

## Parco Logistico Intermodale di Mortara

BILANCIO D'ESORDIO  
DI UNA STRUTTURA STRATEGICA  
PER LA LOMBARDIA

Aur. Trib. Roma n° 487 del 6/11/1995 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% DIC Milano

## TRA IT E LOGISTICA È ATTRAZIONE FATALE

**PUNTI VENDITA**  
In futuro il cliente  
dovrà solo pagare

**SOSTENIBILITÀ'**  
Alla Ue i corridoi  
piacciono "verdi"

**LOGISTICO DELL'ANNO**  
Ecco i manager e i 3PL  
premiati quest'anno

# NAPOLIBUSINESSPARK



**5.000.000** mq di superficie con **1.000** aziende operanti nella logistica, distribuzione e servizi. Una Città degli affari attiva in **100** settori merceologici; più di **1.500** treni all'anno per un sistema intermodale all'avanguardia; un Centro servizi da **850.000** visitatori al mese.

**Abbiamo tutti i numeri per creare valore.**

# 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.euomerici.it](http://www.euomerici.it)  
e-mail: [redazione@euomerici.it](mailto:redazione@euomerici.it)

Redazione Roma  
Via Panama 62 - 00198 Roma  
tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824  
Internet: [www.euomerici.it](http://www.euomerici.it)  
e-mail: [redazione@euomerici.it](mailto:redazione@euomerici.it)

Direttore responsabile  
**Jean Francois Daher**

Vice-direttore  
**Ornella Giola**  
e-mail: [ogiola@euomerici.it](mailto:ogiola@euomerici.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@euomerici.it](mailto:redazione@euomerici.it)

**Parco Logistico Intermodale di Mortara**

**UN ESORDIO POSITIVO  
PER LA STRUTTURA PAVESE**

2

**Il Logistico dell'anno**

**MANAGER E OPERATORI  
PREMIATI NEL 2010**

7

**Prevedere il mercato**

**NON C'È BISOGNO  
DELLA SFERA MAGICA**

16

**Punti vendita**

**IL CLIENTE DOVRÀ  
SOLAMENTE PAGARE**

18

**FOCUS 1 - Information Technology**

**TRA LOGISTICA E IT  
È ATTRAZIONE FATALE**

25

**FOCUS 2 - Sviluppo sostenibile**

**ALLA UE I CORRIDOI  
PIACCIONO "VERDI"**

48

**In primo piano**

**IL NUOVO TUNNEL DEL S.GOTTARDO  
È ADESSO DIVENTATO REALTÀ**

58

**MAGAZZINO AUTOMATICO DEL MESE**

**ASSOLOGISTICA NORD EST**

**È ACCADUTO A...**

**30 GIORNI**

44

66

68

72

REALTÀ IN MOVIMENTO

**unicar**

**PARTNER NEI PROBLEMI**

**Leader nelle soluzioni**

Servizio Clienti

**800-91.18.38**

**Yale**  
People. Products. Productivity.



[www.unicar-yale.it](http://www.unicar-yale.it)

# “UN ESORDIO POSITIVO PER IL NOSTRO PARCO”

Lo afferma l'AD di Polo Logistico Integrato di Mortara. La struttura, in provincia di Pavia, dispone di un terminal ferroviario di 110 mila mq.

di **Ornella Giola**

**A** novembre 2009 arrivava il primo treno merci al terminal intermodale di Mortara (in provincia di Pavia). A un anno esatto dall'inizio dell'operatività abbiamo tracciato un primo bilancio dell'attività svolta con Andrea Astolfi, amministratore delegato di Polo Logistico Integrato di Mortara, società partecipata al 99% dalla Fondazione Banca del Monte di Lombardia e partner di T.I.MO (srl gestrice del terminal).

## **QUALI I PRIMI RISULTATI RAGGIUNTI DALL'INIZIO DELLA VOSTRA OPERATIVITÀ?**

■ Riguardo ai volumi di traffico intermodale sinora realizzati, va segnalato che da dicembre 2009, quando hanno avuto inizio le attività terminalistiche, sino ai primi di ottobre 2010, il numero di treni movimentati è stato di tre coppie alla settimana sulla direttrice per l'Olanda. Nel mese di ottobre, il numero è passato da tre a quattro coppie a settimana e si prevede l'introduzione di un quinta coppia nei primi giorni del prossimo anno. Sul versante dei servizi abbiamo ceduto in locazione anche l'officina meccanica a un operatore Iveco, che a breve diverrà operativa.

