantità per ogni codice gestito), altezza limitata (i mezzi di movimentazione sono molto più lenti ad alzarsi che a traslare), corridoi larghi (per evadere in fretta un ordine non posso permettermi di avere corridoi bloccati da altri operatori).

ALFA COPLAN S.R.L.

Via Bramante, 23
20154 Milano (MI)
Tel. +39 02.31.30.10 (r.a.)
Fax +39 02.34.50.645
E-mail: s.bianchi@alfacoplan.it
www.alfacoplan.it

In sintesi, mentre lo stoccaggio ha obiettivi di efficienza (in questo caso relativamente allo sfruttamento dello spazio), il picking ha obiettivi di efficacia (legati al livello di servizio e al rispetto dei tempi di evasione degli ordini). Quanto più questi obiettivi sono esasperati e sfidanti, tanto più è necessario prevedere aree di stoccaggio e picking distinte tra di loro anche fisicamente: un magazzino non può essere contemporaneamente alto e basso, oppure avere al tempo stesso corridoi larghi o stretti. In alcuni casi il compromesso è possibile, in altri casi invece no. E per ottenere il massimo, sia dallo stoccaggio che dal picking, è bene separarli. ■



SIL 2009

Leader nella Logistica



11° Salone Internazionale della Logistica e della Movimentazione Interna

2 - 5 giugno 2009
Fiera di Barcellona - Quartiere Fieristico di Gran Via
Barcellona - Spagna

PAESE
OSPITE
PANAMA

CONSORCI

Salone Internazionale della Logistica

Logistica

confé

Logistica

Generalitat de Catalunya

abertij



International Sales (Italia e Germania)
tel. +39 0332 240285 fax +39 0332 280900
silbarcellona@advpro.eu

IL DESIGN CHE PIACE PURE ALLA LOGISTICA

Riguarda il centro direzionale e logistico Würth di Capena, un edificio industriale destinato a ricevimento e spedizione della Casa tedesca.

a cura della **Redazione**

Un nuovo centro logistico per Würth è stato di recente realizzato a Capena, alle porte di Roma, dove sono state impiegate massicciamente chiusure a firma Hörmann. Würth è un gruppo industriale leader mondiale nella distribuzione di prodotti per il fissaggio e il montaggio professionale: il fondatore e proprietario, Reinhold Würth, è un imprenditore filantropo che si interessa in prima persona della qualità degli ambienti del lavoro e di socializzazione delle sedi della sua azienda, affinché questi agiscano come stimolo alla motivazione e all'etica professionale dei dipendenti e come veicolo dell'immagine societaria. *"Hörmann produce sistemi per la chiusura industriale affidabili e belli da vedere, fatto che non è secondario per la particolare filosofia aziendale in tema di qua-*

lità del costruito – afferma Sandro Facioli, da tempo diretto responsabile dei progetti immobiliari di Würth nel nostro Paese.

Nel caso del centro logistico di Capena, parlare di design industriale è decisamente appropriato dal momento che la qualità del progetto architettonico non è riservata ai soli edifici direzionali, ma è estesa anche ai fabbricati dedicati alle attività operative e a tutto il complesso in generale, recinzioni comprese (Betafence). La caratterizzazione materica e cromatica che distingue l'intero complesso ha trovato risposta nei sistemi di chiusura Hörmann, parecchio differenziati ma tutti rispondenti al binomio funzionalità/estetica – categorie che, se armonizzate fra loro, offrono sicuri risultati d'eccellenza. ■

LE SOLUZIONI ADOPTATE

I prosotti Hörmann impiegati sono:

- portone sezionale industriale SPU 40 in acciaio zincato a caldo, schiumatura in poliuretano e goffatura, con sistema salvadita interno/esterno (brevetto europeo);
- portone sezionale industriale A-PU 40 N composto da zoccolo d'acciaio zincato a caldo, schiumato in poliuretano e goffrato su ambo i lati, più ulteriori elementi in profili tubolari;
- portone ad apertura rapida verticale V 4014 con manto flessibile;
- serranda HR 116 Classic / ALU preverniciato, a doppia parete schiumata in poliuretano;
- portone scorrevole antincendio REI 120, a 1 o 2 battenti contrapposti composti da pannelli singoli in lamiera d'acciaio zincata;
- porte per interni OIT 40-1 a 1 battente con cassaporta avvolgente e superficie in lamiera d'acciaio;
- porte per interni AZ-40 in alluminio con cassaporta avvolgente;
- pedana di carico HLS-2 con struttura autoportante in acciaio;
- pedana di carico HTL-2 con struttura autoportante snodata, piattaforma e fronte estensibile in lamiera d'acciaio bugnata;
- respingenti db-20 con piastra di protezione in acciaio zincato;
- cordoli in acciaio zincato per facilitazione della manovra;
- sigillante isoteramico a teli DTS-S con telaio tubolare in acciaio zincato e telo flessibile in poliestere saldato ad alta frequenza.





materials handling

MIDDLE EAST

The 5th International Exhibition for Logistics, Supply Chain, Freight & Cargo, Automation, Information & Communication Technology - Products & Services

Under the Royal Patronage of
His Highness Sheikh Ahmed bin Saeed Al Maktoum
 President of Dubai Civil Aviation Authority, Chairman of Dubai Airports,
 Chief Executive and Chairman of the Emirates Group

May 31 – June 2, 2009

Dubai International Convention and Exhibition Centre, Dubai, UAE

Book your space now!

