N°12 **DICEMBRE 2009** Euro 5.00

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

Intervista ad Aurelio Zilio, top manager di BSL

"LA CRISI? NON L'ABBIAMO SENTITA. E CHIUDIAMO UN 2009 IN TENUTA, CON NUOVI IMPORTANTI CLIENTI INTERNAZIONALI

LOGISTICO DELL'ANNO 2009: I PREMIATI

GESTIONE
I costi di magazzino si monitorano così

COMBINATO
Aiuti di stato sì, ma a che condizioni?

OPERATORI
Laziale Distribuzione ha compiuto trent'anni

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% - DCB Milano

iF Product Design Award Winners 2009

Toyota Traigo 48 vince il if Product Design Award 2009

iF Product Design Award è uno dei premi di design più importanti a livello mondiale.
iF Industrie Forum Design è una associazione indipendente che intensifica la conoscenza pubblica sull'importanza del design e funge da mediatore tra il design e l'industria. Il giudizio per la vittoria del iF Product Design Award è stato condotto su qualità del design, scelta dei materiali, innovazione, attenzione all'ambiente, funzionalità, ergonomia, sicurezza, marchio.

Ed infatti il nuovo Toyota Traigo 48 è tutto questo. Il carrello elevatore a 48 volt più compatto, progettato intorno a 4 valori fondamentali, SICUREZZA, PRODUTTIVITÀ, DURATA E MANEGGEVOLEZZA. Toyota Traigo 48 si aziona in modo intuitivo per una gestione ed una maneggevolezza sicura e produttiva, fornendo un ottimo adattamento del prodotto anche in spazi limitati.

www.toyotacarrelli.it

TOYOTA
CARRELLI ELEVATORI

VI SEGNALIAMO

Editore **SERDOCKS** S.r.l.
Via Cornalia 19 - 20124 Milano

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

Vice-direttore
Ornella Giola
e-mail: ogiola@euromerci.it
cell.331.674.6826

Progetto grafico
Mina Florio

Stampa
Mediaprint Milano

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

Parla Aurelio Zilio di BSL
"ARCHIVIAMO UN 2009 SOSTANZIALMENTE POSITIVO" 2

Logistico dell'anno 2009
QUINTA EDIZIONE: CHI SONO I PREMIATI 7

Gestione dei costi operativi
IL MAGAZZINO E' UN'AZIENDA IN PICCOLO 14

FOCUS - Trasporto intermodale
AIUTI DI STATO SI', MA A QUALI CONDIZIONI? 18

Operatori
LAZIALE DISTRIBUZIONE HA COMPIUTO TRENT'ANNI 28

Eventi
CINA: ASPETTANDO TRANSPORT LOGISTIC 2010 32

Analisi
MOBILITA' PIU' SOSTENIBILE SE TECNOLOGICA 34

Immobiliare
AL VIA IL NUOVO POLO DI TORTONA 42

Magazzino automatico del mese
NEL TREVIGIANO SI AUTOMATIZZA L'ILLUMINAZIONE A LED 44

ASSOLOGISTICA NORD EST 26
APPUNTAMENTI 31
NOVITA' PRODOTTI 38
E' ACCADUTO A... 48

ITALSEMPIONE
Via Restelli 5
20030 Vittuone (MI) - Italy
Tel. +39 02 903501
Fax +39 02 90350300
management@italsempione.it
www.italsempione.it

La realtà italiana che si muove nel mondo

Attore di primo piano nei trasporti e nella logistica, *ITALSEMPIONE* trasferisce anche su scala **internazionale** la qualità e l'efficienza dei propri servizi, attraverso un network dedicato a **trasporto terrestre, aereo, marittimo, logistica e logistica del freddo.**

ITALSEMPIONE

COSÌ VA L'ECONOMIA...

Per l'industria i prezzi scendono!

LA CRISI HA COLPITO L'INDUSTRIA ITALIANA IN TERMINI DI RACCOLTA DEGLI ORDINI, MA SOPRATTUTTO A PREOCCUPARE IL SETTORE C'E' IL FORTE DECREMENTO DEI PREZZI DI VENDITA DEI PRODOTTI, VALUTATO IN UN ORDINE MEDIO – NEL CORSO DEL 2009 - DEL MENO 5,4%. CERTO ANCHE I COSTI SONO DIMINUITI, MA IN MISURA MINORE. SI CALCOLA INFATTI LA RIDUZIONE DI QUESTA VOCE SIA STATA DEL 4,8%. LA FORCHETTA QUINDI SI E' AMPLIATA RISPETTO A UN TREND GIA' IN ATTO DA TEMPO. IL CENTRO STUDI CONFINDUSTRIA CALCOLA, PER ESEMPIO, CHE L'EROSIONE DEI MARGINI DELLE AZIENDE INDUSTRIALI ITALIANE SIA STATO DEL 4,5% DAL 1996 A OGGI. IL PROBLEMA E' PRESENTE IN TUTTA EUROPA, MA NEL NOSTRO PAESE É AGGRAVATO DALLE INEFFICIENZE DEGLI APPARATI PUBBLICI, DEI SERVIZI IN GENERE E DEI TRASPORTI PIU IN PARTICOLARE, CHE RENDONO LA PRODUTTIVITA' MENO COMPETITIVA RISPETTO AI NOSTRI MAGGIORI CONCORRENTI. MOLTI COMPARTI SONO COLPITI DALLA RIDUZIONE DEI PREZZI E QUINDI DAL CONTENIMENTO DEI MARGINI. MA IL VERO PROBLEMA E' CHE IL RIBASSO DEI PREZZI ALLA FABBRICA NON CONDUCE, NELLA MAGGIORANZA DEI CASI, A UN CONTENIMENTO DEI PREZZI AL CONSUMO, A CAUSA DELLE DISTORSIONI DEI SISTEMI COMMERCIALI. DA QUESTA SITUAZIONE NE CONSEGUE CHE TUTTI – PRODUTTORI E ACQUIRENTI – SONO PERDENTI, A CAUSA ANCHE DELLE DISATTENZIONI DI UN GOVERNO CHE DI TALI TEMI PROPRIO NON SI PREOCCUPA.

"LA CRISI? NON CI HA PROPRIO TOCCATO"

Lo sostiene l'a.d. del 3PL, che nel polo di Castel San Giovanni (PC) gestisce la logistica di importanti realtà produttive anche internazionali.

di **Ornella Giola**

AURELIO ZILIO

Da quattro anni saldamente al timone come amministratore delegato di Bertola Servizi Logitici, Aurelio Zilio è un manager cinquantenne dai modi chiari, schietti e sostanziali. Dal 2004 a oggi, anno di inizio della operatività di BSL, il 3PL ne ha fatta di strada e ha centrato importanti obiettivi, acquisendo la logistica di società e multinazionali di settori strategici. "Chiudiamo un 2009 sostanzialmente positivo – esordisce Zilio – e conseguente a un 2008 nel quale avevamo fatturato 61 milioni di euro". L'azienda dispone complessivamente di quattro sedi operative (Pavia, Novara, Castel San Giovanni, Rovigo) e due partecipate (Roma e Napoli), per un totale di 290.000 mq di aree coperte occupate e 92 addetti diretti.

L'EFFETTO CRISI SI È SENTITO POCO IN CASA BSL. E' DAVVERO COSÌ?

▮ Nel nostro caso, essendo cresciuti notevolmente in questi ultimi anni, gli effetti della crisi non si sono praticamente sentiti. Siamo infatti passati da un fatturato di 44 milioni di euro del 2007 agli oltre 60 milioni del 2008, avendo acquisito la logistica di società del calibro di Industries Group (raggruppa i marchi Moncler, Henry Cotton's, Marina Yachting e Cerruti) per il settore moda e Bosch Automotive. Per la precisione di Industries Group gestiamo nel polo logistico di Castel San Giovanni (Piacenza) i capi finiti solo da aprile 2009, mentre risale al 2008 l'acquisizione della logistica delle materie prime. Il trasferimento dei prodotti Bosch, sempre a Castel San Giovanni, è avvenuto ad agosto di quest'anno.

> "Tra i nostri 'plus' il forte orientamento al cliente e il continuo miglioramento delle performance"

DUE "START UP" DUNQUE NELL'ARCO DI BREVE TEMPO…

▮ E direi anche due "start up" da prendere a modello, perché quello con Industries è avvenuto durante la stagione invernale (stagione clou per l'azienda)e per Bosch ad agosto, con un'ottima collaborazione pure da parte del provider uscente. Abbiamo lavorato anche a ferragosto e l'impianto è entrato pienamente a regime già nel mese di settembre. Quest'ultimo è stato un trasferimento praticamente indolore, le cui best practices sono state esportate anche a livello mondiale dall'azienda; abbiamo ottenuto pure complimenti ufficiali da parte del direttore generale di Bosch Italia.

NEL CASO DI INDUSTRIES GROUP SONO STATI NECESSARI IMPORTANTI INVESTIMENTI NELL'AREA DEDICATA ALLA SOCIETÀ. CE LI ILLUSTRA?

▮ Il magazzino (22 mila mq di superficie) ha comportato un investimento di 4,5 milioni di euro solo per componenti hardware, software e attrezzature. Ha tre livelli in altezza: il piano terra è occupato dalle aree di ricezione in ingres-

so, controllo qualità (con prelevamento a campionatura), stoccaggio, allestimento ordini, pre-sorting, sorting, consolidamento, etichettatura (linea dedicata segnacollo) e spedizione. I due livelli superiori prevedono la sola funzione di stoccaggio intensivo da cui si effettua il prelievo e il trasferimento al piano terra (per i capi appesi attraverso un apposito sistema automatizzato di trasferimento). La potenzialità massima garantita in ingresso/uscita è pari a 200.000 capi in ingresso/settimana e altrettanti in uscita; sono stimati a 4 milioni i capi/anno spediti (di cui il 30% è costituito da capi appesi), con 52.000 articoli alla taglia gestiti per stagione (di cui 30% appeso).

Parte del parco è stato adattato alle esigenze di Industries Group, con investimenti pari a 4,5 milioni di euro

UNA PARTICOLARE ATTENZIONE L'AVETE RIPOSTA NEL CONTROLLO QUALITÀ.

Parte della merce in ingresso, sottoposta a campionatura, viene in effetti convogliata verso 9 postazioni (12 totali quelle previste) dotate di radio-frequenza e gestite con un applicativo specifico e dedicato che si interfaccia con il WMS e il sistema informativo del cliente. Data la tipologia di prodotti, si tratta di una fase piuttosto delicata ed è stata pertanto predisposta un'area di magazzino separata: è chiusa, riscaldata e caratterizzata da una migliore illuminazione rispetto al resto del deposito. >

BSL e SAN GIORGIO *in Formazione*

BSL e SAN GIORGIO, per la crescita delle proprie risorse umane, hanno scelto di avvalersi delle possibilità offerte dai Fondi Interprofessionali.

I fondi, previsti dalla L. 388/00, hanno la finalità di promuovere lo sviluppo della formazione continua dei lavoratori attraverso il finanziamento di Piani formativi aziendali, settoriali, territoriali e individuali presentati dalle imprese aderenti ai fondi stessi.

Pertanto, in collaborazione con gli Enti Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e CSA Consulting, BSL e SAN GIORGIO hanno partecipato, nell'anno 2008, all'Avviso 01/07 pubblicato dal Fondo For.te, il Fondo specificamente dedicato al settore del terziario.

Il Piano formativo, dal titolo "Qualità, Comportamenti, Logistica, Ingegneria Logistica e Office Automation", è stato avviato nel periodo Novembre 2008 ed avrà termine a Gennaio 2010.

Molteplici le aree di intervento previste, in un'ottica di formazione integrata delle risorse coinvolte.

Sono stati realizzati percorsi relativi all'alfabetizzazione informatica, alle Lingue straniere, alla Sicurezza, alla Qualità, alle competenze relazionali, fino alle competenze più tecniche e più specificamente riferibili al settore logistico.

Ad oggi sono state realizzate, in modalità interaziendale, 586 ore di formazione, per un totale di 162.322 ore/corso/allievo. E' stata coinvolta nei processi formativi la totalità dei dipendenti delle 2 Aziende, pertanto anche una significativa percentuale di lavoratrici.

QUALI SONO I "PLUS" DI BSL?

▮ In primo luogo il forte orientamento al cliente e l'attitudine al problem solving assieme alla tendenza a essere proattivi; siamo continuamente attenti al miglioramento dei processi produttivi e delle performance; assiduo è poi lo studio delle opportunità di sviluppo e acquisizione di nuovi spazi; puntiamo a realizzare piani per ridurre i costi; i livelli di servizio sono affidabili e forte è il senso di appartenenza all'azienda da parte del team di lavoro.

IN QUALI ALTRI SEGMENTI SIETE SPECIALIZZATI?

▮ Operiamo nella logistica del giocattolo, lavorando per il maggior distributore italiano del settore che occupa 70 mila mq di magazzini a Castel San Giovanni. Sempre nella nostra struttura piacentina espletiamo un'altra nostra storica specializzazione, la gestione degli archivi del gruppo bancario Intesa San Paolo, 4 milioni di scatole con tracciabilità estremamente precisa, grazie a un gestionale realizzato in collaborazione col gruppo bancario e che interessa tutte le filiali con monitoraggio da quando la scatola coi documenti viene formata a quando è ubicata nei nostri magazzini. Ovviamente il contenuto delle scatole è a noi ignoto, per questioni di privacy.

CASTEL SAN GIOVANNI È UN IMPIANTO DI CUI ANDATE FIERI…

▮ E' uno dei nostri fiori all'occhiello, anche per i suoi plus in materia di sostenibilità: il magazzino è raccordato dal punto di vista ferroviario e prevede un ampio impianto fotovoltaico. Sorge poi adiacente allo svincolo autostradale, generando poco inquinamento agli abitanti del comune piacentino dal momento che i camion hanno una tratta breve da percorrere; porta invece occupazione con 600 posti di lavoro, in buona parte a carico di BSL, ma non solo.

"Al momento puntiamo a consolidare la presenza nei settori in cui già siamo operativi"

CRESCERÀ ANCORA?

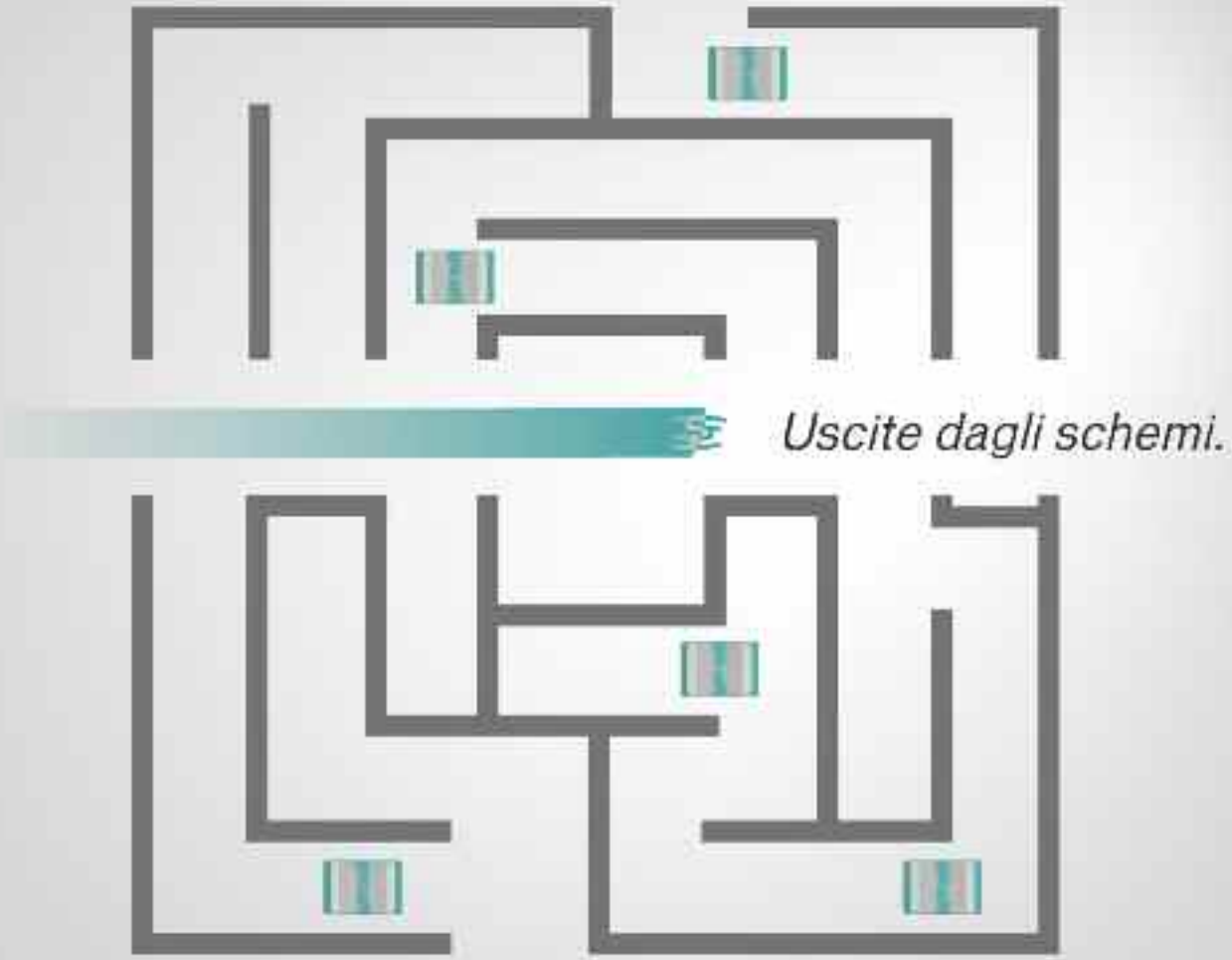
▮ La prima parte della costruzione del parco risulta essere oramai terminata, ma in programma vi è lo sviluppo di altri 200 mila mq. Per un totale di 500 mila mq.