## **VI DEFINITE PARCO LOGISTICO INTERMODALE: QUALI SPAZI, AEREE, SERVIZI DESTINATE IN CONCRETO ALL'INTERMODALITÀ?**

■ Con la denominazione di “Parco Logistico Intermodale” intendiamo trasmettere l'immediata percezione del

nostro core business, ovvero la logistica combinata all'intermodalità, associata a un'idea di pieno inserimento nell'ambiente e nell'ecosistema locale. Il vero valore aggiunto del nostro intervento risiede nell'intuizione, per ora unica in Lombardia, di sfruttare le potenzialità del terminal ferroviario, che si sviluppa su

una superficie di circa 110.000 mq, quale elemento di interesse e “polo di attrazione” per gli operatori della logistica per poi dar vita a una offerta a misura di cliente. Il tutto, in un contesto immerso nel verde di circa 180.000 mq.

## **E QUALI SPAZI ALLA LOGISTICA?**

■ L'area dedicata alla logistica (400.000 mq circa) si distribuisce su due comparti a sud-ovest e a est dell'area intermodale, con una potenzialità di edificabilità massima di 180-190.000 mq. Il primo magazzino “pilota” è già stato progettato e sarà ubicato nell'area sud-ovest. La nostra volontà è quella di realizzare una logistica il più possibile integrata con l'ambiente circostante, “ecocompatibile”: abbiamo studiato soluzioni architettoniche e strutturali tali da rendere il magazzino un luogo di lavoro sicuro, vivibile e confortevole.

Intendiamo privilegiare una logistica di trasformazione, a più elevata intensità di manodopera, così da creare posti di lavoro. Ciò non toglie che, nel rispetto del nostro obiettivo di fondo, siamo disponibili a valutare anche altre possibili soluzioni per soddisfare le esigenze dei clienti finali. Ritengo fondamentale sottolineare che la logistica è arricchita, oltre che dalla presenza del terminal, anche da un contesto ricco di infrastrutture

**Alla logistica è riservata una superficie di circa 400 mila mq situata a sud-ovest e a est dell'area intermodale**

## **COSA SIGNIFICA QUESTO IN CONCRETO?**

Abbiamo previsto, ad esempio, un centro direzionale con struttura a “L” in pianta articolato in due corpi, uno adi-



bito a uffici, già attivo, l'altro ad albergo, che verrà a breve attivato. Sono presenti un'officina meccanica, di ormai prossimo avvio operativo, nonché vasti parcheggi; sarà inaugurata inoltre una stazione di rifornimento carburante. Stiamo valutando la realizzazione di una stazione di lavaggio cisterne.

**DALLA SOCIETÀ DI GESTIONE T.I.MO. SRL È DI RECENTE FUORIUSCITA CEMAT. QUALI I RISVOLTI DI QUESTA MODIFICA A LIVELLO PROPRIO DELLA GESTIONE INTERMODALE DEL TERMINAL?**

■ Come noto, Cemat ha recentemente visto un generale riassetto nella struttura della propria governance. In relazione a ciò, lo scorso giugno, è uscita dalla compagine sociale di T.I.MO. cedendo la propria partecipazione, in parte, alla Polo Logistico Integrato di Mortara spa, la holding di controllo e, in parte, ad Argo finanziaria spa, già socio in T.I.MO. srl. La decisione corrisponde a una scelta strategica della predetta società, coerente con il suo core business che non ha impatti sulla gestione concreta del terminal. Per effetto di tale cessione, il capitale sociale oggi è così ripartito: Polo Logistico

71%, Den Hartogh 14% e Argo finanziaria 15%.

**LA VOSTRA STRUTTURA COME SI INSERISCE NEL PROGRAMMA NAZIONALE DEGLI INTERPORTI DEL MINISTERO DEI TRASPORTI?**

■ L'interporto di Mortara si colloca già dal 1999 nel Piano dell'Intermodalità e della Logistica della Regione Lombardia. Dato il primario ruolo nella pianificazione regionale lombarda, l'iniziativa ha poi trovato piena collocazione anche a livello nazionale nel Piano della Logistica del 2006 quale piattaforma logistica.

**QUALI SONO I VOSTRI RAPPORTI CON LE FERROVIE ITALIANE?**

■ I rapporti con Rete Ferroviaria Italiana- RFI sono di proficuo dialogo. Le prospettive di sviluppo dell'interporto hanno riscosso un sempre maggiore interesse da parte del management

delle Ferrovie che, attraverso società del gruppo, ha in più occasioni ventilato l'interesse a un ingresso nella compagine sociale del nostro polo.