2007

145 Exhibitors from 22 countries
 for 7526 Visitors from 63 countries

2009

250 Exhibitors from 35 countries
 for 10,000 Visitors from 75 countries

www.materials-handling-dubai.com
materialshandling@uae.messefrankfurt.com

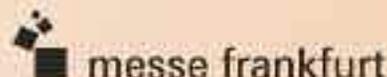
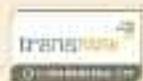
Supported by



هيئة دبي للطيران المدني
 Dubai Civil Aviation Authority



Dubai Airports
 Grouping of MRAI and DAA



CENTRI LOGISTICI CHI CI STA

di Ornella Giola



INFO www.interportoprato.it

Nel cuore della Toscana, in una delle aree più produttive della Regione, l'interporto di Prato offre spazi logistici già occupati da oltre 35 operatori.

Proseguiamo nella nostra analisi dell'offerta di spazi logistici approdando a Prato, una delle aree più produttive del centro Italia. Qui sorge l'interporto della Toscana Centrale, moderna struttura dotata di 60.000 mq di magazzini desti-

nati a crescere nei prossimi anni. E' posizionato sul Corridoio 1 (Palermo-Berlino) e in prossimità del Corridoio 5 (Lisbona-Kiev), fra l'Autosole e la autostrada A11; il che gli consente di intercettare il flusso di mezzi su gomma che collegano il nord al sud del Paese. ■

COSÌ LA COMPAGINE SOCIETARIA

L'interporto è una società a maggioranza pubblica con oltre 12 milioni di capitale sociale i cui soci si ripartiscono così le quote:

Socio	Percentuale
Comune di Prato	45,471 %
Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Firenze	12,500 %
Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Prato	12,500 %
Regione Toscana	4,611 %
Cariprato	20,000 %
Cassa di Risparmio di Firenze	2,000 %
Unione Industriale Pratese	1,711 %
Consorzio Spedizionieri Toscani	0,504 %
Soc. Magazzini Generali di Prato	0,054 %
FRAT	0,109 %
FITA/CNA	0,216 %
Consorzio Pratese di Facchinaggio	0,109 %
Consorzio Toscana Servizi	0,216 %

DELL'ITALIA

QUELL'INTERPORTO NEL CUORE

Situato tra l'autostrada del Sole e la A11, l'Interporto della Toscana Centrale si estende su oltre 700.000 mq in quel di Prato, con 60.000 mq di magazzini e un terminale intermodale, in via di ampliamento, con due binari di 650 metri lineari. Ospita oltre 35 operatori, tra cui Cavaliere Trasporti, Evergreen, Italsempione, Saima Avandero, Schenker Italiana, Transmec, ecc. A breve aumenterà gli insediamenti destinati a magazzini di circa 20.000 mq, collocandovi la funzione dei Magazzini Generali. A questo si aggiungerà una piattaforma ferroviaria con un ulteriore fascio di binari. A medio periodo è già impostata l'estensione nel comune di Campi Bisenzio per un'area di circa 260.000 mq che è già destinata a interporto. Si

NOVITÀ PRODOTTI

a cura di **Giovanna Galé**

R U O T E **HYSTER: PIÙ CARRELLI A 3**

Hyster ha ampliato l'offerta di carrelli a 3 ruote con trazione anteriore, includendo un modello base da 1,5 tonnellate, ideale per le applicazioni più leggere. In particolare la progettazione della gamma Hyster Jxnt/Jxn – completa da 1,5-2 tonnellate - verte intorno a un concetto di batteria rimovibile e a basso profilo. Il vano batteria può comunque accogliere anche batterie personalizzate, con celle più grandi e di conseguenza capaci di offrire più carica ed energia. Gli avanzamenti tecnologici hanno così ridotto il consumo energetico e i costi connessi all'intero ciclo di vita dei carrelli, aumentandone le prestazioni. Si sa però che l'80% circa del



costo di esercizio di un carrello elevatore è rappresentato dall'operatore, di qui i molti accorgimenti con cui le nuove serie J1.5-2.0xnt e J1.6-2.0xn forniscono funzioni che aiutano le aziende a ottenere il massimo dagli operatori, mantenendo livelli di produttività elevati.

UN PREMIO AL DESIGN DI BT LEVIO...