VOGLIAMO RICORDARE GLI ALTRI VOSTRI IMPIANTI?

▮ BSL dispone di circa 300 mila mq di magazzini a Novara, nei pressi dell'area doganale Boschetto; qui gestiamo in particolare caffè crudo che proviene da alcuni Paesi produttori. La materia prima arriva in sacchi, la sdoganiamo, apriamo i sacchi e consegniamo il prodotto sfuso alla fabbrica. A Pavia, in 36 mila mq, c'è attualmente l'head quarter dell'azienda che però verrà presto spostato a Castel San Giovanni. Nella cittadina lombarda gestiamo le attività a valore aggiunto legate al mondo bancario (allestimenti delle filiali, materiale marketing, ecc.). Altro impianto di punta è quello di Villa Marzana (Rovigo), 44 mila mq costruiti nel 2008 in un'area strategica, posizionata com'è sul Corridoio 5, vicino allo svincolo autostradale della Padova-Bologna e della Transpolesana (la statale Verona-Rovigo); qui arriverà anche il collegamento con la Valdastico, fondamentare per i mercati dell'Est Europa; è inoltre a 70 chilometri da Bologna e a 45 da Padova. Qui gestiamo la logistica di un'azienda che produce materiali per il settore della fotografia.

SIETE INTERESSATI A ENTRARE IN NUOVI SETTORI MERCEOLOGICI O SIETE SODDISFATTI DEL VOSTRO PORTAFOGLIO?

▮ Nel breve-medio periodo vogliamo consolidare i settori in cui già operiamo, anche perché se si vuole puntare alla qualità la crescita va ponderata. ■



Nasce Smoov, il nuovo modo di intendere il magazzino.

Un rivoluzionario sistema basato su veicoli intelligenti e interconnessi che, muovendosi direttamente sulle scaffalature, permettono di svolgere operazioni di stoccaggio e movimentazione merci superando i limiti strutturali presenti.
Ottimizzando così la superficie a disposizione e rendendo l'automazione accessibile anche per piccoli magazzini e in contesti finora impensabili, come locali che presentano pilastri, con limiti di altezza o dalle forme irregolari o complesse.

Perché le grandi idee non richiedono sempre grandi spazi.

Sei un'azienda di scaffalatura o un System Integrator?
Scopri di più visitando il sito www.smoov-asrv.eu
o inviando una mail a smoov@smoov-asrv.eu

SMOOV ASRV
Wherever smart

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

GSE

www.gsegroup.com

GSE Italia - Tel.: 0039 02 25 39 981 - Fax: 0039 02 27 30 09 38 - E-mail: gseitalia@gsegroup.com

L'edizione 2009 ha visto premiare aziende e manager che si sono distinti per le innovazioni delle soluzioni adottate. Un modo anche questo per affrontare la crisi dell'economia.

IL LOGISTICO DELL'ANNO

Testo di **Ornella Giola** - Foto di **Davide Forti**

La quinta edizione del premio **"Il logistico dell'anno"** si è svolta nella prestigiosa sede del Politecnico di Milano, uno dei "templi" della logistica, dove dal lontano 1985 si preparano i futuri manager del settore. La cerimonia di consegna dei premi, che anche nel 2009 sono andati a imprese e manager innovativi, è stata preceduta dal convegno *"Nuovi tempi per la logistica: dalla crisi occasioni di crescita o selezione darwiniana?"*. A fare gli onori di casa il professor **Gino Marchet**, il quale ha fra l'altro sottolineato l'importanza di non tagliare sul pensiero. *"Da tempo il Mip, la nostra School of management* - ha detto il docente - *organizza master con la speciale formula Pegaso: prevede tre giorni di lezioni mensili per un periodo di 18 mesi. Pur avendo una certa affluenza, tali corsi non sono sostenuti adeguatamente dalle imprese, le quali accusano soprattutto la mancanza di tempo per distaccare i loro dipendenti. Se questi sono gli effetti della 'lean logistics' vuol dire che abbiamo esagerato: tagliare sui costi può essere comprensibile, ma tagliare sul tempo da dedicare al pensiero ci deve far riflettere"*. Nella sua introduzione ai lavori il presidente di Assologistica **Nereo Paolo Marcucci** ha dato atto che finalmente si assiste a una presa di consapevaolezza della funzione fondamentale svolta dalla logistica per il sistema delle imprese >

L'evento si è tenuto nella prestigiosa sede del Politecnico di Milano

PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO

PER L'ATTIVITÀ NELL'AMBITO FORMATIVO

BTCesab

Con la "BTCesab Academy" la società propone differenti corsi con cui promuove l'educazione alla sicurezza sul lavoro per coloro che operano a vari livelli nel mondo del materials handling.

Ha ritirato il premio
EMANUELE CESARI
service market manager, nonché responsabile di BTCesab Academy

PER IL FORTE IMPEGNO FORMATIVO

Ceva Logistics

Il 3PL ha identificato le esperienze più significative maturate nei Paesi dell'area SEMEA (South Europe, Middle East & Africa) e le ha trasformate in strumenti formativi rendendoli replicabili, negli altri Paesi.

Ha ritirato il premio
GIAN PAOLO NAEF
direttore risorse umane per l'area Sud Europa, Medio Oriente e Africa

PER L'APPROCCIO INNOVATIVO AL MATERIALS HANDLING

Cidiverte

La società prevede un impianto che allestisce ordini in modo del tutto automatico. Ed è anche un caso rarissimo in cui prelievo fisico e deposito nella unità di spedizione è affidato completamente a dispositivi automatici (robot) senza l'impiego di persone.

Ha ritirato il premio
PIETRO VAGO
amministratore delegato

RICONOSCIMENTO ALL'INTRAPRENDENZA IMPRENDITORIALE

Columbus Servizi logistici

Questa società è un tipico esempio di PMI italiana di successo; attualmente ha in portafoglio sei magazzini tutti con RF e due strutture inhouse.

Hanno ritirato il premio
i fondatori della società
AMEDEO BIANCONI
e **FELICE SCHIEPPATI**

2009: le aziende che hanno innovato

PER LE SOLUZIONI ADOTTATE NELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

DHL Supply Chain Italy

Grazie al programma GoGreen, l'operatore conta di migliorare l'emissione di CO_2 del 30% entro il 2020 e del 10% entro il 2012.

Ha ritirato il premio
VITTORIO DE AMICI
vice president operations services & solutions

PER L'APPLICAZIONE

Dogana Point

Dogana Point è un insieme di strutture e servizi per le imprese venete che effettuano attività di import-export. Prevede anche uno sportello telematico per la soluzione online di problematiche doganali.

Ha ritirato il premio
FEDERICO PALUAN
responsabile divisione fiere e congressi

PER LA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI IMMOBILI LOGISTICI ULTRA MODERNI

Fiege Italia

Premiato in particolare il complesso di Colleferro, 40 mila mq all'interno del sistema "SLOI" (sistema logistico offerta integrata) a sud-est di Roma, sul Corridoio logistico 1 Berlino-Palermo.

Ha ritirato il premio
STEFANO VINCINELLI
amministratore delegato di Fiege Italia e della Region Sud Europa

PER L'APPROCCIO INNOVATIVO NELLA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Gefco Italia

Dal 2005 l'operatore ha implementato un sofisticato sistema di valutazione e incentivazione delle risorse umane che oggi coinvolge il 50% della sua forza lavoro, con l'obiettivo di estenderlo via via alla totalità dei dipendenti.

Ha ritirato il premio
ANDREA CORBETTA
responsabile della divisione trasporti e logistica automobili

IL TAVOLO DEI RELATORI: PRESENTI I MAGGIORI 3PL NAZIONALI

TANTE LE PERSONALITA' IN PLATE

italiane e dello stesso Paese. *"A questa maggior consapevolezza* - ha aggiunto Marcucci - *non corrispondono però atti coerenti, come dimostra, ad esempio, la decisione della Commissione parlamentare di non appoggiare la scelta di puntare su alcuni porti di sistema. E' tempo di riprendere in mano e di rinfrescare il Piano generale dei Trasporti e della Logistica, stando ben focalizzati sulla necessità di concentrare le risorse e gli interventi infrastrutturali"*. Marcucci ha poi ricordato i tanti "tavoli" sui quali è aperta la discussione (dell'autotrasporto, della Consulta, ecc.). *"Su tutti questi tavoli* - ha precisato - *occorre che gli attori coinvolti elaborino idee coerenti, cercando di superare le logiche dei mille campanili"*. Nel suo articolato intervento **Pietro Spirito**, direttore dell'interporto di Bologna ha tra l'altro sottolineato come occorra pensare al trasporto ferroviario non tanto nei termini di trasporto nazionale, bensì europeo; cosa che l'interporto da lui diretto sta facendo, avendo avviato partnership con realtà tedesche e lituane. *"Quanto all'intermodalità* - ha detto - *viene fatta in tutta Europa ricorrendo a politiche di incentivi. Le rotture di carico hanno un costo che richiedo-*

"Cresce la consapevolezza della funzione determinante della logistica"

IL LOGISTICO DELL'ANNO: le aziende,

PER IL DIFFUSO IMPIEGO DELL' INTERMODALITÀ

Indipendent Worldwide Consolidators

Dal centro intermodale di Melzo e servendosi di avanzate soluzioni tecnologiche, IWC garantisce una vera e unica operatività intermodale/marittima/ logistica in Italia e in tutto il Sud Europa.

Ha ritirato il premio
FILIBERTO METTA
chief executive officer

PER L'APPROCCIO CONVINTO ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Interporto di Bologna

Col progetto SGA (Sistema Gestione Ambiente) l'interporto monitora da tempo e migliora tutte quelle attività che hanno a che fare con aspetti e impatti ambientali significativi in relazione alle attività di trasporto e logistica.

Ha ritirato il premio
PIETRO SPIRITO
direttore generale

PER GLI UTILIZZI INNOVATIVI NEL MATERIALS HANDLING

ND Logistics Italia

Con il "sorter" per abbigliamento steso presso il magazzino di Settala (Milano) il 3PL ha ottenuto l'obiettivo di centralizzare le attività di deposito per i prodotti stesi dell'intero gruppo Coin.

Ha ritirato il premio
ALESSANDRO RENZO
business development manager

PER L'IMPEGNO SIGNIFICATIVO NELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Prologis Italia

Lo sviluppatore internazionale progetta, sviluppa e costruisce magazzini ecologici. Proprio in Italia, a Settimo Torinese (Torino), sta realizzando la sua prima struttura europea che ha ottenuto l'autorevole certificazione internazionale LEED, Leadership in Energy and Environmental Design.

Ha ritirato il premio
PASCAL LUCIANI
direttore generale

A NEREO PAOLO MARCUCCI BARTOLOMEO GIACHINO PIETRO SPIRITO

no aiuti statali, in assenza dei quali nel nostro Paese l'intermodalità è stata di fatto finanziata da Trenitalia con servizi a costi stracciati". Per il sottosegretario ai Trasporti **Bartolomeo Giachino** la logistica è una leva del Paese, che - se ben gestita e sviluppata - può contribuire a creare parecchia ricchezza. "*Ma per fare questo* - ha detto - *è finito il tempo di addossare le colpe ad altri. E' tempo che gli operatori del trasporto e della logistica propongano soluzioni che poi spetterà ai decisori politici selezionare e attuare. Se la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e tutti gli attori in essa coinvolti faranno la loro parte, tra dieci anni la logistica potrebbe raddoppiare il numero dei suoi occupati, passando da 500 mila a un milione, innalzando di 1 punto percentuale il Pil del nostro Paese".* La seconda parte del convegno è stata riservata agli operatori logistici e al modo in cui hanno fatto fronte alla crisi dei flussi. Per **Paolo Catalano** di Fiege Logistics Italia il fatto che Fiege sia una società a capitale interamente privato, non quotata in borsa, con una scarsa presenza sul mercato Usa e una forte presenza in Cina è stato un vantaggio. Il 3PL opera poi in segmenti (fast mo- >

"E' tempo che gli operatori cambino e propongano nuove soluzioni"

la laurea, i manager più innovativi

PER L'ADOZIONE DI TECNOLOGIE D'AVANGUARDIA

Simulation Team

Il simulatore di questo Team è uno strumento interoperativo per il training e la formazione degli operatori di portainer. E' anche focalizzato sull'analisi del 'fattore umano' inserito nel sistema trasporto.

Hanno ritirato il premio
PAOLO FADDA, Cirem
Università di Cagliari
MARINA MASSEI, Diptem
Università di Genova
GIANFRANCO FANCELLO,
Consorzio CyberSar
ENRICO BOCCA, *Mast*

PREMIO ALLA MIGLIOR TESI DI LAUREA 2009

Endris Temam Kerga

Dal titolo "Analysis of the logistics performance of a VMI program in a grocery supply chain: a simulation based approach".

Ha ritirato il premio
GETASEW ASHAGIRE TADDESE, *in quanto l'ing. Kerga è al momento fuori Italia*

PREMIO ALLA AMMINISTRAZIONE PUBBLICA

Flavio Tosi

Per la lungimiranza di un amministratore pubblico nel promuovere lo sviluppo della logistica ospedaliera.

PREMIO AD PERSONAM

Cecilia Eckelmann Battistello

Per il ruolo determinante nella creazione e nello sviluppo del terminalismo portuale, inserendolo quale elemento indispensabile del processo logistico.

Ha ritirato il premio
DANIELE TESTI
marketing & corporate immage manager di Contship Italia

PAOLO CATALANO

CARLO ROSA

ANDREA CORBETTA

ALFREDO COSTA

GINO MARCHET

VALENTINO CHIARPARIN

ving goods e farmaceutico) che stanno tenendo. Ha poi deciso di investire in immobili logistici, sfruttando anche il favorevole momento per chi ha fondi da investire nel settore immobiliare. La strada battuta da Geodis Logistics Zuest Ambrosetti e illustrata da **Alfredo Costa** è invece quella delle acquisizioni societarie (Sincrolog e San Cristoforo), al fine di non distruggere il patrimonio aziendale creato. Il severo monitoraggio dei costi, specie di quelli legati all'autotrasporto, è una delle soluzioni anticrisi adottata da Ceva Logistics. Il manager **Carlo Rosa** ha infatti illustrato come la creazione di una cabina di regia tecnologica (control room) si sia rivelata scelta di buon senso, con ottimi risultati economici. Tra le soluzioni adottate da Gefco e illustrate da **Andrea Corbetta** merita una segnalazione la creazione di una divisione per la consulenza alle PMI che intendono strutturare la loro supply chain. **Valentino Chiarparin** del general contractor GSE Italia ha - fra l'latro - parlato di Modulog System, soluzione che consente di realizzare immobili logistici a prezzi molto contenuti, nonché di un mega-progretto in via di realizzazione tra Usa e Messico. ■

Tante le formule e le soluzioni con cui i 3PL stanno fronteggiando l'attuale crisi

IL LOGISTICO DELL'ANNO: i manager

Piero Luzzati

Per la totale dedizione e professionalità profusa nel mondo delle imprese della logistica.

Giuseppe Bellandi

Per l'innovativo contributo dato alla gestione e movimentazione dei "bianchi" in magazzino.

Gaetano Frangi

Per l'impegno profuso nello sviluppare le attività dei Magazzini Generali, trasformandoli in operatori logistici.

Aldo Rosada

Per la professionalità espressa sia nell'ambito dell'attività spedizionieristica sia per il notevole contributo all'associazionismo imprenditoriale del settore.

Assologistica, l'Associazione nazionale che tutela e promuove gli interessi della logistica

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

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

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

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

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

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

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:
***ASSOLOGISTICA**: Via Camalio 19 - 20124 Milano*
Tel. 02 669 1567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45
www.assologistica.it
milano@assologistica.it
oppure ***roma@assologistica.it***

Assologistica

IL MAGAZZINO? UN' AZIENDA IN PICCOLO

La strada per rendere più efficaci le prestazioni di un deposito passa per una corretta selezione e un monitoraggio degli indicatori di costo.

di **Paolo Sartor**

Il peso e l'importanza di una efficace gestione delle attività del magazzino si stanno rilevando formidabili fonti di distinzione con la concorrenza ed elemento di garanzia per il raggiungimento di elevati livelli di servizio. Produttività, qualità del servizio al cliente interno ed esterno sono gli indicatori che misurano la competitività di un'azienda e sono gli stessi che vengono applicati ogni giorno nel magazzino. Ad esempio è ormai prassi consolidata che prodotti provenienti da diversi punti di produzione e/o fabbricati in momenti diversi e destinati al medesimo cliente vengano raggruppati e destinati nello stesso momento a un unico cliente, con il risultato di ridurre drasticamente i costi di spedizione e di ricevimento per il destinatario con un maggior controllo sulle operazioni di inoltro. L'esperienza insegna che è necessario elevare il grado di standardizzazione dei prodotti e che piccole attività di personalizzazione è opportuno siano attivate al momento dell'ordine del cliente.

La complessità organizzativa del magazzino è sempre più caratterizzata dall'aumento della velocità di rotazione dei prodotti e dalle consegne urgenti e accompagnata da una riduzione della consistenza media degli ordini. In questo contesto il magazzino inteso come complesso di risorse umane, attrezzature e sistemi di controllo deve essere nelle condizioni di poter gestire tempestivamente e con affidabilità il flusso delle informazioni nelle comunicazioni e delle personalizzazioni da associare a ciascun ordine, con la necessità di gestire un maggior numero di operazioni. Quindi esso deve offrire un'alta produttività di mezzi e persone in un ambiente ad elevata saturazione degli spazi, a cui si deve accompagnare un buon livello di selettività dei prodotti. In definitiva il magazzino si configura oggi come una piccola azienda, in grado di adeguarsi velocemente alle esigenze del mercato e al rispetto delle normative in materia di controllo, qualità, infortunistica, sicurezza e salubrità degli ambienti di lavoro.