**PUÒ CHIARIRE IN CHE MODO IL VOSTRO PARCO È STRATEGICO PER LA LOMBARDIA, REGIONE PARADOS-SALMENTE PRIVA DI INTERPORTI, PUR ESSENDO LOCOMOTORE DELL'ECONOMIA NAZIONALE?**

■ Come noto, accanto alle strategie imprenditoriali dei privati, nell'ultimo decennio sono sorte alcune iniziative in Lombardia con il sostegno di Enti Pubblici, grazie anche – e forse soprattutto – alla programmazione avviata nel 1999 dalla Regione Lombardia

e dalle Amministrazioni Provinciali e che ha portato all'adozione di un "Piano dell'Intermodalità e della Logistica". Tale piano perseguiva, in particolare, l'obiettivo di trasferire a ferrovia/intermodalità il traffico veicolare pesante, attraverso l'approntamento di poli intermodali di scambio ferro-gomma correlati alla logistica, al fine di decongestionare l'accesso a Milano. Nell'ambito delle iniziative sorte, soprattutto in area pavese, quella di Mortara si è contraddistinta per concretezza e per finalità di interesse pubblico legate allo sviluppo dell'economia territoriale, per il tramite dell'interporto, con la creazione di un intero indotto. La Regione Lombardia ha quindi riconosciuto l'importanza del nostro intervento nel panorama del sistema dei trasporti lombardo assegnando allo stesso un contributo di 9 milioni di euro, per la realizzazione della componente intermodale.

**LA RECENTE SIGLA DELL'ACCORDO CON L'AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA VA NELLA DIREZIONE DI PORVI COME INLAND TERMINAL PER L'AREA LIGURE. PREVEDE->**

**“La nostra piattaforma è entrata a far parte, a livello nazionale, del Piano della Logistica 2006”**





### TE NEL BREVE-MEDIO PERIODO EVENTUALI ALTRI ACCORDI DI TALE TIPO?

■ La sottoscrizione dell'accordo promette significativi sviluppi per la crescita del trasporto intermodale tra il porto di Savona - Vado e l'interporto di Mortara. Certamente una di queste prospettive è quella di fare di Mortara un retroporto, ma non solo. Il protocollo prevede, infatti, una serie di impegni: favoriranno forme di collaborazione utili all'incremento dei traffici come azioni promozionali reciproche e o servizi di navettamento ferroviari concepiti per favorire il rapido inoltro di grandi volumi di merce dal porto di Savona Vado verso il Nord Europa, passando per Mortara e alleggerendo così la pressione sulla rete stradale. Mortara ambisce cioè a diventare un importante crocevia per i traffici europei. In quest'ottica è nostra intenzione approfondire il dialogo anche con altri porti liguri.

### QUALI INTERVENTI PREVEDETE PER RENDERE FACILE L'ACCESSO STRADALE ALLA VOSTRA STRUTTURA?

■ Al fine di agevolare l'accesso all'interporto, garantendo uno sbocco sicuro al sistema autostradale (A7), la Polo Logistico Integrato di Mortara sta realizzando un significativo intervento di messa in sicurezza di un'importante arteria provinciale, la ex SS 596 dei Cairoli; l'opera è in corso avanzato di realizzazione. Vanno poi citati il completa-

mento della tangenziale Ovest di Mortara e gli interventi di riqualificazione della tangenziale di Mortara, in fase di completamento. Consentiranno, infine, un accesso diretto all'A21 (Torino-Piacenza) e all'A26 (Genova Voltri - Gravellona Toce) l'autostrada regionale Broni-Mortara e il raccordo autostradale Mortara-Stroppiana.

### PUÒ ESPRIMERE UN PARERE SULLE PRIME INDICAZIONI CHE STANNO EMERGENDO DALLA NUOVA STESURA DEL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA E DI CUI TANTO SI DISCUTE NEGLI ULTIMI TEMPI?

■ Il nuovo Piano Nazionale della Logistica è senza dubbio uno strumento indispensabile per dare un impulso allo sviluppo della catena logistica italiana. L'Italia con i suoi numerosi porti e interporti è una via di accesso naturale per le merci indirizzate al centro Europa e ai Paesi dell'Est dal sistema portuale mediterraneo. Occorre, però, che il vantaggio strategico offerto dalle rotte mediterranee trovi coerenza operativa e di servizi lato terra rispetto agli scali del 'Northern range' grazie a sistemi di trasporto rapidi, efficienti e affidabili e al risparmio

nei costi e nei tempi dell'intera filiera penalizzati oggi, ad esempio, dall'eccessiva burocratizzazione e dalle procedure doganali, con effetti oltremodo negativi che ricadono inevitabilmente sull'economia del nostro Paese. A questo proposito, vorrei sottolineare che Mortara è stata concepita nella logica di realizzare collegamenti affidabili ed economicamente vantaggiosi per il centro Europa, non trascurando di integrarsi con la rete logistica delle piattaforme del Nord Ovest e Nord Est. Tra l'altro, sempre nell'ottica di valorizzare il ruolo di Mortara come nodo di interscambio aperto ai mercati esteri, stiamo studiando la possibilità di organizzare al nostro interno servizi doganali. E per questo siamo convinti che il piano nazionale della logistica possa assegnare il giusto ruolo alla strategia che abbiamo posto in essere.