Il transpallet elettrico di nuova generazione BT Levio di BTCesab si è aggiudicato il premio iF Product Design Award 2009. Progettata per il carico e lo scarico dei veicoli, il commissionamento degli ordini e tutte le classiche operazioni di trasporto dei pallet all'interno di magazzini, la nuova gamma è la sintesi di tre concetti chiave: semplicità, durata e sicurezza. E' costituita da 5 modelli con portate da 1400 a 2500 kg. Frutto di un'approfondita ricerca presso i clienti finali, BT Levio è stato prodotto secondo il Toyota Production System (TPS), che garan-

tisce qualità unita a ridotti costi di manutenzione.

Da oltre 55 anni, l'iF Product Design Award premia le attrezzature che rappresentano il miglior design. Questo prestigioso riconoscimento è stato assegnato per la prima volta nel 1953 e oggi svolge un importante ruolo a livello mondiale nel settore del design industriale. L'iF viene assegnato dalla iF Industrie Forum Design e.V., associazione indipendente, con sede ad Hannover (Germania), che vuol far conoscere l'importanza del design e funge da mediatrice tra industria e mondo della progettazione.

...E UNO AL TRAIGO 48

Sempre l'iF Product Design Award ha premiato il carrello elevatore Toyota Traigo 48 relativamente alla categoria veicoli speciali, costruzioni e agricoltura. La serie Toyota Traigo 48, la più compatta per i carrelli elevatori controbilanciati realizzata dalla Casa nipponica, offre una guida intuitiva con 6 modelli a 3 ruote e 4 modelli a 4 ruote e una capacità di portata da 1.5 a 2 tonnellate. Ha un design moderno in linea con la serie Toyota Traigo 24 e come il termico Toyota Toner. Tutti i modelli sono dotati dell'esclusivo Sistema di Stabilità Attiva (SAS) e sono costruiti secondo gli standard di qualità Toyota Production System (TPS) nello stabilimento, certificato ISO 14001, di Bologna. Il giudizio che ha portato alla vittoria premia in particolar modo qualità del design, scelta dei materiali, innovazione, attenzione all'ambiente, funzionalità, ergonomia, visuale di utilizzo, sicurezza e infine marchio. Su 2.808 pro-



a cura di **Anna Mori**

E' NATA FERCARGO LINEA, SNCF Fret Italia, Railion Italia, RTC, CFI – Compagnia Ferroviaria Italiana, Veolia Cargo Italia, Crossrail, InRail e SBB Cargo Italia hanno costituito FerCargo, associazione delle imprese ferroviarie private per il trasporto merci con presidente Giacomo Di Patrizi, ad di CFI. Le imprese ferroviarie private occupano nel nostro Paese circa 800 addetti e già sviluppano annualmente traffici per oltre 5 milioni di treni/km, rappresentando circa il 10% del mercato italiano e con una quota superiore al 30% per il solo traffico transfrontaliero. L'obiettivo di FerCargo è dar vita a un nuovo soggetto che possa essere interlocutore autorevole e competente delle istituzioni e degli enti preposti a gestione, controllo e regolamentazione del settore, dando il proprio contributo attivo a crescita e riqualificazione del trasporto delle merci su ferro.

CAMBIO AL VERTICE DI LINDE Andrea Alessi – 45 anni, una laurea in ingegneria aeronautica, siciliano di origine ma trapiantato a Roma - è il nuovo amministratore delegato della filiale italiana di Linde Material Handling, azienda leader nella produzione di carrelli elevatori e componenti oleodinamici. Alessi assume le nuove responsabilità forte di un'approfondita conoscenza del campo dell'automotive, grazie alla sua precedente carriera in Nissan Italia, dove ha ricoperto varie posizioni di rilievo



vo fino ad approdare al ruolo di direttore vendite. Nella nuova veste di ad di Linde succede ad Harald Voelkening, che lascia la guida dell'azienda per raggiungimento dell'età pensionabile.

RIVALTA SCRIVIA PER METÀ A GAVIO

Il gruppo Gavio rileverà - mediante Argo Finanziaria - il 47,87% di Rivalta Terminal Europa (Rte), che dall'inizio di gennaio è diventato ufficialmente terminal del porto di Genova. Al termine dell'operazione Argo disporrà di una partecipazione paritetica con Interporto Rivalta Scivia Spa (Irs), il quale attualmente detiene il controllo col 97% di Rte e fa capo all'imprenditore della logistica e dei trasporti Alessandro Fagioli. La restante quota societaria di Rte sarà della provincia di Alessandria con il 2,95% e dei comuni di Tortona (0,88%) e Alessandria (0,43%). Rivalta Terminal Europa ha archiviato il 2007 con un fatturato di 1,4 milioni di euro e una perdita di 344 mila euro. L'ingresso di nuovi azionisti era atteso dopo che Fagioli ha investito 120 milioni nell'area di Rivalta, dove i cantieri sono aperti da un anno per chiudere nel 2012.