La struttura deve adeguarsi velocemente al mercato e alle normative in materia di controllo

Per identificare e misurare le performance di un magazzino è necessario stabilire - in fase di progettazione - le macro attività che verranno svolte. Questo al fine di identificare gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere, stabilendo anche con quali indicatori saranno misurati tali obiettivi. Normalmente la gestione delle attività di un magazzino presuppone il coordinamento e l'organizzazione di sei differenti aree funzionali, cui vengono riferiti specifici indici prestazionali. Nel dettaglio si tratta delle aree ricevimento della merce, accettazione, stoccaggio, movimentazione, preparazione e allestimento dell'ordine e infine spedizione. Esaminando ogni attività e verificandone l'incrocio con gli obiettivi prefissati, sarà di conseguenza possibile determinare l'esatta identificazione degli indicatori prestazionali del magazzino.

Le ragioni che normalmente convincono le aziende a implementare un

sistema di misurazione delle performance e dei costi logistici è la possibilità di guidare la crescita dei ricavi, fornendo il livello di servizio più utile a soddisfare la clientela ed evitando il più possibile gli sprechi. Ma per raggiungere questi obiettivi bisogna prima di tutto costruire un sistema di controllo con opportuni indicatori economici che offra la possibilità di leggere immediatamente le ricadute sui costi logistici legati a specifiche politiche di marketing, commerciali e di pianificazione della produzione. Non bisogna però assolutamente trascurare la selezione della corretta soluzione logistica di magazzino. Gli impatti economici, finanziari e di capacità di risposta del deposito legati alla scelta di differenti soluzioni possono comportare anche delle gran brutte sorprese.

La funzionalità è il requisito essenziale di ogni magazzino e questo necessita in fase preliminare di studio di una seria analisi di pianificazione, realizzazione e messa in funzione. Una forma importante del magazzinaggio consiste nello stoccaggio su scaffalature, sistema idoneo per una vasta serie di prodotti dai pesi, dai volumi e dalle configurazioni delle unità di carico molto diversi. Esistono diverse soluzioni di logistica di magazzino, le principali sono rappresentate da scaffali a pianali per presa manuale, porta pallet a campata per uno o più pallet, scaffalature drive-in, scaffalature a gravità, scaffalature cantilever, scaffalature mobili e a carosello. Ogni soluzione va chiaramente rapportata al contesto aziendale, ad una analisi dei flussi in entrata e in uscita, oltre che degli impatti economici e organizzativi che ne conseguono. Nelle tabelle della pagina successiva vengono presentati i costi medi in euro/posto pallet per le attrezzature e mezzi di movimentazione.

Requisito essenziale è la funzionalità dell'immobile, che richiede una seria analisi di pianificazione

Le azioni tese a contenere l'incidenza percentuale dei costi logistici di magazzino sul fatturato, hanno un forte impatto sul valore aziendale, oltre ovviamente a rappresentare un differenziale competitivo sul mercato finale. Oggi si parla di costo logistico totale, includendo non solo il costo del trasporto e di gestione del magazzino, come ritenevano molte aziende in passato, ma la classificazione prende in considerazione numerose categorie rappresentate dai costi fissi, finanziari, opportunità e variabili. I primi sono i costi legati alle risorse impiegate per l'erogazione del servizio logistico e costi opportunità. I co- >

sti finanziari rappresentano il costo del capitale immobilizzato nelle scorte, nell'ambito dell'intero processo logistico, sotto forma di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. I costi legati alle risorse impiegate in diverse attività aziendali sono connessi alla gestione del processo logistico, ad esempio quelli relativi all'amministrazione delle vendite o alla gestione dei magazzini o dei trasporti. I costi opportunità sono i mancati guadagni dovuti a vendite mancate, penalità per ritardi nelle consegne, resi di merci da parte dei clienti. I costi variabili sono invece quelli che variano al variare dei volumi produttivi, quindi legati a fattori a rapido ciclo di assorbimento da parte del processo produttivo. Ad esempio, costi di trasporto, costi di stoccaggio dei prodotti e di gestione, attività particolari come confezionamento, imballaggi, kitting, ecc. Esistono infine diversi fattori che influenzano i costi logistici di magazzino e precisamente: le caratteristiche del prodotto, il costo del mantenimento delle scorte; le politiche adottate dalla direzione generale in materia di acquisti speculativi, livello di servizio al cliente, ampliamento della gamma prodotti; la localizzazione geografica del deposito (vedi i valori riportati nella tabella sui canoni di utilizzo dei magazzini a uso logistico) e infine la scelta dei canali di distribuzione che influiscono sui costi di mantenimento delle scorte e ovviamente anche sui costi di trasporto. ■

Oggi si parla di costo logistico complessivo, includendo quelli fissi, finanziari, le opportunità e le variabili

COSTI DELLE DIVERSE ATTREZZATURE DI MAGAZZINO

Soluzione di logistica di magazzino	Euro posto pallet
Scaffalatura porta pallet	18 - 22
Scaffalatura drive-in	46 - 52
Impianto compattabile	78 - 110
Impianto drive-in con satellite automatico	115 - 130
Scaffalatura a gravità	160 - 210
Impianto automatico autoportante con trasloelevatore	360 - 420

CANONI DI LOCAZIONE (PIENI) PER I MEZZI DI MOVIMENTAZIONE

Tipologia di attrezzatura	Canone mensile
Carrello frontale	Euro 430
Carrello a forche retrattili	Euro 750
Carrello trilaterale	Euro 1.650
Transpallet elettrico	Euro 190

Note: a) i valori si intendono comprensivi di manutenzione e mezzo sostitutivo
b) i valori possono variare sensibilmente in relazione alla zona geografica

CANONI DI LOCAZIONE DI IMMOBILI AD USO LOGISTICO

Area geografica	Euro/ mq anno
Friuli Venezia Giulia	32,00
Treviso – Parma	43,00
Padova	50,00
Bologna	55,00
Hinterland milanese	62,00
Firenze	80,00

Note: I valori sono validi per magazzini localizzati in vicinanza alle strade di viabilità primaria e al sistema ferroviario (magari con possibilità di organizzare l'intermodalità); con altezza minima sottotrave di 10,00 metri, distanza tra i pilastri interni di 12 metri, dotati di ribalte di carico a livello del pianale dell'automezzo ed ampio spazio di parcheggio e manovra per i medesimi.

RIPARTIZIONE DEI COSTI ASSOCIATI ALLE ATTIVITÀ DI MAGAZZINO

Tipologia di costo	Percentuale
Infrastruttura - aree	29 %
Attrezzature fisse e mobili (compresi ammortamenti e manutenzioni)	12 %
Personale diretto e indiretto	42 %
Sistema informatico	4 %
Spese generali	8 %
Oneri finanziari	5 %
Totale costi di magazzino	**100 %**

Note: I valori si riferiscono al magazzino prodotto finito di una azienda del settore meccanico con sede nel Nord Italia

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
Centro intermodale scambio merci gomma-rotaia
Servizi doganali
Trasporti e spedizioni
Commercio all'ingrosso

Obiettivi 2009
Sviluppo e potenziamento dell'area con servizi logistici avanzati; ampliamento del centro intermodale; implementazione dei servizi per le aziende insediate.

INTERPORTO CENTRO INGROSSO PORDENONE
AL SERVIZIO DELLE IMPRESE E DEL TERRITORIO

INTERPORTO-CENTRO INGROSSO
DI PORDENONE SPA
Interporto Centro Ingrosso Settore F, n.1
33170 Pordenone
Tel. 0434 573144 - Fax 0434 573237
www.interportocentroingrosso.com
info@interportocentroingrosso.com

AIUTI DI STATO SÌ, MA A QUESTE CONDIZIONI

Uno studio del Freight Leaders Council analizza come il combinato è supportato (molto) in Europa e (poco) in Italia. Il parere di importanti attori.

di **Ornella Giola**

Senza interventi governativi immediati a sostegno dell'intermodalità c'è il *"concreto rischio di una desertificazione dei servizi di trasporto combinato nel nostro Paese e di un ulteriore abbattimento della quota di trasporto intermodale e combinato"*. E' il monito lanciato a un recente incontro del Freight Leaders Council (FLC), nel corso del quale l'associazione privata che riunisce importanti operatori del trasporto merci ha sottoposto al sottosegretario ai Trasporti, Mino Giachino, uno studio elaborato da un apposito gruppo di lavoro in cui si esamina in dettaglio la situazione del combinato in Italia ed Europa e si propone una serie di misure di sostegno del settore.

Il documento parte da tre presupposti: le ricadute positive del combinato ferroviario su ambiente, sicurezza, economia, gettito e occupazione; la situazione di squilibrio modale che vede, per di più, il trasporto stradale e quello marittimo sovvenzionati dallo Stato; infine il quadro europeo in cui i contributi pubblici al trasporto ferroviario vanno dai 12 milioni di euro l'anno dell'Ungheria ai 160 della Svizzera. FLC propone di adottare fin dal 2010 un modello di contributi simile a quello in vigore in Svizzera, che prevede l'erogazione in relazione alla singola unità di carico trasportata, con una quota fissa (correlata cioè a ogni nuova unità di carico indirizzata al trasporto su ferro) e una quota variabile (legata alla percorrenza della unità stessa in territorio nazionale). Una prima stima dell'ammontare complessivo di tale contributo, secondo i calcoli di FLC, si attesta intorno ai 121 milioni di euro, da inserire in un quadro di interventi coordinati. Il documento raccomanda anche di erogare il contributo direttamente all'operatore (industriale o aggregatore) alla cui decisione è legata la scelta della modalità di inoltro della merce; di non contemplare il costo della tratta (o delle tratte) compiuta tramite mezzi su gomma; di individuare procedure di accertamento delle condizioni di finanziabilità ispirate da criteri il più possibile semplici; di evitare forme di erogazione «a pioggia», con benefici che premino indistintamente tutti i segmenti del trasporto combinato e di quello intermodale.

Il modello di contribuzione che andrebbe imitato è quello elvetico, rivelatosi determinante

«Il ministro Matteoli *è impegnato ad attivare fin dal 2010 il 'ferro-bonus', gli incentivi al combinato ferroviario, per trasferire quote di merci dalla strada alla ferrovia* – ha detto Giachino - *Il 'ferro-bonus' sarà inserito nella legge finanziaria per il prossimo anno, attraverso un emendamento in corso di predisposizione da parte del governo. La copertura è stata già individuata, destinando a questa misura una quota delle risorse che saranno recuperate con il provvedimento del cosiddetto scudo fiscale».*

Giuseppe Mele
Vice direttore area politiche industriali, Europa e internazionalizzazione di CONFINDUSTRIA

Archivio Hupac

"Sì agli incentivi, ma solo se temporanei e finalizzati"

Il trasferimento modale delle merci dalla strada al ferro è un obiettivo assolutamente auspicabile e da perseguire, ma i modi attraverso i quali si può realizzare sono diversi e tutt'altro che semplici. Vorrei ribadire alcuni concetti sui quali concentrare di più l'attenzione, prima di procedere al rifinanziamento degli incentivi al trasporto ferroviario delle merci. Gli incentivi, per loro natura, sono uno strumento costoso e difficile da maneggiare, a volte anche pericoloso, per cui vanno disegnati e attuati con molta attenzione, ma soprattutto devono essere "provvisori", perché possono "drogare" le imprese e il mercato. Ma prima ancora, occorre valutare se gli obiettivi collegati agli incentivi siano raggiungibili con altri strumenti. Nel settore specifico del trasporto ferroviario di merci andrebbero, quindi, tenute ben presenti le "condizioni" nelle quali si opera e verificare se e come intervenire su queste. Ad esempio: regolazione, qual è lo stato di apertura alla concorrenza, interna ed esterna al settore, e quali sono gli eventuali ostacoli da superare; infrastrutture, la disponibilità e l'assetto di centri intermodali, terminal, nodi di scambio e reti, lo stato della programmazione degli investimenti e della legislazione di riferimento su modalità realizzative e gestionali; mercato, l'esistenza di barriere, tecniche e formali, all'accesso degli operatori e lo stato dell'offerta di servizi, in termini di tratte, territori, ecc. Utilizzare gli incentivi in presenza di (anche forti) carenze nelle "condizioni operative" ha senso solo in via temporanea e finalizzata, cioè col contestuale impegno a risolvere i "nodi strutturali" del settore entro un preciso lasso di tempo. Ma vanno anche evitati "spiazzamenti", cioè incentivare modalità concorrenti di trasporto.

"La temporaneità degli incentivi si spiega con la necessità di risolvere i nodi strutturali del settore"

Se gli incentivi vengono dati fuori da questo "quadro concettuale" rischiano di essere inutili e costosi per le casse pubbliche (e per la collettività), se non dannosi (soprattutto per le imprese), perché in teoria dovrebbero diventare "stabili", per compensare i costi derivanti da nodi strutturali irrisolti e che non si vuole risolvere. Per questo, le motivazioni anti-crisi, addotte da più parti in questa difficile congiuntura economica per dare incentivi al trasferimento modale, rischiano di essere solo un temporaneo palliativo. Semmai andrebbe colta l'opportunità della crisi per risolvere i nodi strutturali e accompagnare l'attuazione di riforme e investimenti con incentivi mirati ed efficaci. Poi va affrontata la questione su "come" disegnare gli incentivi, tema tutt'altro che facile, che comporta scelte fondamentali per la loro efficacia. La prima riguarda i beneficiari: alla domanda (gli utenti industriali, commerciali e logistici) o all'offerta di servizi (le imprese ferroviarie)? Sarebbe meglio alla domanda, per evitare rischi di annullare gli "effetti incentivanti" attesi (ad esempio, la reale riduzione dei prezzi di servizi all'utenza). La seconda ri- >

guarda le modalità di incentivazione: in forma generale o specifica? Entrambe sono efficaci, ma è migliore e più semplice la prima, preferibilmente da attuare attraverso la fiscalità (ad esempio, IVA agevolata per servizi di trasporto ferroviario delle merci), ma vanno verificate le compatibilità giuridiche (soprattutto comunitarie) e finanziarie (impatto sul bilancio pubblico). Queste stesse compatibilità vanno verificate pure nelle modalità specifiche di incentivazione, che vanno attentamente impostate (un credito d'imposta ha effetti diversi da una sovvenzione) e dovreb-bero essere molto selettive in termini di obiettivi: preferenze sulle tratte, minimi quantitativi (merci e percorrenze) e condizioni operative (treno e/o spedizione) incentivabili. È (relativamente) facile per la politica dare incentivi, perché servono anche a tacitare chi chiede interventi più incisivi e risolutivi, ma più impegnativi; lo è anche per le imprese (o per chi le rappresenta) chiederli, per ricevere un sollievo immediato, anche se temporaneo e limitato. Ma se servono solo a rinviare le vere decisioni, chi ci rimette è il Paese.

Sebastiano Grasso
consigliere nazionale di ASSOLOGISTICA
"Senza linee guida, le lobby rischiano di danneggiare il Paese"

Opinioni unanimi convengono (ancora una volta!) sulla necessità assoluta di trasferire merci dalla strada alla ferrovia: questo principio è stato ribadito da tutti i vari relatori a un recente convegno sul ruolo dell'intermodalità nel trasporto merci italiano tenutosi a Roma. Nel passare, però, dall'enunciazione dei principi all'individuazione delle azioni necessarie a trasformare le idee in fatti e operazioni tangibili, ancora una volta è risultata evidente sia la dissonanza di tante prese di posizione che l'assenza di una linea guida precisa e traente del nostro referente governativo.

Infatti, se è assolutamente condivisibile (ancora una volta è però un principio!) che *"la vera ricerca non consiste nello scoprire nuove terre, ma nell'avere nuovi occhi"*, così come ha citato il sottosegretario Giachino, è altamente improbabile che il mondo del trasporto – oggi nella grave crisi che stiamo attraversando – sia in grado di suggerire al Governo una proposta condivisa da tutti gli attori sul tema dell'auspicato shift modale tra strada e rotaia.

"Al momento quel che è assente è la logica delle scelte. Inoltre mancano le competenze "

Il macro sistema del trasporto del nostro Paese, da sempre drammaticamente frammentato, può riorientare i propri sforzi e i propri comportamenti solo all'interno di un sistema di decisioni politiche di più ampio respiro e di corretta coerenza sociale ed economica (non riconducibili però alla sola decisione - pur molto importante - di introdurre un bonus a favore degli operatori del combinato) ma questa è materia spiccatamente governativa, non della singola associazione o della singola impresa. La logica della scelta è assente e forse anche le vere competenze sono scarse: l'effetto finale è che – senza una linea guida chiara e netta – ogni lobby può perseguire con successo i propri interessi corporativi a scapito dell'indispensabile equilibrio che deve permeare l'interesse e la competitività del nostro Paese. Qualche elemento positivo emerge però dai marosi giornalieri: associazioni in passato antagoniste trovano, con nuova ed eccellente maturità, temi comuni per i quali unire le forze (il ferro bonus sostenuto sia da Assologistica che da UIR); la regione Emilia Romagna indica una linea di comportamento precisa e solida che sarà eccellente apripista per altre scelte analoghe; Confindustria auspica che i sussidi vengano erogati agli utenti del sistema ferroviario (industria, commercio e logistici).

Ma di fronte a queste voglie di cambiamento si ergono ancora le barriere erette sia dal sistema autotrasportistico (alle cui pressioni il nostro Governo non è capace di contrapporre un sistema di regole e di soluzioni che potrebbero, ad esempio, semplicemente adottare soluzioni già realizzate in altri Paesi europei), che dal comportamento e dalle scelte del management del gruppo FS (pronto a negare i problemi esistenti e a operare scelte che, pur dichiarando pubblicamente la volontà di liberalizzazione, di fatto ne impediscono la vera attuazione in mille modi diversi e spesso non evidenti a un osservatore esterno). La vera distanza dall'obiettivo è ben misurabile da una battuta molto semplice che descrive la situazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria: "*….operiamo da un anno e mezzo, non siamo ancora*

a posto giuridicamente ". L'ANSF ha il compito di garantire quanto occorre a realizzare la liberalizzazione del mercato ferroviario italiano e, di conseguenza, a contribuire al tanto agognato spostamento del traffico merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria: in assenza degli strumenti giuridici necessari, quando potrà operare incidendo concretamente sulla libera strada del vero cambiamento!!!