### "Puntiamo ad approfondire il dialogo coi porti liguri, nell'ottica di fare di Mortara un crocevia per i traffici europei"

### NELLA VOSTRA STRATEGIA FUTURA C'È LA DISPONIBILITÀ A COLLABORARE CON ALTRI INTERPORTI, AGENDO QUINDI SECONDO IL CONCETTO DI RETE INTERPORTUALE NAZIONALE?

■ Certamente, un'opportunità interessante è, per esempio, quella di collaborare con il Centro Intermodale Merci di Novara nel quadro del potenziamento dell'offerta lato Italia, lungo i Corridoi europei numero 24 e 5.

### COME VI COLLOCATE RISPETTO A UIR?

■ La nostra società è stata ammessa ad entrare nella compagine sociale di UIR e l'ingresso ufficiale sarà formalizzato a breve. Da tale partecipazione possono derivare importati vantaggi: la partecipazione consente, infatti, di entrare in rete con gli altri interporti italiani e, dunque, può rappresentare indirettamente uno strumento valido per incrementare i traffici su Mortara. ■

### **Tecnica**

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

### **Flessibilità**

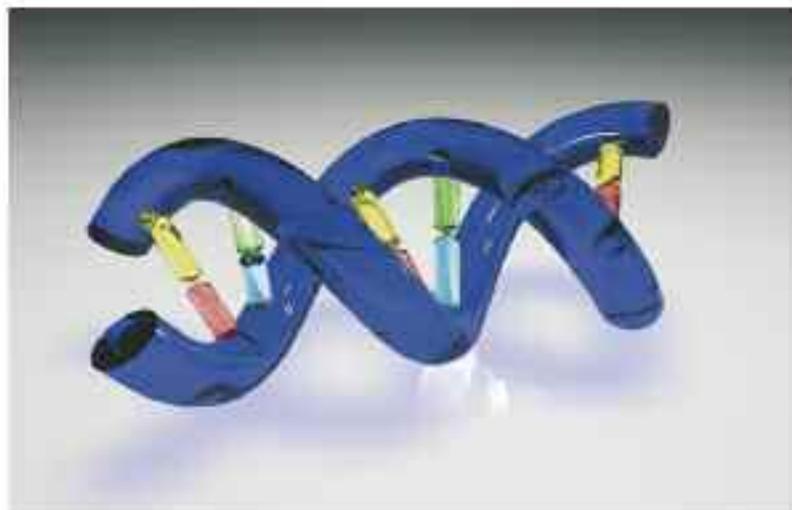
Il forte orientamento al Cliente assicura il continuo miglioramento dei processi e delle performances.

### **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.



[www.bsl-spa.it](http://www.bsl-spa.it)

**Eastgate Park. Il luogo ideale per far crescere i tuoi affari.**

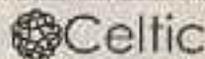


**Eastgate Park™, il contesto migliore per coltivare le potenzialità della tua azienda.**

Entra a far parte del più grande parco integrato logistico, industriale e artigianale del Nord-Est. Il nuovo distretto produttivo del Veneto Orientale - progettato con grande attenzione per l'ambiente - è il terreno ideale dove affittare ed acquistare lotti edificabili e immobili per l'impresa già disponibili con tagli da 450 a 32.000 mq. Da oggi e fino al 31 ottobre 2010 a prezzi particolarmente vantaggiosi grazie alla promozione in corso.

**EASTGATE PARK INFO POINT** - via Rivago 69, Portogruaro (VE) - [www.eastgatepark.it](http://www.eastgatepark.it)  
**PIRELLI RE AGENCY** Tel. 0421/244322 [www.pirellireagency.com](http://www.pirellireagency.com) - **CELTIC** Tel. 02/7620171 [www.celticity.it](http://www.celticity.it)

È una commercializzazione

**Celtic**

**PIRELLI RE**  
AGENCY



La cerimonia di consegna dei premi 2010 si è svolta presso l'aeroporto di Milano Malpensa ed è stata preceduta da un convegno-dibattito dedicato interamente al cargo aereo.