REGNO UNITO: BODY SHOP

A CEVA Da gennaio Ceva Logistics gestisce le attività di logistica inbound nel Regno Unito di The Body Shop. Per la nota azienda del gruppo L'Oréal il 3PL si occuperà del ritiro dei prodotti presso i fornitori in tutto il mondo e del successivo trasporto al centro di distribuzione internazionale dell'azienda situato a Littlehampton. Inoltre verrà coordinata la movimentazione dei prodotti in pallet, gestendo il flusso in entrata e uscita verso le aziende che assemblano le confezioni regalo. I prodotti saranno trasportati attraverso spedizioni a pieno carico, utilizzando il network multi-user di Ceva, coordinato dal deposito situato a Iver.

NASCE SLIMPORT CON 40 PARTNER

Con un investimento di oltre 32 milioni di euro e una quarantina di partner industriali, cui si affiancano anche una decina di porti e interporti, è nato Slimport, sistema per la gestione logistica e di sicurezza dell'intermodalità portuale, ovvero del trasporto di persone e merci integrato fra nave, treno e veicoli su gomma. Slimport punta su sostenibi-

lità ambientale, economica e gestionale dei porti e rientra nel ristretto numero dei progetti finanziati dal ministero dello Sviluppo economico, nell'ambito del "programma industria 2015 - mobilità sostenibile".

DHL RILANCIA IL "ROAD SERVICE" La divisione Freight di DHL rilancia il trasporto stradale tra Europa e Medio Oriente, servizio che dopo un periodo di fulgore negli Sessanta e Settanta ha lasciato il posto all'intermodalità marittima e aerea. Ora - complice il minor costo del gasolio - l'operatore ripropone il tuttostrada su una rotta meno costosa dell'aereo e più rapida della nave. Per assicurare la miglior resa, tutte le spedizioni europee fanno capo al centro di transito di Istanbul, che le smista verso 13 gateway nella regione medio-orientale.

EVERGREEN LASCIA TRIESTE Da fine marzo Evergreen sospenderà il collegamento transoceanico settimanale tra la Cina e Trieste; le maxi container del gruppo taiwanese si fermeranno a Taranto, da dove partiranno due navi feeder per raggiungere il porto giuliano. La scelta è imposta dall'attuale situazione di crisi, ma a detta di Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal, la compagnia avrebbe intenzione di riprendere il servizio appena le condizioni del mercato lo consentiranno.

SANITA' VENETA: SIGLATO ACCORDO CON ASSOLOGISTICA

Nel corso della giornata di studio di Verona intitolata "Il libro bianco per la logistica nella sanità", organizzata in collaborazione con Fiaso e Federsanità, è stato siglato un accordo quadro innovativo tra ARSS, Agenzia Regionale Socio Sanitaria del Veneto, e Assologistica. L'intesa prevede l'istituzione di un Tavolo tecnico di esperti e tecnici dell'Agenzia Sanitaria e del centro culturale Assologistica Cultura e Formazione che, con un approccio sistemico di centralizzazione delle scorte e concentrazione dei magazzini, ora frammentati in circa 90 depositi per 24 aziende sanitarie, definirà un nuovo modello di organizzazione delle Asl venete. Il riassetto dell'area della macro-logistica del farmaco e dei beni economici che ne scaturirà darà alle casse pubbliche circa 15 milioni di euro l'anno, grazie alla riduzione di sprechi e costi che non aggiungono valore al servizio sanitario, migliorando contemporaneamente le performance dell'intero sistema in termini di qualità, affidabilità, sicurezza e rispetto delle norme di conservazione e somministrazione dei farmaci. *"In Italia i costi per la gestione delle scorte sanitarie superano i 300 milioni l'anno. Ridisegnarne la supply chain, utilizzando esperienza e know how della logistica, non solo va a beneficio del singolo paziente, ma dell'intero Paese"* ha commentato il segretario generale di Assologistica Jean François Daher (nella foto con Antonio Compostella, direttore generale di ARSS Veneto) *"Con questo accordo - ha detto l'assessore alla Sanità del Veneto Sandro Sandri - poniamo*

le basi per progettare un cambiamento assai significativo, per il quale abbiamo bisogno di avvalerci di competenze e professionalità dal settore privato in ambito logistico, dove tali pratiche sono ormai ampiamente consolidate". Ciò ha suscitato l'interesse anche dell'assessore alla Sanità della Regione Lombardia, Luciano Bresciani, che ha ribattuto: *"Abbiamo obiettivi comuni col Veneto anche se strategie diverse: ciò non ci porta a escludere sinergie con soggetti della comunità che possano portare plusvalore alla sanità".* ■



PALLET, MA QUANTI MODELLI CI SONO?