Alessandro Ricci
presidente di UIR
Unione Interporti Riuniti
"Quello che occorre è soprattutto fare sistema"

L'Italia opera in una condizione di inefficienza trasportistica dovuta alla mancanza di un armonico disegno politico-nazionale di sviluppo e coordinamento di processi logistici che si traduce in un grave disequilibrio modale, appannaggio del trasporto stradale, e ancor di più in un notevole contenimento della competitività economica che pone il nostro Paese in una posizione secondaria rispetto a gran parte dell'Europa. La crisi economica e con essa il drastico calo del trasporto merci degli ultimi mesi non sono certo serviti da stimolo per l'elaborazione di un piano di emergenza a favore di processi strutturati di riorganizzazione e implementazione di medio e lungo termine; al contrario questa deficienza ha ulteriormente stimolato l'intensificarsi di iniziative isolate e settoriali basate su lobby di interesse privatistico e corporativo. UIR certamente accoglie con grande entusiasmo il provvedimento del "ferro bonus" lanciato dal ministro dei Trasporti Matteoli e relative modalità di erogazione, ma non può, comunque, esimersi dal porre in evidenza che anche tale iniziativa riguarda un contesto ben circoscritto che ben poco si interfaccia, si integra e si completa con "l'eco bonus" e con altre iniziative a supporto di singole modalità di trasporto, iniziative che se, slegate da precise logiche di sistema, rischiano di limitare le ricadute positive di impegni finanziari importanti che adesso più che mai il nostro Paese necessita di valutare in modo decisamente approfondito. ■

"Senza una logica di sistema si limitano le ricadute positive di impegni finanziari importanti"

CONTRIBUTI AL COMBINATO
IN EUROPA FUNZIONANO COSI'

Ecco, Paese per Paese, gli incentivi che i vari governi hanno stabilito per favorire il trasporto combinato strada-rotaia.

Austria: 24 milioni di euro (fino al 2014) per acquisto di tecnologie innovative, sistemi e attrezzature, nonché per la realizzazione di studi di fattibilità volti allo sviluppo del trasporto combinato.

Belgio: prorogata la decisione della Commissione Europea per incentivi di 25 milioni di euro annui (in 4 anni) per contributi in conto esercizio per gli operatori di trasporto ferroviario merci (con distanza ferroviaria minima 51 km) e incentivi finalizzati all'avvio di nuovi servizi di trasporto combinato internazionale. Previsti inoltre ulteriori incentivi al trasporto merci alternativo alla strada di 3,5 milioni di euro annui (in 6 anni), per finanziamenti all'acquisto di terreni, attrezzature e sviluppo infrastrutture e impianti per il trashipment e per il trasporto di container per via navigabile.

Francia: prolungati gli aiuti di Stato al combinato di 40 milioni di euro annui per il periodo 2008-2012. Ridotta la tariffa di accesso alla ferrovia per i treni merci e prevista una carbon tax a partire dal 2011. Stanziati 7 milioni di euro per il periodo 2009-2015, in gran parte destinati al traffico ferroviario delle merci per l'ammodernamento della rete.

Svizzera: riconosciuto un contributo variabile per ogni treno intermodale in transito (tra 850 e 2000 euro a treno) e un'ulteriore quota fissa di 90 euro per ogni unità di carico trasportata su ferro e assimilabile ad un autoarticolato stradale. L'ammontare totale degli incentivi previsti dal governo svizzero per il 2010 è di circa 160 milioni di euro.

Germania: previsto un contributo di 115 milioni annui (fino al 2011) per la costruzione ed estensione dei terminal e acquisto di attrezzature per transhipment.

Polonia: erogato un contributo di 111,6 milioni (fino al 2015) per la costruzione di centri e terminali logistici e acquisto di attrezzature in genere.

Repubblica Ceca: stabilito un contributo di 40 milioni (in 5 anni) per la graduale realizzazione dell'interoperabilità tra i sistemi ferroviari nazionali e quelli dei Paesi limitrofi nonché tra gli operatori ferroviari. Inoltre è previsto un ulteriore contributo a favore della riduzione dell'impatto ambientale del trasporto ferroviario e dell'aumento della qualità in termini di sicurezza (diminuzione numero di incidenti).

Gran Bretagna: un contributo di 19 milioni (in 5 anni) propone incentivi al trasporto merci alternativo alla modalità stradale, incluso trasporto ferroviario combinato.

Ungheria: decisi 12 milioni (periodo 2008-2011) per incentivi all'autostrada viaggiante tra la città ungherese di Szeged e quella austriaca di Wels.

FRA UIR E ASSOLOGISTICA È ORA DI FARE. ASSIEME

Dopo la recente firma del protocollo di intesa, le Associazioni lavorano per dar vita ad azioni congiunte da attuare prossimamente.

di **Ornella Giola**

ALESSANDRO RICCI DI UIR (A SINISTRA)
E NEREO PAOLO MARCUCCI DI ASSOLOGISTICA

Assologistica e UIR (Unione Interporti Riuniti), che rappresentano il più ampio insieme di aziende di logistica del Paese con circa 150.000 addetti tra diretti e indiretti, di fronte a un folto gruppo di operatori riuniti all'interporto di Novara CIM, hanno definito il loro programma di lavoro traducendo in azioni, da perseguire nei prossimi mesi, i contenuti del protocollo sottoscritto recentemente dalle due associazioni. I due presidenti -Alessandro Ricci per UIR e Nereo Paolo Marcucci per Assologistica - hanno trovato intesa per la coincidenza di punti di vista e di obiettivi. "*Oggi* - ha detto Ricci - *è forte l'esigenza di presentarsi al mondo politico e delle istituzioni con voce unica, valorizzando maggiormente quello che ci unisce. Lo Stato deve programmare e pianificare, rivisitando con le Regioni, il Piano della Logistica, offrendo al Paese un quadro di riferimento e di certezze entro il quale sia consentito alle aziende di muoversi secondo logiche di mercato. Vogliamo essere al tavolo delle trattive quando si discuterà del piano relativo agli interporti*". Le aziende del settore logistico possono offrire alle imprese - in particolare piccole e medie - servizi efficienti e a costo contenuto sostenendone la competitività nonostante le turbolenze del mercato globale. *"E' necessario impegnarsi perché vi sia maggiore consapevolezza delle opportunità offerte dalla rete logistica esistente nel Paese, rimuovendone i colli di bottiglia sia fisici che culturali* - ha sostenuto Marcucci - *In questo senso c'è coincidenza tra gli interessi imprenditoriali dei quali le due associazioni sono portatrici e quelli generali del Paese"*. Il presidente di Assologistica ha poi ricordato quanto essenziale per l'economia italiana sia poter contare su un sistema ferroviario pluralistico ed efficiente, su interporti e porti non polverizzati. *"Il tempo del solo*

"Forte è l'esigenza di presentarsi al mondo politico e delle istituzioni con voce unica, valorizzando ciò che ci unisce"

dire - ha detto Marcucci - *è finito; ora non ci resta che agire per consentire l'erogazione di servizi di qualità"* .

Durante la discussione - alla quale hanno partecipato diversi imprenditori - sono state approfondite le analisi e le proposte contenute in documenti elaborati dalle due associazioni a proposito di servizi ferroviari e camionistici e di possibili interventi per stimolare l'utilizzo razionale di funzioni logistiche e interportuali. Perplessità, dubbi e contrarietà sono state espresse a proposito di recenti decisioni governative in controtendenza, che favoriscono pratiche monopoliste da parte del gruppo FS. Vi è stato invece apprezzamento per l'impegno a introdurre strumenti di start up per imprese ferroviarie private da parte del ministro Matteoli, per l'attenzione ai correttivi richiesti dalle associazioni alla legge di riforma portuale da parte del senatore Grillo.

"Occorre impegnarsi perché ci sia più consapevolezza delle opportunità della rete logistica esistente"

Tra gli interventi della tavola rotonda segnaliamo in particolare quello del consigliere di Assologistica (nonché amministrare delegato di Sogemar)Sebastiano Grasso, il quale si è chiesto quale ruolo stia giocando in questo momento lo Stato italiano. *"Il Mediterraneo* - ha detto Grasso - *vuole fare sistema, ma noi non ci siamo. Perdiamo in competitività anche con Paesi nord-africani che hanno pianificato e realizzato interventi infrastrutturali notevoli (si pensi a Tangeri-Med). La logistica è un'attività "hard", con navi e treni che si spostano da un punto a un altro; un'attività che viene sempre più svolta in un clima di competitività anche internazionale. Ora più che mai è il tempo dell'unità tra associazioni, se si vogliono fare pressioni per ottenere impegni seri da parte pure dello Stato".* E il tema delle sinergie associative è stato trattato anche dal segretario nazionale di Assologistica, Jean François Daher, il quale ha fra l'altro ricordato come sia importante che i logistici (e quindi Assologistica) partecipino ai tavoli governativi delle trattative con gli autotrasportatori. ■

FERRO-GOMMA, COSA CONVIENE DI PIÚ

Alla domanda ha cercato di rispondere un convegno romano, al quale sono intervenuti importanti esponenti del mondo politico.

di **Tiziano Marelli**

Appuntamento importante, quello di fine novembre a Roma, per fare il punto sulla situazione del trasporto. Nel nostro Paese, e non solo. Occasione di discussione e approfondimento è stata la presentazione del libro-ricerca "La via delle merci", scritto da Maria Cristina Treu (professore ordinario di Urbanistica al Politecnico di Milano) e Giuseppe Russo (docente incaricato al Politecnico di Torino). Il convegno - organizzato dal Gruppo 24 Ore in collaborazione con Sitaf (Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus) - aveva per tema "Ferro o Gomma? Analisi costi/benefici al di là dei luoghi comuni" e ha visto la partecipazione di politici e operatori nazionali del settore dei trasporti al massimo livello. Ad aprire i lavori è stato il vicepresidente e responsabile dei trasporti della Commissione Europea Antonio Tajani; a seguire (solo per citare alcuni degli intervenuti) non sono mancati i contributi di personalità competenti come quello del presidente di Sitaf Giuseppe Ceutti, del presidente della commissione trasporti della Camera Mario Valducci, del presidente di Aiscat Fabrizio Palenzona e (a conclusione dei lavori) del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli.

All'incontro è stato presentato un libro-ricerca il quale rileva che la ferrovia è molto più cara dei camion

Lo studio portato a termine dai due cattedratici – entrambi presenti all'incontro – si poneva l'obiettivo di individuare le modalità di trasporto merci più convenienti attraverso i valichi dell'Italia settentrionale. Per farlo sono state prese in considerazione le quaranta tratte principali sulle quali viaggiano ogni anno qualcosa come 45 milioni e mezzo di tonnellate di merci italiane verso Francia, Spagna, Germania, Belgio, Austria, Inghilterra e Olanda: tutte nazioni che rappresentano i principali partner commerciali europei del nostro Paese. Dalla ricerca è emerso come i costi medi del puro servizio relativo alle due alternative di trasporto messe a confronto – appunto: il trasporto su gomma e quello su ferro –, assumendo come base un carico di merci standard pari a 25 tonnellate, siano risultati di 1,24 euro al chilometro per il trasporto demandato a un mezzo autoarticolato mentre presentino un onere più alto, variabile fra i 2,1 e i 4,2 euro al chilometro, nel caso di un trasporto ferroviario.

L'indagine ha evidenziato che non esiste una modalità di trasporto di per sé ottimale e assolutamente prevalente sull'altra. E anche che se le

Archivio Volvo

"politiche" connesse al trasporto di merci privilegiassero in modo indiscriminato una sola delle due modalità non si otterrebbero i massimi benefici, sia per l'economia che per la società nel loro complesso. Nel particolare, dallo studio è emerso come i traffici che si aggirano intorno ai 1000 chilometri di percorrenza potrebbero avvataggiarsi da una scelta del trasporto su ferro, mentre tutti quelli inferiori (che rappresentano il 75 percentoå dei flussi complessivi) siano indubbiamente più connotati da una convenienza nello scegliere la gomma. Da questo risulta evidente che utilizzando la cosiddetta "ottimizzazione modale" - cioè la scelta oculata del miglior mezzo di trasporto merci - si arriverebbe a contrarre i costi fino a 2,3 euro per ogni tonnellata trasportata, con un risparmio per l'intero sistema logistico di circa 202 milioni di euro all'anno.

Per contro in caso di perseguimento di una politica di trasferimento non selettivo del traffico merci verso la ferrovia, l'onere negativo potrebbe raggiungere i 552 milioni di euro: un costo economico indubbiamente molto serio e difficile da sopportare per tutta l'economia di settore. La ricerca ha anche affrontato il tema delle infrastrutture a sostegno della mobilità delle merci, mettendo così in risalto come l'Italia presenti una dotazione di reti e di nodi indubbiamente non all'altezza della situazione europea nel suo complesso: un problema irrisolto che mette il nostro Paese in grande difficoltà rispetto all'accesso e alla viabilità verso i corridoi continentali esistenti, invece connotati da grande modernità di scorrimento. ■

LA PAROLA AI POLITICI

Elemento importante emerso dalla ricerca è quello che evidenzia come il 48% delle risorse sia destinato al miglioramento delle infrastrutture viarie, mentre per quanto riguarda il trasporto su ferro ben l'80% delle opere risulti ancora in fase di progettazione: dati, secondo il presidente di Sitaf Giuseppe Cerutti, "*dai quali si evince che le grandi infrastrutture da sole non bastano, ma bisogna piuttosto intervenire sulle singole tratte. Sono necessari progetti specifici rispetto ai contesti regionali, una gestione più aperta dei centri di interscambio e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto merci*". Di nodi, modalità e intermodalità ha parlato nell'occasione anche Antonio Tajani, che ne ha approfittato per introdurre un altro elemento di discussione: quello della "concorrenza", che secondo il vicepresidente Ue "*deve allargarsi ai trasporti via mare e via aria. Io non credo sia opportuno scontrarsi 'a prescindere', ma che piuttosto sia importante farlo sul terreno della concorrenza e dell'economia di scala. Per usare un'immagine concreta, io sono molto affascinato dalla competizione che si è creata fra treno e aereo sulla tratta Milano-Roma, e credo che anche nel trasporto merci i problemi vadano affrontati così: con il confronto reale sui servizi offerti e sui costi che ne scaturiscono*". Per il ministro Matteoli, invece, l'auspicio è quello di "*un corretto rilancio dell'offerta ferroviaria che comporti un reale regime di concorrenza nel complesso dei trasporti nazionali su merce*"; una direzione rispetto alla quale, secondo il titolare del dicastero dei trasporti, "*ormai da tempo si è mosso il Governo, sia con i decisi stanziamenti riservati alle Fs (6 miliardi di euro solo nel 2009), sia nell'ammodernamento della rete viaria proiettata verso l'Europa, e la realizzazione del passante di Mestre rappresenta un chiaro e illuminante esempio di impegno deciso in questo senso*".

COMPARAZIONE FRA I MEZZI PESANTI (SUPERIORI A 3,5 TONNELLATE) CIRCOLANTI IN ITALIA NEL 2005 E MEZZI PESANTI IN TRANSITO AL TRAFORO DEL FREJUS NEL 2008 PER CLASSE "EURO"

Classe	Parco mezzi pesanti circolanti in Italia (2005)	Frejus (2008)
Euro 0	54,4%	0%
Euro 1	7,15%	1,3%
Euro 2	19,9%	11,4%
Euro 3	18,6%	65,8%
Euro 4	0,0%	16,4%
Euro 5	0,0%	5,8%

Fonte: dati COPERT da Sinanet e SITAF

Dalla tabella sopra risulta evidente come la somma delle classi Euro 0 e 1 fosse pari al 60% nel 2005 in Italia. La somma delle stesse classi transitate al traforo del Frejus nel 2008 è invece pari all'1%, a vantaggio di una maggiore diffusione di Euro 3 e 4. Dagli studi effettuati emerge che le emissioni di CO2 prodotte dal 2004 al 2006 hanno registrato un calo del 24,45% e si stima che nel 2010 si ridurranno ulteriormente del 46,94%; per quanto riguarda le emissioni di NOx, il calo dal 2004 al 2006 è stato del 45,10% (- 71% nel 2010); le emissioni di OP dal 2004 al 2006 hanno raggiunto quota - 40,10% e si stima che nel 2010 subiranno un'ulteriore riduzione del 58,51.

E' NATA UFFICIALMENTE INTERPORTO DI PADOVA MAGAZZINI GENERALI

La SpA deriva dalla fusione di due importanti player padovani. Sergio Giordani ne è il presidente, Sergio Rossato il direttore generale.

di **Irene Zaino** e **Federico Paluan**

Per numeri, storia e know how è già a pieno titolo un colosso dell'interportualità del Nordest, con lo sguardo in direzione dei mercati che da Venezia puntano all'est del mondo. È diventata ufficialmente una realtà, la nuova società "Interporto di Padova – Magazzini Generali SpA". Il 25 novembre negli uffici di Galleria Spagna è stato siglato l'atto definitivo di fusione, ultimo passaggio che formalizza la nascita dell'operatore nordestino frutto dell'unione tra i due più importanti player della logistica padovana, Interporto e Magazzini Generali di Padova. Alla firma hanno preso parte il presidente di Interporto Padova Spa (che sarà il nuovo presidente di Interporto Padova – Magazzini Generali Spa) Sergio Giordani, il nuovo Cda al completo, il direttore generale Sergio Rossato, i soci pubblici rappresentati dal sindaco di Padova Flavio Zanonato per il Comune, dal presidente della provincia di Padova Barbara Degani per l'Amministrazione provinciale, dal presidente della Camera di Commercio Roberto Furlan per l'ente camerale, oltre al presidente di Magazzini Generali Srl Venanzio Rosina.

"Il documento *sottoscritto* - ha spiegato il presidente Giordani - *mette "il sigillo" a un'operazione storica di cui si era iniziato a parlare fin dalla prima metà degli anni Ottanta, quando si era intuita la collocazione strategica di Padova. La lungimiranza di allora è stata portata a compimento in tempi record grazie ai soci che hanno sempre creduto in questo percorso e al clima di collaborazione che si è creato tra i funzionari e i Consigli di amministrazione di Interporto e Magazzini. Alla fine, il progetto di fusione in sé ha richiesto solo quattro mesi per essere ultimato, il resto del tempo è servito per le pratiche burocratiche. L'obiettivo ora è di fare di questa nuova azienda che per numeri è già la più grande d'Italia e una tra le più grandi d'Europa. Un traguardo che diventerà realtà anche grazie alla collaborazione con la Regione perché lo spostamento delle merci via terra, nave, via treno e via aereo farà la differenza".*

La firma arriva dopo un iter complesso iniziato nel 2008, sotto la guida di soci pubblici e consigli di amministrazione di Interporto e Magazzini Generali. Dopo l'approvazione dei consigli di Comune, Provincia e Camera di Commercio, un difficile lavoro di stime e la trasformazione di Magazzini Generali da ente autonomo a Società di capitali, si è giunti alle assemblee straordinarie dell'8 settembre scorso. Quando i direttivi di Magazzini e Interporto hanno dato il via libera ufficiale alla fusione per incorporazione. In appena due mesi e mezzo si è completato anche il trasferimento degli uffici di Magazzini Generali da Corso Stati Uniti 18 alla sede di Interporto in Galleria Spagna 35, oltre all'aggregazione dei sistemi informativi. Di fatto, quindi, il nuovo soggetto societario "Interporto di Padova – Magazzini Generali SpA" è, a tutti gli effetti, operativo.

"Si tratta *di un'operazione di grandissimo respiro* – ha detto il sindaco Zanonato – *perché in maniera forse atipica rispetto al panorama abituale, le istituzio-*

I NUMERI DELL'INEDITA S.P.A.

Interporto di Padova- Magazzini Generali SpA nasce con un capitale sociale di **29.092.100 euro**. Le azioni hanno godimento dal 1 gennaio 2010. La società opera 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). La movimentazione viene stimata su **3 mila treni all'anno** e **300 mila container**.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

È stato ridotto da 26 a 9 membri. Il nuovo Cda (e il collegio sindacale nominato dall'Assemblea ordinaria dei soci) durerà in carica fino all'approvazione del bilancio 2011. Ecco i componenti:
Presidente: Sergio Giordani
Vice presidente vicario: Luciano Greco
Consiglieri: Barbara Degani, Roberto Furlan, Sergio Gelain, Luciano Greco, Mario Liccardo, Aladino Lorin, Roberto Marcato e Gadi Luzzatto Voghera.
Collegio sindacale: Francesco Giordano (presidente), Salvatore Lampone e Francesco Salata.

ni hanno saputo lavorare per il bene del territorio e per lo sviluppo di quest'azienda. Abbiamo trovato un accordo che va al di là del colore politico con una riduzione anche delle nomine all'interno del Cda e mettendo insieme due realtà che realizzeranno risultati importanti per tutto il territorio". Il percorso della fusione può considerarsi a pieno titolo la risposta "forte e chiara" data dal mondo istituzionale e dai Cda delle due aziende leader della logistica padovana alle esigenze di sviluppo, nonché di competitività espresse dal mondo economico padovano.

"La società – ha dichiarato la presidente Degani – *è una tra le più importanti dello scenario nazionale insieme all'Interporto di Verona. Quest'ultimo guarda verso i mercati nordeuropei. Interporto di Padova – Magazzini Generali, invece, mira già da tempo a Venezia e ai mercati che viaggiano verso Est, ma anche verso il nord. La Provincia vuole giocare un ruolo importante in questa fase di passaggio anche attraverso una presenza diretta nel nuovo Consiglio di Amministrazione".* L'obiettivo è quello di fare della logistica e dell'interportualità un sistema avanzato per il Nordest in grado di competere con i principali nodi logistici europei. L'integrazione tra lo spostamento delle merci via ferro, gomma, navi e aerei e la loro gestione in piattaforma, giocheranno un ruolo cruciale nel contesto attuale.

"Questo risultato – ha sottolineato Furlan – *è stato raggiunto in tempi davvero rapidi e sarà promotore di un salto di qualità che interesserà tutto il territorio del Nordest, il motore di gran parte dell'economia italiana, quindi siamo convinti che quest'azienda saprà giocare il suo ruolo fino in fondo".* Nell'economia odierna vince infatti la rapidità con cui si fanno circolare colli e pallet, a parità di efficienza e prezzo. Il futuro vede la polarizzazione di queste funzioni attorno a pochi nodi in tutto il territorio nazionale. Ecco quindi l'importanza di un soggetto che, per numeri, know-how, tradizione e qualità, si candida ad essere uno dei più competitivi leader del settore interportuale e logistico italiano ed europeo. *"Abbiamo saputo rispondere alle esigenze del mercato con velocità* – ha evidenziato il presidente Rosina – *ma tengo a ribadire che la storia di Magazzini Generali entra nella nuova realtà interportuale non come elemento residuo, bensì come valore decisivo per l'azienda che nasce".* Allora come oggi questi due operatori, per la prima volta uniti insieme in "Interporto di Padova – Magazzini Generali SpA", sono pronti a scrivere le pagine più importanti dello sviluppo di tutto il Nordest. Per questo, l'Associazione Logistica Nordest ha deciso di presentare come eccellenza dell'intermodalità e dell'interportualità avanzata un vero e proprio leader del settore. ■

LAZIALE DISTRIBUZIONE COMPIE TRENT'ANNI

Investimenti in formazione, strutture e ICT sono le chiavi del successo del 3PL, che ora ha anche una nuova sede a Santa Palomba (Roma).

di **Tiziano Marelli**

Proprio quest'anno ricorre il trentesimo anniversario dalla fondazione del gruppo Logistico Laziale, importante realtà imprenditoriale del settore nata nel 1979 grazie all'attivismo di Giuseppe Bursese, che ne è ancor oggi l'amministratore delegato, nonché il continuo animatore e innovatore. Fondata per offrire alle aziende servizi di spedizione evoluti, la società - che vanta un fatturato 2008 di circa 50 milioni di euro e che conta circa 350 dipendenti - ha consolidato negli anni il proprio posizionamento sul mercato logistico-distributivo, grazie alla continua differenziazione dell'offerta, all'ampliamento del raggio d'azione in campo europeo ed internazionale e anche grazie alla politica di decisi investimenti in strutture, formazione e informatizzazione.

Il polo inedito, di quasi 100 mila mq, si trova a soli dieci chilometri dal Grande Raccordo Anulare

Da settembre 2008 il gruppo - che dispone di 15 piattaforme, patrimonio di sei società consociate (Laziale Distribuzione, Interlaziale, Laziale Express, LogDi e InLog) ha spostato le sue attività (pur continuando a contare su alcune filiali decentrate sul territorio nazionale) da Pomezia a Santa Palomba, restando a ridosso della capitale (raggiungibile a circa quindici chilometri verso nord, sulla via Ardeatina) ma ora ancora maggiormente in linea con i bisogni propri di un settore sempre più "esigente", come quello connesso alla logistica e all'autotrasporto. La nuova sede, infatti, è dotata di quasi 100 mila mq di struttura coperta rispetto a un'area complessiva pari a circa 300mila mq; è ubicata a poco più di due chilometri dalla stazione ferroviaria della cittadina laziale e a soli dieci chilometri dal più vicino acces-

CINQUE DOMANDE A GIUSEPPE BURSESE

Giuseppe Bursese, classe '39, una vita dedicata a trasporti e logistica (ma soprattutto a quest'ultima) partita dalla classica gavetta, approdata tre decenni fa all'impresa in proprio e familiare, e arrivata oggi alla notevole realtà di Santa Palomba, un'eccellenza di cui andare indubbiamente fieri.

Quali sono le ragioni del suo successo?

▮ Direi che si devono soprattutto a una lungimiranza imprenditoriale, nel particolare all'aver capito l'importanza della continua evoluzione e innovazione. E' per questo che noi, fin dalla nostra nascita, abbiamo sempre deciso di reinvestire gli utili e di non fermarci mai. Come si dice? Chi si ferma è perduto, e questo vale anche e soprattutto nel nostro campo. Importantissimo è anche il rapporto con i dipendenti, che noi non smettiamo mai di formare, favorendone la crescita professionale. I risultati che ne derivano qui da noi sono molto evidenti.

Uno sguardo molto attento al futuro quindi, anche rispetto a iniziative innovative come ad esempio il fotovoltaico?

▮ Naturalmente. A questo proposito voglio sottolineare che proprio recentemente abbiamo deciso di mettere a disposizione 60mila mq del tetto dei nostri edifici di Santa

so al Grande Raccordo Anulare della capitale, punto dal quale è possibile giungere in pochissimo tempo ad entrambi gli aeroporti romani (Ciampino è a 15 chilometri, Fiumicino a 45), ad ogni ingresso autostradale in partenza o transito da Roma (con particolare favore per gli snodi che portano verso meridione), oltre che il porto di Civitavecchia, snodo portuale vitale del centro Italia che si trova a circa 85 chilometri in direzione nord.

Vera e propria mission si è rivelata, negli anni, proprio la specializzazione raggiunta nel campo strettamente logistico, perseguita con la creazione per ogni settore di impianti dedicati realizzati con strutture tecniche e informatiche specializzate. Indirizzo aziendale assai preciso, questo, che ha permesso al Gruppo Logistico Laziale di rivelarsi molto competitivo in termini di costi e servizi offerti, e alle sue aziende-clienti di poter invece godere della gestione di maggiori volumi ottenendo decise economie di scala, di diminuire le movimentazioni dei prodotti, di ridurre i costi interni di gestione, di migliorare l'efficienza nelle prestazioni, di rispettare il lead time e di poter usufruire dell'offerta di nuovi servizi. La struttura di Santa Palomba, oltre che essere naturalmente dotata di tutte le certificazioni di qualità richieste, è attrezzata con il meglio della tecnologia propria del settore, è coperta da cablatura integrale, dotata di pavimento antipolvere e sofisticati sistemi antincendio, anti-intrusione e televigilanza: tutte caratteristiche che permettono una gestione logistica dei prodotti depositati ad altissimo livello partendo dal ricevimento dei materiali per passare al loro controllo, alla presa in carico e allo stoccaggio fino alla distribuzione verso le differenti piattaforme, ai fon- >

Per ogni settore merceologico l'operatore ha creato impianti dedicati, con strutture ICT specializzate

Palomba a questa tecnologia; siamo già nella fase di valutazione delle offerte che ci sono state formulate da alcuni gestori. Sempre in questo ambito, vorrei sottolineare che noi diamo molta importanza anche alla raccolta differenziata. Ordine e pulizia comportano anche maggiore efficienza e più risparmio: tutte situazioni che ci trovano molto sensibili.

Modi efficaci anche questi, indubbiamente, di combattere la crisi…

Certo, visto che ha naturalmente toccato anche noi. Anche se devo ammettere che il fatto di poter disporre e trattare segmenti differenti di prodotto ci ha permesso, negli ultimi anni, di attutirne in maniera sensibile gli effetti. A questo proposito credo sia stato importante aver puntato molto più sulla logistica (nella misura dell'80% circa del nostro business) piuttosto che sul trasporto: un'altra scelta che definirei senz'altro vincente.

Che cosa vi attende a breve?

Anzitutto un deciso ripensamento del nostro parco-clienti. Io credo che una selezione in questo senso possa portare ad una migliore gestione del rapporto con chi continueremo a seguire, con conseguenze positive facilmente immaginabili in termini soprattutto di servizi a valore aggiunto.

Qual è la sua opinione rispetto all'associazionismo di categoria?

Penso che sia necessario andare nella direzione di una maggiore coesione fra i diversi partner e che si dovrebbe auspicare una maggiore chiarezza, non mediata solo da numeri e statistiche. Non credo nell'associazionismo fine a se stesso e autoreferenziale, ma piuttosto nel confronto e nella critica costruttiva. In questo senso, noi siamo prontissimi a ogni tipo di dialogo: in fondo è la cosa che mi auguro maggiormente.

CLASS
Cooperative Logistica Associate

PROGETTAZIONE & SVILUPPO
GESTIONE MAGAZZINI
CONTI LAVORAZIONE
NOLEGGIO E MANUTENZIONI SERVOMEZZI
SERVIZI GENERALI

CLASS S.p.A.
Via Idioni, 3/24 - 20090 Assago (MI)
Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607
www.class-spa.it
Gruppo FBH

damentali servizi di help desk e numero verde dedicato.

Le aziende-clienti del gruppo operano in diverse aree merceologiche, con particolare copertura per i settori promozionale (fra i marchi principali sono da annoverare Peroni, Erg, Shell, Esso, Vodafone, Fastweb), editoriale (Poste Italiane, Touring Club, Treccani), bancario e assicurativo (Abi), informatico (Ibm, Capgemini), automotive (Jaguar) e fashion (Sisley, Benetton). Una delle ragioni principali del successo ottenuto dal Gruppo Logistico Laziale è senz'altro dovuta all'affermarsi - specialmente negli ultimi anni - del concetto di "terziarizzazione" e dal confronto serrato sull'opportunità o meno di affidare "ad altri" i bisogni legati alla "soluzione logistica": una discussione dalla quale è emerso come il valore aggiunto connesso a una simile scelta sia dato dal fatto che è funzionale concentrare in un'unica unità produttiva tutte le operazioni, e che questo tipo di "architettura di sistema" permette di ridurre i costi logistici del 25% circa, determinando così economie nei costi di gestione sostanziali e consistenti. Un quarto di risparmio garantito, quindi, rispetto ad una eventuale scelta caratterizzata da "non-terziarizzazione": percentuale secca e molto significativa, soprattutto in tempi di crisi, più (come di questi tempi, indubbiamente) o meno accentuata. ■

Tra le ragioni del successo pure l'affermarsi - da alcuni anni - del concetto di terziarizzazione della logistica

PORT&SHIPPINGTECH COMINCIA BENE

Buon successo della prima edizione del forum sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo sostenibile nel settore marittimo.

di **Riccardo Genova**

Dottore di Ricerca in Economia ed Ingegneria dei Trasporti - Dipartimento di Ingegneria Elettrica - Università degli Studi di Genova CIRT

Buona affluenza di pubblico a Genova al "Port&ShippingTech, il Forum internazionale sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo competitivo e sostenibile del sistema portuale e dello shipping" che si è tenuto presso Palazzo Ducale e Palazzo S. Giorgio. Grande interesse ha suscitato il convegno organizzato da CIRT (Centro Interuniversitario di Ricerca Trasporti) e Columbia Group dedicato a "Intermodalità e logistica sostenibile: lo sviluppo del trasporto cargo in Italia e i progetti innovativi per lo sviluppo dell'intermodalità". La prima sessione, moderata da Riccardo Bozzo, direttore del dipartimento di Ingegneria Elettrica dell'Università degli Studi di Genova e responsabile scientifico del CIRT, ha posto l'accento sulle nuove possibili strategie e soluzioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario cargo, anche alla luce delle esperienze di operatori nazionali e stranieri.

Sono stati, altresì, approfonditi alcuni progetti innovativi mirati a sviluppare il trasporto intermodale con particolare riferimento ai sistemi di automatizzazione dei processi di movimentazione delle merci in banchina e all'evoluzione tecnologica e organizzativa di retroporti e piattaforme logistiche. L'inoltro delle merci via terra è da sempre un fattore critico per il successo della portualità, che la brusca frenata dell'economia e dei traffici dell'inverno 2008 e dei primi mesi del 2009, dovuta alla crisi finanziaria, ha reso un pre-requisito indispensabile per l'attrazione dei traffici così come l'organizzazione della catena intermodale e il perfetto funzionamento della catena logistica, in termini documentali e reali. Il mondo del trasporto deve evolvere verso un modello organizzativo che di volta in volta utilizzi il sistema più idoneo per corsi e sostenibilità.

Ai convegni della due giorni genovese è intervenuto il "gotha" del mondo marittimo e politico

Di fronte ad una affollata platea hanno presentato le politiche e i piani di intervento infrastrutturale a livello nazionale e locale il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, l'assessore ai Trasporti della Regione Liguria Enrico Vesco e il direttore della Sezione interporti, ferrovie e finanziamenti UE dell'Autorità Portuale di Genova, Alessandro Carena. Hanno relazionato operatori del settore ed esperti italiani e stranieri. Davide Demicheli, portavoce dell'Ufficio Federale dei Trasporti Svizzeri, dopo aver ribadito l'interesse primario della Svizzera al Corridoio Genova-Rotterdam e allo sbocco al mare attraverso il porto di Genova, ha presentato il programma di investimenti in infrastrutture e il modello di finanziamento per le grandi opere applicato dal proprio Governo. Interessanti spunti di riflessione sono emersi dai dati e dalle esperienze portate dagli operatori Crossrail, SBB Cargo e Trenitalia Divisione Cargo che hanno proposto confronti critici sul diverso livello di dotazioni infrastrutturali, di costi operativi e di incentivi statali del trasporto ferroviario in Italia rispetto agli altri Paesi europei.