Queste unità di carico, introdotte una sessantina di anni fa, hanno razionalizzato i processi di material handling. Miniguida ai più diffusi.

di **Ferdinando Cecchinato**



Oggetto della movimentazione e del trasporto esterno dei materiali è la cosiddetta “Unità di carico” (UdC) la cui introduzione, avvenuta quasi 60 anni fa, ha permesso la razionalizzazione dei processi del material handling. L’UdC consiste generalmente in un pallet (supporto flessibile ed economico) che facilita l’impiego dei carrelli a forche. Il più comune fra i supporti di carico e quello oggetto di interscambio aziendale e

ferroviario a livello europeo è l’Euro-pallet o “pool-pallet”. È costruito in base alle norme DIN 15146 / 15147; è in legno, non reversibile, a 4 vie con traversini a terra sui lati più lunghi; ha lunghezza di 1.200 mm, larghezza di 800 mm, altezza di 144 mm; altezza utile dei canali per le forche: 100 mm. Portata in fase di trasporto (condizione dinamica) 1.500 Kg. Portata statica 6.000 Kg. Possibilità di sovrapposizione in altezza o di deposito su ripiani di scaffalatura. Le dimensioni dell’euro-pallet di 1.200 x 800 mm permettono l’ottimale sfruttamento dell’area dei piani di automezzi, vagoni ferroviari e container, sia caricando i pallet in senso longitudinale sia trasversale. I carrelli

controbilanciati con forche a sbalzo possono inforcare da tutti i quattro lati; quelli con razze portanti solo dai lati più stretti. La larghezza di entrata per le forche è di 600 mm massimo dai lati stretti e di 900 mm dai lati lunghi. Per l’immagazzinamento su scaffalature, la distanza sui correnti per lo stoccaggio in profondità dev’essere di 1.000 mm. Per stoccaggio trasversale, la profondità dello scaffale dev’essere di 850 mm con appositi rompitratta per impedire che i pallet scivolino.

Il più comune fra i supporti di carico e oggetto di interscambio aziendale è l’Europallet o pool-pallet

Esistono tanti altri tipi di supporti di carico, quali pallet in legno a 4 vie, non reversibili, delle dimensioni di 800 x 1.000 mm e 1.000 x 1.200; mezzi pallets in legno a 2 o a 4 vie, non reversibili, delle dimensioni di 400 x 600 o 800 mm, adottati nella GDO; pallet in legno a doppio fondo, a 2 vie, reversibili, delle dimensioni di 800 x 1.200, 1.000 x 1.200 o 1.400 mm, adottati nell’industria dell’imbottigliamento di bibite e acque minerali o per l’accastamento di sacchi. Palette metalliche o in plastica reversibili e non, di varie dimensioni; bancali in legno a due vie non reversibili, adottati nelle cartotecniche e nell’industria grafica; pallet a perdere (usa e getta) di varie dimensioni, impiegati per trasportare i prodotti fino alla loro destinazione finale, ad esempio per gli elettrodomestici. Euro-pallet a cassone grigliato (gabbia paletta metallica) sovrapponibili con piedini, a 4 vie, delle dimensioni di 800 x 1.200 mm, normalizzato secondo DIN 15155 (anche oggetto di interscambio). Contenitori metallici, sovrapponibili con slitta, di varie dimensioni, per minuteria meccanica. Supporti metallici sovrapponibili per fusti e barili, a 4 vie, delle dimensioni di 750 x 1.290 o 1.935 mm. E infine roll containers a 4 vie, delle dimensioni di mm 670 o 725 x 810, dotati di ruote per poter essere anche spostati a mano, della portata di kg 400/500, dotabili di

ripiani in caso di prodotti fragili (latticini), utilizzati soprattutto nella GDO per il picking e il rifornimento di merce dai centri di distribuzione ai punti di vendita costituiti da negozi associati, supermercati, ipermercati, città mercato. Necessità particolari, quali tipologia, conformazione e dimensioni dei carichi, richiedono a volte l'applicazione di attrezzature idonee alla manipolazione e alla movimentazione dei materiali.

Talvolta occorre applicare sui carrelli attrezzature per la manipolazione e movimentazione dei materiali

In alcuni casi si tratta di forche speciali o di attrezzi meccanici, in altri di attrezzature a comando idraulico azionabili dal posto di guida del carrello. Nella stragrande maggioranza dei casi le attrezzature prendicarico vengono applicate a carrelli controbilanciati; talora anche su carrelli a montante retrattile. L'attrezzatura più diffusa è quella che prevede lo spostamento bilate-

rale del carico, di norma 100 mm per parte. Questo dispositivo è utile quando si devono depositare o prendere carichi uno vicino all'altro, depositare un carico sopra l'altro o centrare il carico in uno spazio ristretto negli scaffali. Oltre a questo dispositivo, i tipi maggiormente diffusi di attrezzature sono posizionatori forche per la variazione dello scartamento delle stesse; pinze per la presa di 1, 2, 3 o 4 pallet, adottate nell'industria e nel commercio delle bevande; telai fermacarico; pinze per balle di carta, stracci, cotone, sughero; pinze per balle di cellulosa, per usi multipli, per cartoni ed elettrodomestici; pinze per blocchi di cemento; pinze per forche rotanti; pinze per 1, 2 o 4 fusti; pinze per bobine di carta (fisse, rotanti e rotanti ribaltabili); piastre rotanti; speroni per rotoli di tappeti e moquettes; prolunghe per forche. Per tutti i tipi di attrezzature riportati nei cataloghi dei costruttori specializzati la portata indicata è solo un limite di struttura. Quella effettiva deve essere adeguata, oltre che alle dimensioni del carico e al tipo di materiale, anche alla portata del carrello elevatore. ■



Il salone guida mondiale del trasporto e della logistica. Venite a conoscere cosa muove il mondo.

- ▶ presenza di leader del mercato ed operatori decisionali internazionali
- ▶ novità mondiali e tendenze future
- ▶ riproduzione dell'intero filiera produttiva
- ▶ programmi collaterali di alto livello

Siete della partita all'incontro dei protagonisti del settore al più grande salone mondiale di logistica, telematica e trasporto.

Registratevi online sul sito www.transportlogistic.de/register



12° Salone Internazionale di Logistica, Telematica e Trasporto

12 - 15 Maggio 2009

Nuovo Centro Fieristico, Monaco di Baviera

SEMINARI PRATICI MIP-POLITECNICO

Durano due giornate per una full-immersion nelle tematiche di maggior attualità. In calendario con inizio a marzo, per concludersi a fine 2009.

A cura della **Redazione**

Il MIP, la Business School del Politecnico di Milano, affianca alla propria offerta di corsi master e percorsi executive anche un programma completo di formazione professionale sulle tematiche di logistica e supply chain management. Per il primo semestre del 2009 verranno proposti quattro corsi di approfondimento sulle seguenti aree:

■ **SCM 1 - Previsione della Domanda**, *10-11 marzo*

■ **SCM 2 - Gestione e il Controllo delle Scorte**, *31 marzo - 1 aprile*

■ **SCM 3 - Progettazione e Gestione dei Magazzini**, *26-28 maggio*

■ **SCM 4 - Pianificazione e Programmazione della Produzione**, *24-25 novembre*

I primi due seminari, diretti dal professor Fabrizio Dallari dell'Università Carlo Cattaneo LIUC, della durata di 2 giorni, hanno l'obiettivo di fornire un quadro esaustivo degli scenari e delle problematiche connesse alla gestione dei flussi di materiali in relazione al processo logistico, con particolare riferimento sia agli a-

spetti legati alla gestione e controllo delle scorte (SCM1) sia alla pianificazione e alla gestione della domanda (SCM 2). Il terzo seminario, diretto dal professor Gino Marchet del Politecnico di Milano, della durata di 3 giorni, ha l'obiettivo di fornire i concetti e i modelli di base per sviluppare metodologie e tecniche avanzate per la progettazione e gestione dei sistemi di stoccaggio e picking in ambienti fortemente dinamici. Infine per quanto riguarda l'ultimo seminario, diretto dal professor Andrea Sianesi, la necessità di controllare in tempo reale l'avanzamento della produzione, unitamente alla disponibilità di informazioni legate allo sviluppo dell'ICT, consentono di implementare in poco tempo nuove logiche gestionali per aumentare l'efficienza dei sistemi manifatturieri (SCM4).

INFO PER L'ISCRIZIONE

I programmi dettagliati dei seminari sono reperibili all'indirizzo <http://www.mip.polimi.it/scm>

Per avere ulteriori informazioni e per conoscere le modalità d'iscrizione, si prega di contattare la segreteria dei corsi MIP: *dott.ssa De Gennaro*, tel. 02-2399.2825, degennaro@mip.polimi.it



andostock/Fotolia.com

I quattro corsi sono pensati sia per profili professionali, quali responsabili logistici e supply chain manager, che abbiano la necessità di aggiornare il loro bagaglio di competenze, sia per figure esterne alle funzioni dell'area operations che intendano acquisire una conoscenza generale di logiche, modelli e strumenti del processo di gestione e progettazione della catena logistico produttiva. Oltre agli atti del seminario, a tutti i partecipanti verranno forniti i file dei modelli di calcolo sviluppati in aula e una copia, a scelta, tra i libri "L'outsourcing logistico" o "Rinnovare la supply chain". ■

ALL CARGO

Aeromercì. Letteralmente "tutto merci" riferito a quegli aerei che trasportano solo merci e si distinguono dai velivoli che, pur movimentando passeggeri, trasportano comunque anche della merce nella stiva o belly (vedi).