La sessione si è conclusa con un'interessante tavola rotonda nel corso della quale si sono confrontati Zeno D'Agostino (Autorità Portuale di Napoli), Giovanni Forcieri (Autorità Portuale della Spezia) e Paolo Ferrecchi, Direttore Generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità della Regione Emilia Romagna. A fianco di queste personalità gli esperti Enrico Pastori, responsabile area logistica di TRT Trasporti e Territorio, e Valeria Battaglia responsabile Centro studi di Federtrasporto. ■

CINA: ASPETTANDO TRANSPORT LOGISTIC

La fiera, in programma dall'8 al 10 giugno a Shanghai, porrà in vetrina il mondo della logistica asiatica. Sta già registrando le prime adesioni.

a cura di **Lucia Milesi**

EUGEN EGETENMEIR

"I preparativi di transport logistic China procedono a pieno ritmo anche se manca ancora molto tempo, il salone è in calendario dall'8 al 10 giugno 2010 a Shanghai. Ma già oggi, ad alcuni mesi dall'apertura dei cancelli, il nostro team di Monaco di Baviera e la filiale di Shanghai hanno ricevuto le prime iscrizioni. Siamo fiduciosi di ripetere il successo dell'edizione 2008, quando abbiamo avuto 430 espositori e 11.000 operatori specializzati, un risultato che fa di transport logistic China la principale vetrina del settore in Asia. Naturalmente il nostro obiettivo è crescere ancora. In questo senso ci aiuta la contemporaneità di transport logistic China con l'Expo 2010, il cui tema "Better City, better life" fornirà molti spunti e sinergie con la kermesse mondiale. Tanto per fare un esempio, come si potrebbe realizzare un evento mondiale di quelle dimensioni senza una logistica ben congegnata?" Esordisce così Eugen Egetenmeir, consigliere di amministrazione di Messe Munchen, l'ente che organizza la fiera cinese.

QUALI ESPOSITORI HANNO GIÀ CONFERMATO LA LORO PRESENZA?

▮ Sono già arrivate le adesioni di molti espositori in tutti i comparti della manifestazione: in ambito portuale abbiamo il porto di Duisburg (Duisburger Hafen) e la Tanger Med Port Authority del Marocco, per il cargo aereo si sono registrati Etihad dagli Emirati Arabi Uniti e Cargo Italy; e poi ci sono fornitori di servizi leader di mercato come Dachser e Panalpina, uno dei colossi mondiali del settore. Quest'ultima partecipazione è particolarmente positiva perché l'azienda ha partecipato lo scorso maggio per la prima volta a transport logistica a Monaco di Baviera, importante manifestazione internazionale dedicata alla logistica, alla telematica e al trasporto. Naturalmente per le aziende con attività su scala mondiale l'Asia è un mercato molto interessante. Fra gli esperti è diffusa l'opinione che, una volta partita la ripresa economica, la Cina e tutta l'Asia saranno le prime a trarne beneficio.

A QUALE TARGET SI RIVOLGE IL SALONE?

▮ Transport logistic China è la fiera che mette in vetrina tutta la catena di creazione del valore nel settore logistico in Asia. Non è solo il più grande appuntamento del settore in Estremo Oriente, ma anche un forum per l'interazione fra industria e commercio da un lato e settore logistico e dei trasporti dall'altro, e tutto a livello sovranazionale. Da qui il nostro motto "connecting business".

MOLTE FIERE STANNO SOFFRENDO IN QUESTA FASE DI DIFFICOLTÀ DELL'ECONOMIA. LA CRISI SI FA SENTIRE ANCHE PER LA VOSTRA MANIFESTAZIONE?

▮ La crisi economica mondiale ha naturalmente inciso sul traffico di merci a livello mondiale. E questa contrazione si

è ripercossa sui nostri clienti. Tuttavia, l'esperienza di transport logistic 2009 ha dimostrato come molte aziende abbiano affrontato in maniera creativa il problema della riduzione dei costi, ad esempio cercando partner per una presenza congiunta in fiera. Così transport logistic ha registrato un nuovo record di espositori e superficie pure in un anno di recessione. Anche in Cina ci aspettiamo che il numero di stand collettivi aumenti. Ci saranno sicuramente una collettiva dall'Italia e padiglioni nazionali per Germania, Belgio, Francia, Paesi Bassi, Repubblica Ceca e Russia.

QUALI TEMI CARATTERIZZERANNO TRANSPORT LOGISTIC CHINA NEL 2010?

▮ Stiamo collaborando con diversi partner specializzati in Cina e in Europa per realizzare un programma di convegni che affronti i temi di maggiore attualità del settore. Riproporremo un convegno specializzato sul tema dell'air cargo, abbinato all'omonima mostra dedicata a trasporto aeromerci, aeroporti e società di servizi. L'ottimizzazione dei costi e l'efficienza energetica sono fattori importanti anche in Cina. Quindi penso che la green logistics sia un altro tema rilevante, così come le nuove tecnologie, gli ultimi dati aggiornati sul mercato asiatico, le soluzioni applicative e le strategie sia per affrontare la crisi e poi la ripresa.

"La crisi favorisce le presenze congiunte, con padiglioni collettivi per Paesi come Italia o Germania"

CI PUÒ GIÀ DIRE QUALCOSA SULLA PARTECIPAZIONE ITALIANA?

▮ Alla scorsa edizione di transport logistic China l'Italia era il terzo Paese più rappresentato dopo Germania e Cina. Pertanto siamo fiduciosi che le aziende italiane parteciperanno numerose anche nel 2010. A oggi abbiamo raccolto l'interessamento della Regione Friuli Venezia Giulia per una collettiva e, come detto, la conferma di Cargo Italy. Le aziende italiane stanno quindi già mettendo in atto le loro strategie commerciali, e que- ■

SOSTENIBILITA' TECNOLOGICA

POLITECNICO DI MILANO
School of Management
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA GESTIONALE
MIP

Una ricerca ha identificato e messo in luce funzioni e tecnologie per rendere ancor più sostenibile la mobilità di persone e merci.

di **Di Paolo Catti, Riccardo Mogre** e **Christian Mondini**

Osservatori – School of Management Politecnico di Milano – www.osservatori.net

Quali sono le tecnologie innovative per la mobilità sostenibile? A questa domanda ha cercato di rispondere una ricerca, condotta dalla Fondazione Rosselli in collaborazione con la School of Management del Politecnico di Milano, con l'obiettivo di offrire ai policy maker del sistema nazionale della ricerca e dell'innovazione una visione delle tecnologie emergenti nei prossimi 10 anni e considerate critiche per le performance delle applicazioni nell'area della mobilità sostenibile.

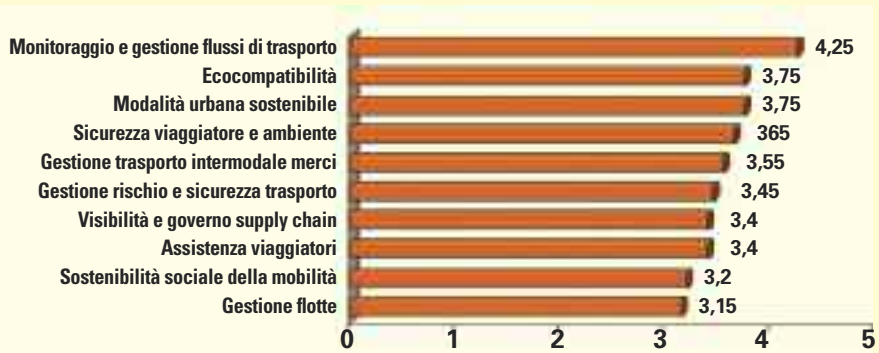
L'analisi empirica, volutamente limitata alla mobilità di persone e merci su infrastrutture stradali nel contesto sia urbano sia extraurbano e ai principali nodi di interconnessione con le altre modalità di trasporto (ferrovia, mare e aereo), ha previsto un esercizio di *technology forecast*, svolto con un focus group composto da esperti rappresentanti sia la domanda sia l'offerta di soluzioni per la mobilità sostenibile, con l'obiettivo di identificare e definire le cosiddette funzioni e tecnologie chiave, investigandone le caratteristiche principali.

Per le merci importanti sono la gestione delle flotte, la sicurezza nel trasporto e il governo della supply chain

Le "funzioni chiave" rappresentano le tematiche più rilevanti da affrontare anche attraverso l'innovazione tecnologica per conseguire obiettivi generali primari nello sviluppo dell'area mobilità sostenibile. Esse sono state individuate in relazione alle tipologie di principali utilizzatori delle infrastrutture e dei servizi di mobilità: nel caso in cui il focus prevalente è sulle persone, troviamo il monitoraggio e gestione dei flussi di trasporto, l'assistenza ai viaggiatori e la sicurezza del viaggiatore e dell'ambiente circostante; al contrario, quando l'attenzione è focalizzata sulle merci sono state individuate la gestione delle flotte, del rischio e della sicurezza nel trasporto (anche mutimodale) delle merci e la visibilità e governo della supply chain. Trasversalmente a questi due insiemi è possibile identificare la mobilità urbana sostenibile, l'ecocompatibilità e la sostenibilità sociale della mobilità.

Per quanto riguarda le tecnologie -chiave, esse rappresentano gli ambiti di innovazione tecnologica più significativi, tramite i quali si possono sviluppare soluzioni applicative con più elevate prestazioni per le tematiche espresse nelle funzioni chiave. Le tecnologie innovative di potenziale interesse per tali funzioni sono state aggregate in famiglie tecnologiche (sistemi software, soluzioni Mobile & Wireless, sistemi per l'identificazione vi-

STIMA DELLA STRATEGICITÀ DELLE "FUNZIONI-CHIAVE"
(media sui giudizi di 20 esperti - 1 Poco rilevante, 5 Molto rilevante)



Fonte: *Fondazione Rosselli e School of Management del Politecnico di Milano*

QUANTO INCIDONO LE TECNOLOGIE SULLE "FUNZIONI-CHIAVE"

(media sui giudizi di 20 esperti - 1 Poco rilevante, 5 Molto rilevante)

FAMIGLIE TECNOLOGICHE \ FUNZIONI CHIAVE	1. Monitoraggio e gestione dei flussi di trasporto	2. Assistenza ai viaggiatori	3. Sicurezza del viaggiatore e dell'ambiente circostante	4. Gestione delle flotte	5. Visibilità e governo della supply chain	6. Gestione rischio sicurezza trasporto merci	7. Gestione trasporto intermodale delle merci	8. Mobilità urbana sostenibile	9. Eco-compatibilità	10. Sostenibilità sociale della mobilità
1. Sistemi software	4,10	4,00	2,85	3,85	4,00	3,50	3,60	3,50	2,90	3,50
2. Soluzione Mobile & Wireless	4,20	4,35	3,55	4,40	3,55	3,75	3,65	4,00	3,10	3,50
3. Sistemi per l'identificazione visiva	3,50	3,10	3,45	3,50	3,80	4,20	3,65	3,85	2,90	3,25
4. Sensoristica	3,70	2,55	3,95	3,20	3,45	3,95	3,00	3,15	3,90	2,85
5. Automazione ed elettronica	2,90	2,50	3,55	3,10	2,85	3,15	3,25	3,15	2,90	2,90
6. Tecnologia e materiali avanzati	2,05	2,00	3,30	1,95	2,00	2,95	2,15	2,30	4,00	2,55

Fonte: *Fondazione Rosselli e School of Management del Politecnico di Milano*

siva, sensoristica, automazione ed elettronica di bordo, tecnologie e materiali avanzati) in base alla omogeneità della loro base di conoscenze e della loro struttura e articolazione.

Come si può vedere dalla figura della pagina precedente, dall'analisi svolta emerge una forte rilevanza assunta dalle tematiche "sistemiche". Il monitoraggio e la gestione dei flussi di trasporto, ovvero l'insieme di attività relative al monitoraggio, alla misura e alla condivisione tra gli attori interessati dei dati relativi ai flussi di trasporto e al loro utilizzo a supporto della pianificazione e gestione dei flussi stessi, sono identificate come un elemento cardine per ridurre i tempi di percorrenza globali dei mezzi in circolazione. I dati raccolti evidenziano anche una forte sensibilità agli aspetti ambientali e sociali. Nel primo caso si fa riferimento al concetto di ecocompatibilità, definita come la riduzione dell'impatto dei flussi di traffico sull'ambiente circostante in termini di inquinamento atmosferico e acustico, sia di breve-medio (come l'inquinamento atmosferico in ambiente urbano) che di lungo periodo (come l'emissione di CO_2). Nel secondo caso ci si riferisce alla mobilità urbana sostenibile, ovvero al monitoraggio e coordinamento congiunto del flusso di trasporto di merci e persone in ambito urbano a supporto della mobilità del viaggiatore e delle esigenze commerciali.

Archivio Hupac

Dal punto di vista tecnologico, la ricerca ha valutato l'influenza che ciascuna famiglia tecnologica eserciterà nel lungo periodo sulle Funzioni-chiave (si veda la Figura in alto). L'analisi ha evidenziato una forte rilevanza delle soluzioni Mobile & Wireless e la necessaria integrazione di queste con i sistemi software per ottenere soluzioni a supporto di una mobilità sistemica. Allo stesso modo è stata data elevata importanza ai sistemi di identificazione visiva a supporto della sicurezza (su mezzi di trasporto collettivo, aree di interscambio, ecc.) e ai motori a bassa emissione e ibridi a supporto dell'ecocompatibilità. ■

COME FARE LA SPESA CON UN SOLO CLICK

A Roma debutta il nuovo portale laspesachenonpesa.it per fare acquisti on-line entrando in un grande supermercato virtuale.

di **Giovanna Galè**

Pane, frutta, acqua e detersivi passano dal monitor del pc direttamente alla porta di casa. E' la comodità della spesa on-line, il servizio e-commerce che Unicoop Tirreno propone a Roma da otto anni. Si chiama "La spesa che non pesa" ed è rappresentato da una borsa con le ali. Coop ha di recente presentato anche il nuovo portale www.laspesachenonpesa.it che, dopo un radicale restyling, guida i clienti in un vero e proprio supermercato virtuale, tra prodotti alimentari e non, per una spesa senza vincoli di orario e tempo. La spesa on-line è un servizio riservato a chi risiede all'interno del Grande Raccordo Anulare e sin dall'inizio ha offerto costi di consegna ragionevoli (9 euro per scontrini fino ai 25 euro; 6,50 euro per importi superiori), mentre i clienti disabili non pagano nessun costo di trasporto. Le consegne vengono effettuate tutti i giorni (tranne la domenica) in due fasce orarie: dalle 11.30 alle 15.30 e dalle 17.30 alle 21.00 all'indirizzo del cliente. Nel corso del 2008 gli ordini ricevuti tramite e-commerce sono stati circa 17.000 (8% in più rispetto al 2007), mentre gli acquirenti mensili sono in media 1034 - con una crescita del 12% rispetto al 2007 - di cui 6% sono persone disabili.

Da gennaio a ottobre 2009 l'e-commerce Coop ha registrato 1.429 utilizzatori. Di questi 904 sono donne (63%) e 525 uomini (37%), mentre 120, ossia l'8%, sono registrati come disabili. Hanno età compresa tra i 30 e i 40 anni (38%), a seguire i 40 – 50enni (32%). Il 15% dei navigatori ha tra i 50 e i 60 anni; i giovani 20-30enni sono il 6%, il 4% le persone tra i 60 e i 70 anni e infine gli over 70 che rappresentano il 5% del totale. I clienti in genere sono liberi professionisti, persone che lavorano e hanno facilità di accesso al mezzo internet, oppure, nel caso di clienti più anziani, si fanno aiutare dai familiari. Una spesa tipo è composta in media dal 60% di generi vari (alimenti confezionati), 23% salumi e latticini, 8% carni, 8% orto-frutta e dall'1% pesce. L'e-commerce Coop attualmente impiega tre dipendenti Coop e sedici persone del partner gruppo Fiege tra preparatori della spesa e autisti. Il pagamento può avvenire attraverso carta di credito al momento dell'acquisto on-line oppure alla consegna, ma sempre tramite carta o bancomat (non si accettano contanti, né assegni). In ambito web il sito laspesachenonpesa.it ha subito un drastico restyling che, grazie alle nuove tecnologie oggi disponibili e al lavoro del partner Value Team, lo ha reso più pratico, veloce e istintivo. Gli utenti possono decidere se registrarsi o meno e chi lo farà avrà alcuni vantaggi in più, tra cui una memoria storica che gli consentirà di utilizzare liste della spesa già fatte nel tempo. Anche il numero di merci crescerà fino a raccogliere 10.000 prodotti, spaziando tra ortofrutta, gastronomia, pasticceria, macelleria, pescheria, tutto l'universo dei generi vari (i confezionati) e del non food (compresi oggetti del fai-da-te e giardinaggio). Ogni prodotto è presentato con un'immagine fotografica, una scheda descrittiva e il prezzo. Il portale offre pure una raccolta di ricette, oltre a informazioni e consigli alimentari. ■

L'e-commerce impiega tre dipendenti Coop e 16 addetti del partner logistico, il gruppo Fiege

Plug and go.

Entra nel mondo
dei servizi per
la logistica

150 imprese internazionali. Trasporto intermodale. Incrocio tra le direttrici. Cablaggio. Ampie aree parcheggio. Parco urbano.

Disponibilità immediata spazi modulari per la logistica e le spedizioni da 600 a 6000 mq.

Consorzio ZAI

Interporto Quadrante Europa

Interporto Quadrante Europa - Tel. +39 045 8622060 - www.quadranteeuropa.it

NOVITÀ PRODOTTI

a cura di **Sante Braglia**

HÖRMANN PROPONE CENTRALINE DI COMANDO PER PORTONI

Per i portoni a scorrimento rapido Hörmann offre - di serie e senza alcun costo aggiuntivo - il comando a variatore di frequenza. Le centraline di comando con tale variatore (FU) presentano molteplici vantaggi: in primis aumentano la durata nel tempo di un portone a scorrimento rapido di almeno il triplo rispetto ad un portone privo di tale dispositivo. Una peculiarità fondamentale soprattutto per i gestori di capannoni industriali e logistici, dove il flusso di merci è molto elevato. Tali centraline avviano un andamento rallentato del portone, per poi accelerare fino alla massima velocità e infine frenare gradualmente prima di raggiungere la posizione di finecorsa. In tal modo si evitano scossoni, proteggendo l'intero sistema meccanico del portone, e soprattutto la motorizzazione e il riduttore, a vantaggio della durata nel tempo. Non solo: con tal sistema i portoni possono funzionare a una maggiore velocità; ne consegue un'apertura più veloce, che favorisce la riduzione delle correnti d'aria e conseguentemente le dispersioni termiche. Hörmann presenta tre diversi modelli di centralina di comando , ognuna delle quali è indicata per un impiego specifico: la BK 150 FUE H monofase, la BK 150 FUE H con apertura di emergenza UPS e tensione di rete a 230 Volt e l'AS 500 FU E trifasica a 400 Volt.

INTERMEC DISTRIBUISCE SD61, STAZIONE BASE WIRELESS MULTI PORTA

Intermec propone SD61, la stazione base wireless multi porta che consente una connessione sicura tra diversi scanner Industriali Intermec, tra cui SF51 e SR61B e il dispositivo host. La stazione base multi porta SD61 consente il funzionamento di sette scanner Intermec Bluetooth nella medesima area di lavoro tramite connessione wireless alla stessa soluzione di carrello mobile, PC o stampante Intermec. Grazie alla sensibile riduzione del numero di periferiche, l'SD61 garantisce un rapido ROI e un ambiente di lavoro meno ingombro. La comunicazione tra l'SD61 e gli scanner scelti è bidirezionale così da garantire che i dati trasferiti siano sicuri e convalidati. Con il supporto di una radio Bluetooth Classe 1, l'SD61 consente a qualsiasi utente associato di lavorare entro un raggio di 100 metri dalla base in ambienti esterni. Se un utente si allontana dal raggio operativo della stazione base, ne verrà informato da messaggi di tipo visivo (il led Intermec Ready-to-Work) e audio inviati dagli scanner SF51 o SR61 e verrà ricollegato automaticamente una volta rientrato nel raggio operativo.

LE SOLUZIONI CGM PER GLI ELETTRODOMESTICI

CGM, distributore italiano dei carrelli elevatori Caterpillar, propone per il settore degli elettrodomestici i carrelli elettrici frontali a quattro ruote, che per la manipolazione di tali prodotti vengono equipaggiati con apposite pinze. La famiglia comprende due serie: i modelli con portata fino a venti quintali, alimentati a 48 volt, si rivolgono ai piccoli elettrodomestici, mentre le macchine con portata fino a venticinque quintali, alimentati a 80 volt, sono adatti alla movimentazione dei grandi elettrodomestici. Le pinze dei carrelli Caterpillar sono caratterizzate da movimenti "morbidi", che assicurano una presa molto salda, senza danneggiare gli elettrodomestici. Ciò è reso possibile dall'impiego di avanzati dispositivi idraulici comandati elettronicamente. >

Polo Logistico Codogno

Stato avanzamento lavori giugno 2009

Ubicazione dell' intervento

Il polo logistico/industriale di Codogno è ubicato direttamente sulla s.s. 9 via Emilia, risulta quindi comodissimo per la facilità di collegamento con l' Autostrada A1.
Il casello di Piacenza Nord si trova a soli 5 km e quello di Ospedaletto Lodigiano a soli 6 km, entrambi dopo le recenti modifiche alla viabilità della A1 e della A21, permettono di prendere le direzioni Milano, Bologna, Torino, Genova e per tutti i trafori in direzione Francia e Svizzera.

Caratteristiche principali

- Capannone a destinazione logistica mq. 23.731 di magazzino
- compartimentato in 4 blocchi da 6.000 mq.
- altezza sottotrave m. 12
- n° 28 pedane mobili per carico/scarico
- piazzali di carico/scarico profondità 30 m.
- predisposizione impianto antincendio sprinkler
- mq. 1.667 di uffici, servizi e spogliatoi

Melegnano vic.ze

Direttamente sulla s.p 159, a pochi km dal casello A1 di Melegnano, proponiamo ultime disponibilità di capannoni artigianali/industriali:

- mq. 1.060 - riscaldato con 2 servizi igienici
- **disponibile subito**

- mq. 6.220 - riscaldato con 8 servizi igienici
- 2 pedane mobili per carico/scarico
- dotato di impianto antincendio sprinkler
- mq. 175 di uffici e spogliatoi
- **disponibile da marzo 2010**

- altezza massima sottotrave di m. 7,50

Per info ARCOBALENO IMMOBILI S.r.l. 02 982241 www.arcimm.it
uffici: 26831 Casalmaiocco (LO) - strada provinciale 159 km 2+150 / fax 02 98260087 / e-mail: commerciale@arcimm.it

FLOTTE SOTTO CONTROLLO CON REMOTE ANGEL

Si tratta di un nuovo dispositivo di localizzazione satellitare ideato da MAC&NIL, che grazie alla tecnologia GPS/GSM/GPRS consente di controllare e gestire gli autoveicoli aziendali in movimento attraverso un computer, un palmare o un telefono cellulare. E' una sorta di "angelo della strada" che permette in maniera semplice e immediata di ricevere direttamente sul proprio cellulare o tramite web le informazioni sull'autoveicolo monitorato. E' disponibile sia nella versione per veicoli, con un dispositivo da installare all'interno dell'automotiva (Remote Angel è piccolo quanto un mouse, quindi poco ingombrante e di facile posizionamento), sia nella versione per cellulare di ultima generazione, fruibile semplicemente attivando l'apposito servizio Remote Angel Human. Inviando un sms al dispositivo è inoltre possibile conoscere in tempo reale via sms la localizzazione esatta del veicolo e la velocità al quale procede. Attraverso un apposito sito internet, si può localizzare e visionare l'autoveicolo su mappe cartografiche satellitari, registrare giornalmente le velocità di marcia, i percorsi e le eventuali soste. In questo modo l'utente ha a disposizione un'autentic scatola nera del veicolo, un angelo custode che accompagna il guidatore 24 ore al giorno e allo stesso tempo supporta la direzione dell'azienda nel monitoraggio della propria flotta. Le applicazioni del prodotto possono essere molteplici, con importanti risvolti sulla sicurezza stradale: basti pensare alla funzione "Allarme". Grazie ad essa, Remote Angel allerta automaticamente via sms il titolare, il responsabile della logistica o una centrale operativa nel caso in cui l'autoveicolo sul quale il dispositivo è situato superi una soglia di velocità pre-impostata o fuoriesca da un'area territoriale prestabilita. MAC&NIL ha sviluppato Remote Angel in partnership con Tim e Telecom Italia che distribuiscono il prodotto su tutto il territorio nazionale. Installare Remote Angel a bordo dell'autoveicolo è semplice: il tempo massimo calcolato è di 15 minuti. Per l'applicazione Remote Angel Human su telefono cellulare di ultima generazione con GPS integrato, invece, è sufficiente scaricare il software da un sito internet oppure acquistare il tutto presso un Rivenditore Autorizzato. **INFO**: www.macnil.it Oppure www.remoteangel.it

RUNTRACKER NAVIX METTE IN SICUREZZA LE MERCI

TrackySat (joint venture costituita tra FAI Service, Federazione Autotrasportatori Italiani, e Viasat Group, azienda leader nel settore dei servizi satellitari) ha lanciato Runtracker Navix, il nuovo dispositivo satellitare GPS totalmente "made in Italy", finalizzato a rispondere alle necessità di ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza nel trasporto merci. Realizzata secondo moderni principi ergonomici e dotata di tecnologie innovative, la soluzione è associata ai sistemi di localizzazione e protezione satellitare della linea Runtracker S in collegamento con la piattaforma di Fleet management "Web Console", Runtracker Navix permette la completa gestione interattiva delle missioni. Riunisce in un unico sistema le funzioni complete di navigazione (itinerari, destinazioni, punti di interesse); il sistema di gestione delle flotte (definizione della missone tramite P.o.I. e monitoraggio da remoto tramite web console più ricezione della missione a bordo del veicolo); il sistema di gestione della missione on board (emergenze, stato attività, stato veicolo, verifica missioni e reporting su web console); le funzionalità di messaggistica da e verso il veicolo. Offre inoltre una gamma di servizi e funzionalità: tracking delle posizioni dei mezzi in circolazione; periodo delle ore di guida e di riposo; previsioni dell'ora d'arrivo del mezzo e delle merci considerando anche le condizioni delle strade e del traffico; percorrenze chilometriche; velocità. Tutte informazioni che, opportunamente aggregate, vengono utilizzate per ottimizzare il processo distributivo delle merci (i dati statistici evidenziano che i mezzi dotati di sistemi Trackysat permettono un saving del 7-8% sui costi operativi) e per certificare il processo di trasporto, facilitare le verifiche e i controlli sulle condizioni di guida e incidere sulla prevenzione e assistenza in caso di incidente o furto dell'automezzo. Già oggi la tecnologia TrackySat permette alla centrale operativa di attivarsi entro i primi 120 secondi dall'avvenuto furto, consentendo il recupero del 98% dei mezzi pesanti; nell'ultimo anno i sistemi installati sui veicoli hanno consentito il recupero di merci per un valore di circa 3 milioni di euro. ■

Logisticamente parlando:
"Voi pensate a tutto per i vostri Clienti, noi pensiamo a tutto per Voi"

oltre **1.000.000** di mc. realizzati

90 cantieri ultimati

230.000 mq. di capannoni costruiti

più di **3.000** abitazioni consegnate

ECO costruzioni s.r.l.

Innovazione nel costruire

Uffici: 26858 SORDIO (LO) - via Cavour, 2
tel. 02 9810951 - fax 02 98109555
www.ecocostruzioni.com

ICMQ Certificazione di Qualità ISO 9001
IQNet n° IT-35460 - ICMQ n° 04903
Attestazione SOA Categorie:
OG1, OG3, OG11, OS3, OS28, OS30

AL VIA UN NUOVO POLO IN QUEL DI TORTONA

Nato da una joint-venture tra Savim, Cardis e CDM Costruzioni, prevede tre immobili (il primo già ultimato) per complessivi 100 mila mq coperti.

di **Marcello Olivini**

A Tortona, una delle aree a più forte vocazione logistica del nord Italia, è stato da poco inaugurato un nuovo polo logistico d'eccellenza. Promosso da PLT Srl, joint venture tra Sivim, Cardis e GDM Costruzioni, il Polo Logistico di Tortona (PLT) si compone di tre immobili distinti, per un totale di 100.000 mq di superficie coperta. "*Abbiamo voluto realizzare un centro logistico d'eccellenza, in linea con le più avanzate caratteristiche tecniche richieste dagli operatori internazionali della logistica*", dice Gabriele Saggini, amministratore unico di Sivim e ideatore dell'iniziativa immobiliare. La progettazione è stata affidata a Jacobs, una delle più importanti società di ingegneria al mondo. Da segnalare poi che Jones Lang LaSalle ha agito come advisor di PLT sin dalle fasi iniziali del progetto: ideazione del concept, definizione della struttura dell'operazione, individuazione del soggetto investitore e definizione di un accordo di compravendita. Attualmente JLL è impegnata anche nella commercializzazione degli spazi a magazzino.

Il secondo e terzo magazzino, di 28 mila e 40 mila mq, saranno pronti entro la prima metà del 2011

Il primo deposito, di circa 30.000 mq, è stato da poco completato ed è disponibile in locazione, con tagli a partire da 5.000 mq. Il secondo e il terzo immobile, di circa rispettivamente 28.000 mq e 40.000 mq, saranno realizzati e consegnati entro la prima metà del 2011. *"Oltre alle caratteristiche standard dei magazzini di Grado A* – prosegue Saggini - *abbiamo voluto connotare il PLT ponendo particolare attenzione al rispetto per l'ambiente. Per tutti gli edifici sono state utilizzate vernici fotocatalitiche ai silicati, che oltre a essere prive di solventi e conservanti, svolgono un'azione benefica nei confronti dell'ambiente, trasformando gas dannosi in sostanze atossiche come anidride carbonica e acqua. In questo modo, l'impatto sull'ambiente apportato dalla struttura sarà equivalente a quello che avrebbe la rea-*

lizzazione di un nuovo viale di platani. Inoltre, almeno il 60% dell'energia necessaria alla produzione di acqua calda sanitaria verrà ricavata dagli impianti a pannelli solari ubicati sulla copertura degli edifici, in accordo con la normativa regionale in materia di risparmio energetico."

Forte attenzione anche alla sicurezza e all'accessibilità stradale. *"Il PLT è interamente recintato e sorvegliato da un servizio di guardiania* – conclude Saggini - *E' inoltre prevista la realizzazione di grandi superfici a verde pubblico e privato per un totale di circa 75.000 mq complessivi, oltre a vasche 'di prima pioggia' per il trattamento delle acque piovane".* E' stata inoltre potenziata la viabilità pubblica circostante, con nuove strade, rotatorie e parcheggio pubblici in grado di servire al meglio il polo. ■

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

Tortona (Alessandria), sede del nuovo polo logistico, è una localizzazione storica della logistica italiana, posta all'intersezione di tre tra i più importanti assi autostradali in Italia: A7 Milano-Genova, A21 Torino-Brescia e A26 Voltri-GravellonaToce. In meno di un'ora è possibile raggiungere Torino, Milano e Genova e l'asse Piacenza-Torino. Il PLT è composto da tre magazzini per un totale di circa 100.000 mq di superficie coperta, con unità flessibili a partire da 5.000 mq.

Ecco le sue principali caratteristiche:

- altezza sotto trave: **10,5 metri**
- maglia strutturale: **15,70x17,10**
- portata pavimento: **5 t/mq**
- impianto sprinkler: **NFPA**
- pedane di carico elettroidrauliche: **una ogni 800 metri circa**

Ciascun magazzino è dotato di circa 5.000 mq di uffici disposti su due livelli. Il PLT è interamente recintato con servizio attivo di guardiania, ampie aree di manovra per i mezzi, parcheggi, aree a verde e nuova accessibilità stradale.

spedizioni
trasporti
logistica
affidabili sempre
transmec group

spedizioni
ovunque nel mondo attraverso il nostro network
trasporti
sulle strade ogni giorno a bordo dei nostri mezzi
logistica, packaging e servizi
integrati a supporto del tuo business

tel. (+39) 059 895811
fax (+39) 059 527355
info@transmecgroup.it
www.transmecgroup.it

Transmec Group la tua soluzione affidabile

COSI' SI AUTOMATIZZA L'ILLUMINAZIONE A LED

L'impianto si compone di sistema miniload per lo stoccaggio e il prelievo di semilavorati che alimentano le isole di assemblaggio dei prodotti finiti.

di **Sara Perotti**

Il gruppo Linea Light nasce nel 1985 dalla fusione di tre diverse aziende operanti nel settore dell'illuminazione: Eral S.r.l. (componentistica e minuteria), Eva Stampaggi S.r.l. (stampi e montature) e Linea Light (prodotti finiti). Ad oggi il gruppo, con un fatturato di 54 milioni di euro, è leader nella produzione di articoli per l'illuminazione decorativa e tecnica per interni ed esterni ad uso civile ed industriale. La rete commerciale copre sia il mercato italiano che quello estero, grazie anche a una filiale ubicata in Francia (Alsazia) – la sede principale è però situata in Italia, a Castelminio di Resana (Treviso) – e la distribuzione dei prodotti è volta a servire diversi canali commerciali, quali i negozi di illuminotecnica, la grande distribuzione e la vendita diretta.

Il gruppo è attualmente presente sul mercato con tre marchi: Linea Light, Traddel e I-LED. Il marchio Linea Light include la produzione di apparecchi per l'illuminazione residenziale, lampade per la casa e decorative, mentre Traddel è il brand dedicato alle soluzioni di illuminotecnica professionale per l'industria e l'ufficio. Il brand I-LED comprende infine un ampio assortimento di lampade a LED: la gamma offerta consta di oltre 1.600 articoli a catalogo e più di 50.000 possibili varianti (sono 80.000 i codici complessivamente gestiti, a cui si aggiungono circa altri 200 articoli all'anno progettati e realizzati in modo customizzato sulle specifiche del cliente).

Il miniload è alimentato da un sistema handling a due livelli con dispositivo di controllo sagoma e peso

All'interno del gruppo Linea Light, Eral S.r.l. si occupa in particolare della progettazione, sviluppo, montaggio, collaudo e assemblaggio dei prodotti del marchio I-LED. Fino a pochi mesi fa, l'azienda operava all'interno di un impianto che si estendeva su una superficie di circa 7.000 mq. A seguito di un significativo e progressivo aumento della gamma, che aveva comportato difficoltà di gestione, problemi di congestione e saturazione, nel 2007 Eral ha deciso di avviare la progettazione di un nuovo magazzino in cui trasferire le attività logistiche e produttive. Il nuovo sito, realizzato da prato verde a Vazzola (Treviso), è operativo a partire dal secondo semestre del 2009. La soluzione implementata consiste in un magazzino miniload per lo stoccaggio e il prelievo dei semilavorati atti all'asservimento delle isole di assemblaggio; il miniload è alimentato da un sistema di handling a due livelli, dotato di un dispositivo di

ALCUNI PRODOTTI DELLA COMPONENTISTICA PER ILLUMINAZIONE A LED

CHI E' IL FORNITORE DELLA SOLUZIONE

Automha, società bergamasca leader nella logistica automatizzata, è un system solution provider, referente unico per la gestione completa di progetti, impianti e prodotti. Fornisce un servizio di consulenza che comprende l'analisi, la progettazione e la realizzazione di sistemi integrati di handling automation ad alta tecnologia, destinati a semplificare le attività, ottimizzare i processi di carico – scarico, stoccaggio, picking e movimentazione, aumentando l'efficienza e il potenziale produttivo delle aziende di qualsiasi settore industriale. Le soluzioni fornite, quali magazzini automatici con traslo elevatori per pallet, casse o carichi speciali, magazzini miniload altamente performanti, magazzini verticali, sistemi di handling, veicoli a guida automatica e robotica, vengono prodotti, assemblati e collaudati internamente. Software proprietari, interamente sviluppati e implementati dall'area Ricerca e Sviluppo, sono destinati alla simulazione virtuale in fase di progettazione, alla gestione operativa degli impianti e all'interfacciamento con il sistema informatico di destinazione. Il servizio di consulenza Automha si estende al di là della fase di installazione e start up grazie alla programmazione di specifici piani di manutenzione e upgrade. Il customer service di Automha, attivo 24 ore su 24, completa la politica di Automha volta alla costante soddisfazione del proprio cliente.

controllo sagoma/peso ed elevatori in testa ed in coda. Il tutto è completato dall'impiego di tecnologia barcode per garantire la tracciabilità completa dei materiali all'interno di tutte le aree dell'impianto. I codici attualmente contenuti all'interno del miniload rappresentano circa l'80% della gamma complessivamente gestita. Fra i requisiti progettuali con cui si è concepito il sistema, oltre alla garanzia di una adeguata potenzialità ricettiva, vi è stata l'esigenza di poter operare con elevata velocità, ai fini di un rapido rifornimento delle isole di montaggio. Durante la fase di progettazione Eral S.r.l. (Project Manager: Ing. Torresan) si è avvalsa della collaborazione di Automha S.r.l. (si veda la descrizione a lato).