ALLIBO

Operazione di alleggerimento di una petroliera o nave per carichi sfusi mediante scarico parziale del carico in rada (zona di allibo) su battelli più piccoli (lighters), al fine di ridurne il pescaggio e consentirne l'attracco al molo.

ALL-RISK

Vedi Assicurazione all-risk.

AMS (Automated Manifest System)

Manifesto elettronico (ad esempio per la dogana USA).

ANALISI DI PARETO

Vedi ABC (classificazione).

ANSI (American National Standards Institute)

Organizzazione non governativa USA per la definizione di standard, responsabile fra l'altro della standardizzazione dei codici a barre.

AOG (Act of God)

Caso di forza maggiore; causa di forza maggiore (letteralmente: atto di Dio).

APR (Adjustable Pallet Racking)

Scaffale regolabile in altezza.

APS (Advanced Planning & Scheduling)

Sistema di pianificazione avanzato (della produzione), usato di solito con un MRP o un ERP (vedi).

AR (Automatic Replenishment)

Formula per cui il venditore rifornisce il compratore (di solito un punto di vendita) senza ordine, mantenendo la responsabilità (e spesso anche la proprietà) delle scorte.

ARMATORE (Ship Owner)

Proprietario di una nave che effettua servizi di trasporto per conto terzi, sia di linea che non di linea. Sinonimo di compagnia di navigazione.

ARTICOLO (Item)

Elemento fisico gestito da un magazzino, una produzione, una rete di vendita, ecc. che si riferisce a un oggetto fisico

ben identificato (prodotto, gruppo, componente, materiale, ecc.) perchè censito nell'anagrafica aziendale con un proprio numero di codice e una sua descrizione specifica, tanto è vero che è anche chiamato correntemente codice articolo o semplicemente codice.

AQL (Acceptable Quality Level)

Livello di qualità accettabile.

AQR (Any Quantity Rate)

Tariffa fissa, qualunque sia la quantità.

ASAP (As Soon As Possible)

Con la massima urgenza (letteralmente: "appena possibile").

ASCII (American Standard Code for Information Interchange)

Standard per l'intercambio di dati fra calcolatori approvato dall'ANSI (vedi) alla fine degli anni '60.

Nella codifica ASCII ogni carattere è rappresentato da un numero binario di 7 cifre, il che consente di avere al massimo 128 possibili codici. Dato che questi erano insufficienti per rappresentare tutti i caratteri speciali necessari, si è passati alla codifica ANSI a 8 bit per byte, che è quella correntemente in uso nei PC e su internet e permette 256 possibili caratteri (colori di un pixel, ecc).



ASEAN (Association of Southeast Asian Nations)

Associazione delle nazioni del sud-est asiatico.

ASSICURAZIONE ALL-RISK

La forma più ampia di copertura assicurativa, che copre qualunque perdita o danno per cause esterne fortuite. Se non è specificamente richiamato, non copre i danni da ritardi di consegna, deterioramento del prodotto dovuto alle sue caratteristiche o a un imballo inadeguato, ecc.

ASSOLOGISTICA

Associazione italiana imprese di logistica, magazzini generali, magazzini frigoriferi, terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali, con sede a Milano, via Cornalia, 19; sito: www.assologistica.it; e-mail: milano@assologistica.it

ASN (Advanced Shipping Notification)

Pre-notifica di una spedizione in arrivo.

ASP (Application Service Provider)

Fornitore dei servizi informatici usati on-line (per esempio particolari programmi che risiedono presso di lui, connessi- >

vità, ecc.). Gli applicativi utilizzati risiedono sui server del fornitore, che viene di solito pagato con un fisso mensile e/o con un tanto per transazione.

ASRS (*Automated Storage and Retrieval System*)

Magazzino automatico (letteralmente "sistema automatico di posizionamento a scaffale e prelievo").



ATA (*Actual Time of Arrival*)

Ora di arrivo effettiva (di un aereo).

ATA (*Air Transport Association of America*)

Associazione delle linee aeree USA (quella internazionale è la IATA).

ATD (*Actual Time of Departure*)

Ora di partenza effettiva (di un aereo).

ATP (*Available to Promise*)

Disponibilità effettiva (rispetto a quella attesa). È un tipico KPI (vedi) ad esempio per la disponibilità di prodotto in pronta consegna, completezza di evasione di un ordine, ecc.

ATP

Veicoli per trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata (Italia).

ATS (*Automatic Transportation System*)

Sistema di trasporto automatico (ovvero senza l'ausilio di un guidatore).

AUTOARTICOLATO

Veicolo commerciale composto da motrice (o trattore) e semirimorchio, collegati fra loro dalla ralla, che ne permette lo snodo. In Italia (e in molti Paesi europei) le dimensioni massime consentite sono: lunghezza 16,50 metri; larghezza 2,55 metri (2,60 se frigorifero o comunque a temperatura controllata; 2,50 con la vecchia normativa); altezza 4 metri; peso 40 t se a 4 assi o 44 t se a 5 e più assi. Il carico più tipico è 33 pallet da 80x120 cm ovvero circa 83 metri cubi. Per mezzi destinati specificamente alla merce voluminosa si può arrivare a 100 mc. Nel linguaggio giornalistico è anche detto TIR (vedi), cosa del tutto scorretta. Per maggiori dettagli sulla normativa, si veda il Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche) o il sito dell'Albo degli autotrasportatori (<http://www.alboautotrasporto.it/index.asp?pagecode=305>).

AUTOCARRO (Truck o Lorry)

Veicolo motorizzato per trasporto merci che può essere iso-

lato (e quindi detto anche motrice) oppure dotato di un rimorchio per costituire un autotreno (vedi). Nel linguaggio corrente americano si dice truck, mentre per gli inglesi è un lorry o motor-lorry. Per maggiori dettagli sulla normativa, si veda il Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche) o il sito dell'Albo degli autotrasportatori (<http://www.alboautotrasporto.it/index.asp?pagecode=305>).

AUTORITÀ PORTUALE (*Port Authority*)

Autorità portuale (e/o aeroportuale). Nel diritto marittimo internazionale è l'ente pubblico (dello Stato, Regione o città) che gestisce un porto (o aeroporto) e le relative attrezzature fisse direttamente o dandole in concessione a uno o più terminalisti portuali ovvero a uno o più terminalisti aeroportuali. Ha il diritto di imporre diritti di attracco (dockage charge) e di banchina (wharfage charge), tasse di sbarco, ecc. Per i porti l'Italia ha una sua normativa particolare in via di modifica (legge 84/1994) mentre per gli aeroporti non esiste una Port Authority: possono essere pubblici, privati o - caso comune per quelli più grandi - in concessione, ma il concessionario non ha tutti i poteri di una Port Authority.

AUTOSTRADA VIAGGIANTE

Forma di trasporto intermodale (vedi) strada-ferrovia che trasporta su carro ferroviario l'intero veicolo (autocarro, autotreno, autoarticolato, furgone) utilizzando carri ferroviari speciali con pianale molto ribassato per rispettare i limiti di sagoma (gabarit) sulla linea ferroviaria che percorre. Vantaggi: banalizza il carico dei mezzi (è una forma di Ro-Ro, vedi); maggiori svantaggi: richiede carri speciali e trasporta peso inutile (il trattore). Viene usata soprattutto per attraversare le Alpi.

AUTOTRENO

Autocarro con rimorchio destinato al trasporto di merci. In Italia (e in molti Paesi europei) le dimensioni massime consentite sono: lunghezza 18,75 metri; larghezza 2,55 metri (2,60 se frigorifero o comunque a temperatura controllata; 2,50 con la vecchia normativa); altezza totale 4 metri; peso 40 t se a 4 assi o 44 t se a 5 e più assi. Il carico più tipico è 36 pallet da 80x120 cm ovvero 90 metri cubi. Per quei mezzi che sono destinati specificamente alla merce voluminosa si può arrivare fino a 120 mc e addirittura fino a 140 se dotato di timone variabile (vedi). Nel linguaggio giornalistico è anche detto TIR (vedi), cosa del tutto scorretta. Per maggiori dettagli sulla normativa, si veda il Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche) o il sito dell'Albo degli autotrasportatori (<http://www.alboautotrasporto.it/index.asp?pagecode=305>).

ITALSEMPIONE
Via Restelli, 5
20010 V. (Lione) (MI) - Italy
Tel. + 39 02 903501
Fax + 39 02 90350300
management@italsempione.it
www.italsempione.it



Organizzazione efficiente, servizi all'avanguardia

Attore di primo piano nei trasporti e nella logistica, *ITALSEMPIONE* assicura valore aggiunto ai propri clienti in tutto il mondo con le più opportune soluzioni integrate. Nel segno della professionalità e della flessibilità. Con la spinta dell'innovazione.



ITALSEMPIONE

MONTEBELLO

Logistics Center

Superficie Lotto
54.958 mq

- Superficie coperta 27.396 mq
- Superficie scoperta 27.642 mq
- Palazzina uffici 1.466 mq



VENDESI / AFFITTASI

36 € mq/anno

Collegamenti e Viabilità

- Immissione in A4 a 700 mt
- Intersezione con A22 a 25 min.
- Strada Stadio 11 VE/VI a 200 mt.
- Aeroporto di Villafranca (VR) a 35 min.



CamVedelli
REAL ESTATE

RE
AGENCY

Via Enrico Fermi 11/a - 37135 VERONA
Tel. 045 8250020 - Fax 045 8210548
mail: info@camvedelli.it

ITALIEDIL
Gruppo Italcrist
Italcrist