Il materiale in ingresso – tipicamente componenti e semilavorati che arrivano al magazzino all'interno di contenitori preformati in polistirolo – è inizialmente sottoposto a controlli qualità/quantità, identificazione mediante l'impiego della tecnologia barcode, e successivo inserimento all'interno di apposite UdC (dimensioni: 600 x400xh=220 mm; peso max=50 kg) che verranno quindi assegnate a una delle aree di stoccaggio intensivo. Con riferimento a queste ultime, nel caso di prodotti "A" o "B" la merce è direttamente trasferita al magazzino miniload, mentre per i "C" lo stoccaggio si realizza mediante scaffalature tradizionali bifronti. Per quanto concerne il sistema miniload, esso si sviluppa su un'area di circa 300 mq; caratterizzato da un'altezza sottotrave di 10,5 metri, esso è in grado di ospitare fino a 8.120 cassette in plastica di dimensioni 600x400xh=220 mm (peso max=50 kg).

Gli articoli sono stoccati all'interno di due corridoi di lunghezza di 42 metri, in ciascuno dei quali è operante una macchina automatica (potenzialità di movimentazione pari a 90 cicli semplici/macchina e 55 cicli combinati/macchina); ognuna è dotata di forche telescopiche per realizzare le operazioni di messa a stock e anche di prelievo delle UdC.

Due corridoi lunghi 42 metri ospitano gli articoli; in ognuno di essi opera una macchina automatica

I prodotti (componenti e semilavorati che andranno ad alimentare le isole di lavorazione in cui viene realizzato l'assemblaggio dei prodotti finiti) sono attualmente gestiti all'interno di cassette monoreferenza; è tuttavia prevista la possibilità di inserire separatori per la creazione di UdC multi-codice. Come anticipato, il sistema di handling di ingresso e di uscita dal miniload è a due livelli: al livello superiore avviene il "caricamento" delle UdC mediante un apposito sistema di rulliere motorizzate, mentre al livello inferiore si effettuano le uscite delle UdC oggetto di prelievo. In uscita al sistema sono presenti tre postazioni dedicate al picking, a cui si affianca un'ulteriore postazione di uscita interi.

Con riferimento, nello specifico, alle operazioni di picking, si sottolinea in generale un'elevata frammentarietà degli ordini cliente – sono mediamente 120 gli ordini/giorno, con circa 1,2 articoli/ordine – e una ridotta sovrapposizione delle linee. A fronte >

PARTICOLARI DEL SISTEMA AUTOMATICO DI INGRESSO/USCITA DEL MINILOAD. IN BASSO, LE POSTAZIONI DI PRELIEVO. IN ALTO, SCHERMATA DEL PANNELLO DI CONTROLLO POSIZIONATO IN TESTATA AL MINILOAD

di questo aspetto, è interessante sottolineare come il sistema di handling in testata al miniload sia caratterizzato da due elementi elevatori che permettono di ospitare temporaneamente le UdC in attesa di successivi prelievi, in modo da evitare inutili ricircoli ed evitando così il conseguente allungamento dei tempi di attesa del materiale.

Dal punto di vista informativo, l'azienda dispone di un gestionale aziendale e di un dipartimentale logistico, quest'ultimo interfacciato con il software che sovrintende al funzionamento del miniload; in testata e in corrispondenza della postazione di ingresso e controllo peso/sagoma sono presenti terminali in cui l'operatore può visualizzare lo stato del magazzino automatico e quindi monitorare l'esecuzione delle attività di handling. Durante le operazioni di picking, il dipartimentale logistico si interfaccia con il software del miniload per lanciare contemporaneamente più missioni, in modo che sia possibile allestire rapidamente un cartone completo (composto mediamente da quattro differenti articoli da prelevare da altrettante cassette e che andranno poi a comporre un unico prodotto finale). Il materiale prelevato, posto all'interno di cassette di plastica, viene quindi trasferito alle isole di montaggio in cui si realizza l'assemblaggio del prodotto finito.

Visto il successo dell'impianto, Eral non esclude la possibilità di dotarsi di due traslo aggiuntivi e di due corsie di lavoro

Si è presentato il caso di un magazzino miniload servito da due trasloelevatori, implementato da un'azienda operante nel settore dell'illuminotecnica a LED. La scelta di una automazione piuttosto spinta per le attività di stoccaggio e picking ha consentito di ottenere una serie di risultati che ad oggi si sono mostrati in linea con gli obiettivi aziendali prefissati. L'azienda ha assistito quindi a un generale miglioramento dell'efficienza produttiva, una velocizzazione delle operations (ed in particolare delle attività di picking), una riduzione della percentuale di errori, un miglioramento del presidio sulle giacenze ed una maggiore reattività nei casi di eventuali discrepanze/criticità.

Per il futuro, Eral S.r.l. sta valutando di estendere procedure informatizzate e controlli anche in altri reparti; non esclude infine la possibilità, a fronte di un cambiamento dello scenario futuro, di affiancare al magazzino miniload esistente un ulteriore ampliamento con due traslo aggiuntivi ed altrettante corsie di lavoro. ■

IMMOBILI LOGISTICI: SEMESTRE STABILE

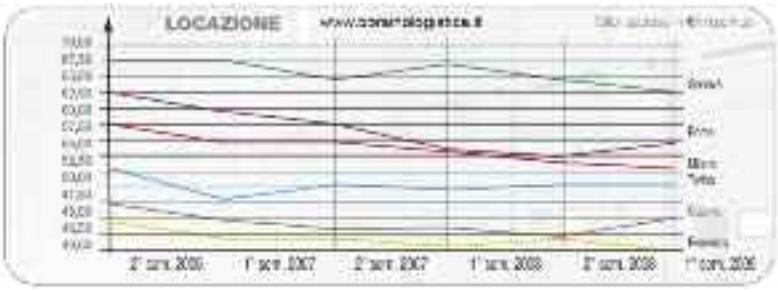
Le città già a vocazione logistica hanno fatto fronte alla crisi. Scende l'interesse per le aree più decentrate, economicamente meno competitive.

A cura della **Redazione**

Il mercato immobiliare della logistica guarda al nuovo anno pieno di buoni propositi. Infatti, partendo da un primo semestre 2009, caratterizzato da un andamento complesso con tendenza a stabilizzarsi, attende le rilevazioni del Borsino Immobiliare della Logistica relative al secondo semestre con una particolare attenzione. È per questo motivo che ancora una volta la divisione Consulting di World Capital, sta lavorando per soddisfare le esigenze sempre più articolate dei vari operatori dell' universo logistico. Tutte le novità che hanno caratterizzato la prima pubblicazione del 2009, hanno avuto un ampio consenso e riconoscimento sia dalla stampa che dagli stessi player del mercato. Particolarmente apprezzata è stata la possibilità di avere i valori di locazione e vendita riferiti agli immobili nuovi e per la prima volta "usati", mentre il questionario rivolto ai più importanti manager delle società logistiche nazionali e internazionali ha attirato anche la curiosità dei non addetti hai lavori. Tornando allo specifico del mercato immobiliare si è potuto registrare una conferma di quanto aveva evidenziato il trend del semestre precedente, ovvero una stabilizzazione dei prezzi.

Milano è andata oltre e grazie alle favorevoli quotazioni di mercato che la distinguono da altre città europee quali Londra, Barcellona e Monaco di Baviera, ha registrato un aumento dei propri valori di riferimento. Condizioni favorevoli che si possono trovare anche a Parigi e Budapest e fanno dell'area metropolitana italiana una location particolarmente appetibile per investitori, fondi, operatori e privati. In particolare Milano con quotazioni pari a 54 euro/mq anno si discosta nettamente da città come Oslo, che risulta essere anche la capitale europea più cara, dove i valori sono posizionati oltre i 110,00 euro/mq anno, o Barcellona che con 87,00 euro/mq anno è invece in linea con i valori di Londra pari a 85,00 €/mq anno.

Per quanto concerne l'Italia il Borsino è arrivato a rilevare ben 30 città grazie al prezioso contributo dei partner (Ceva, DHL Exel Supply Chain, Realty Vailog, Rivalta by Fagioli Group, Kuehne+Nagel, Interporto Campano, Vitali Real Estate, Italia Logistica e Mecalux Logismarket) e alla community di rilevatori, oggi arrivata a più di 600 operatori qualificati. Le rilevazioni hanno mostrato come le principali località legate alla logistica (Milano, Bergamo, Torino, Roma, Rivalta Scrivia) abbiano ammortizzato meglio gli scossoni di mercato. Allo stesso modo risultano interessanti alcune aree del centro e del sud (specie in prossimità di interporti), che hanno operato politiche orientate allo sviluppo logistico, al fine di poter garantire al mercato un'offerta all'avanguardia. In sintesi possiamo affermare che gli investitori hanno perso parte dell'interesse, rispetto al passato, per le aree più decentrate, spostando nuovamente la propria attenzione verso locations strategiche tornate ad essere economicamente accessibili ad un più vasto mercato. ■



È ACCADUTO A... EVENTI

a cura di **Giulia Vivis**

...MILANO

AL QUID NUMERI IN CRESCITA

Presenti 45 espositori e 2.600 visitatori

Milano ha ospitato la manifestazione italiana dedicata al tema dell'identificazione automatica e ai suoi risvolti in ambito sicurezza e tracciabilità alla quale hanno partecipato 45 espositori nella sola hall delle aziende italiane; l'evento ha registrato un record di afflusso, con oltre 2.600 visitatori nazionali e internazionali. Il successo di QUID 2009 riconferma l'interesse strategico dell'identificazione automatica e dei suoi contesti applicativi nell'ambito dell'ICT come catalizzatore di cambiamento e innovazione ai fini della competitività. L'appuntamento ha mantenuto la promessa di un evento di qualità, che ha messo a fuoco come l'identificazione automatica sia al cuore di una vera e propria rivoluzione in ambito ICT.

...MORTARA

AL VIA IL TERMINAL INTERMODALE

Previsti tre binari rettilinei lunghi 630 metri

Inaugurazione ufficiale a Tortona del terminal intermodale alla presenza di numerose autorità, civili e militari, e tanti cittadini. Il terminal si colloca all'interno del parco logistico intermodale di Mortara, importante progetto - che si sviluppa su una superficie di 700.000 mq - che combina intermobilità, logistica, spazi verdi e servizi. Inserito in un contesto ricco di infrastrutture, è situato in una posizione che si trova all'incrocio del Corridoio 5 e del Corridoio dei Due Mari, particolarmente strategica in quanto vicino alle principali vie di collegamento (il sistema portuale ligure, i valichi transalpini, l'area milanese e la rete primaria stradaria). L'intermodalità è la prima a partire delle molteplici attività del parco: il terminal è composto da un modulo intermodale di tre binari operativi rettilinei con una lunghezza di circa 630 metri secondo gli standard europei, un fascio di presa/consegna con quattro binari che verranno elettrificati, una predisposizione per gru a portale, la possibilità di un collegamento diretto con i magazzini della logistica. Gli arrivi e le partenze dei convogli sono direttamente possibili dal terminal. Nel primo anno di attività è previsto l'arrivo di un treno giornaliero, ma presto si aggiungeranno nuovi traffici. L'handling, che inizialmente vedrà l'utilizzo di gru semoventi, con l'implementazione del traffico impiegherà moderne gru elettriche a portale su rotaie. Come capacità massima si prevedono fino a nove coppie di treni giornalieri con una stima di traffico di 150.000 UTI annui a regime. Accanto alle attività terminalistiche, a breve prenderà il via il secondo step che si rivolge allo sviluppo delle aree logistiche, attraverso la realizzazione di un primo capannone "pilota" eco-compatibile. L'utilizzo del fotovoltaico, la micro nebulizzazione esterna, la ventilazione naturale nelle strutture destinate alla logistica, accanto alla presenza di ampi spazi verdi (180.000 mq della superficie su cui si sviluppa l'intero progetto) sono interventi allo studio.

...BERGAMO

UPS CRESCE A ORIO AL SERIO

La capacità di smistamento sale a 3500 pacchi/ora

Si è tenuto all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio l'evento dal titolo "UPS e Sacbo, 20 anni insieme nel settore del trasporto aereo delle merci", con cui l'operatore Usa ha annunciato il rafforzamento delle proprie infrastrutture operative nello scalo bergamasco. Il gateway UPS di Bergamo è una realtà in continua espansione: la nuova struttura è il risultato di un progetto di ampliamento che ha visto la superficie dei locali dell'azienda passare dai 1.864 mq del 2002 ai 4.640 attuali e la capacità di smistamento aumentata da 2.000 a 3.500 pacchi all'ora. Oggi UPS opera due voli giornalieri con Boeing 767-200 che collegano Orio al Serio all'hub aereo di Colonia/Bonn, dove ha sede il più grande centro di smistamento di UPS in Europa. Inoltre la struttura, già dotata di tecnologie all'avanguardia, è stata rinnovata con nuovi nastri trasportatori, pedane speciali per la movimentazione di air container, dodici bocche di carico/scarico ground e otto baie air, un'area interamente dedicata allo screening dei pacchi grazie a quattro nuove sofisticate apparecchiature X-Ray, sotto cui passa la totalità dei pacchi che transitano dal gateway. ■

Engineering 2K S.p.A.

- **880.000 mq** realizzati in infrastrutture logistico-industriali
- **320.000 mq** di spazi distributivi di futura realizzazione

Engineering 2K S.p.A. è un *General Contractor* che opera nei settori industriale, terziario, civile e urbanistico con una specializzazione consolidata nell'immobiliare logistico. Progetta e realizza immobili "chiavi in mano" attuando soluzioni di ingegneria e studi di fattibilità personalizzati.

Castel San Giovanni Logistics Park - Piacenza	294.000 mq	*(prossimo ampliamento di 100 mila mq)*
Piacenza - Località Le Mose	105.000 mq	
Bologna Interporto	85.000 mq	
Romentino - Novara	59.000 mq	
Pontenure - Piacenza	53.000 mq	*(prossimo ampliamento di 12 mila mq)*
Arquà Polesine - Rovigo	44.000 mq	*(prossimo ampliamento di 70 mila mq)*
Magenta - Milano	34.000 mq	*(prossimo ampliamento di 11 mila mq)*
Arena Po' - Pavia	29.000 mq	
Fagnano Olona - Varese	29.000 mq	

Anagni - Frosinone	27.000 mq	*(prossimo ampliamento di 27 mila mq)*
Castel San Pietro - Bologna	23.000 mq	
Peschiera Borromeo - Milano	20.000 mq	
Borghetto Lodigiano - Lodi	20.000 mq	
Cornaredo - Milano	19.000 mq	
Cortemaggiore - Piacenza	16.000 mq	
Ospedaletto Lodigiano - Lodi	14.000 mq	
Pontecurone - Alessandria	8.000 mq	

Arluno/Vittuone - Milano	52.000 mq	*(di futura realizzazione)*
Pontenure Logistics Park - Piacenza	46.000 mq	*(di futura realizzazione)*

Strada 3 Palazzo B5, Rozzano (MI) – Tel. 02-5770071 Fax 02-82401533 - E-mail info@eng2k.com

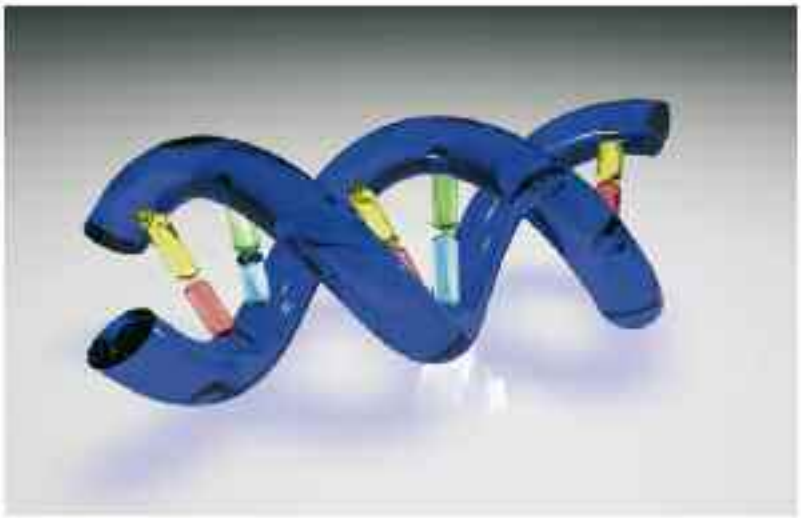
www.eng2k.com

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