# IL LOGISTICO DELL'ANNO

Testo di **Ornella Giola e Matteo Bianchi** - Foto di **Davide Forti**



**Quanto** ai premi anche quest'anno sono stati numerosi e tutti di spesse, a testimonianza dell'estrema vivacità di un settore strategico per la nostra economia. Vi invitiamo a scoprirli con noi nelle pagine che seguono e che presentano i vincitori scelti sia tra operatori logistici che tra manager, consulenti e personalità che si sono distinti per avere innovato a vario titolo o che hanno contribuito col loro lavoro alla crescita del settore. Su tutti merita una segnalazione il premio attribuito al team che ha elaborato il nuovo Titolo Rappresentativo di Merce Depositata, uno strumento pattizio frutto dell'accordo tra Assogestiva e Abi: abbina alla funzione di rappresentanza cartolare delle merci la funzione di credito su pegno del titolo. Il TMD è un'autentica rivoluzione nella logistica, per quanto riguarda in particolare l'accesso al credito delle PMI. ■>

**L**'appuntamento con il premio "Il Logistico dell'anno" organizzato da Assogestiva in collaborazione con *Euromerici* è stato anche quest'anno un successo superiore alle aspettative, grazie alla presenza di un folto numero di partecipanti al convegno-dibattito che ha preceduto la consegna dei premi e che poneva al centro criticità e opportunità del cargo aereo nazionale. Di alto profilo i relatori intervenuti, in provenienza sia dal mondo politico che dalle maggiori associazioni degli operatori del cargo nazionale e del settore della logistica

e dei trasporti. Da segnalare l'interessante indagine condotta e illustrata dal professor Renato Mannheim dell'istituto Ispo sulle aspettative che gli stakeholder hanno nei confronti dell'aeromercia italiana. L'evento, sponsorizzato in parte da Sea Aeroporti, si è svolto nella moderna sala InfoCenter dello scalo di Milano Malpensa.

**I premi, numerosi e di rilievo, hanno - una volta di più - dimostrato la vivacità di un settore strategico quale è la logistica**

## PRESENTI IMPORTANTI ESPONENTI DEL MONDO POLITICO

**P**er il mondo politico hanno dibattuto il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, il presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei

Deputati Mario Valducci, il responsabile nazionale del PD per Infrastrutture e Trasporti Matteo Mauri e l'assessore lombardo Raffaele Cattaneo.



Bartolomeo Giachino



Mario Valducci



Matteo Mauri



Raffaele Cattaneo

# LA PREMIAZIONE

DI MANAGER, CONSULENTI, 3PL E SOCIETÀ'

## TEAM - TMD

A Daniela Dringoli, Carlo Di Ninni, Emilio Fadda, Franco Larizza, Piero Luzzati, Bruno Podbersig e Jean François Daher per il loro contributo alla creazione del Titolo Rappresentativo di Merce Depositata (TMD), strumento pattizio agile e flessibile per la rappresentazione documentale delle merci in deposito.



## Argol



**Per l'approccio innovativo al settore euromerci**  
Obiettivo dell'operatore - che gestisce le cargo city di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Linate - è creare un network nazionale ed europeo della logistica aeroportuale, proponendosi come interlocutore unico del committente per l'intera catena logistica.

Ha ritirato il premio  
**PIER CARLO BONZANO**  
presidente



## Aviport

**Per l'approccio innovativo nell'immobiliare logistico**  
Con l'Aviport Logistics Park, la società propone un polo logistico e direzionale polifunzionale di nuova concezione situato presso l'aeroporto di Milano Malpensa.

Hanno ritirato il premio  
**FRANK MOREL**,  
director development  
Schiphol Real Estate  
e **GIUSEPPE SERATONI**,  
amministratore  
di Aviport Logistics Park

## Borsino immobiliare della logistica



**Per l'innovativo contributo all'informazione immobiliare**  
in ambito logistico offerto da questo bimestrale in versione sia cartacea che web.

Ha ritirato il premio  
**ANDREA FAINI**  
ad di World Capital,  
editore del BIL



## BSL Gruppo Geodis

**Per l'innovativo approccio nel material handling**  
esplicitatosi col magazzino che il 3PL ha realizzato per Industries Group all'interno della sua piattaforma di Castel San Giovanni, a Piacenza.

Ha ritirato il premio  
**AURELIO ZILIO**  
amministratore delegato

# LA PREMIAZIONE degli Operatori

## Ceva Logistics



Per l'innovativo progetto "Città del libro" di Stradella (Pavia), il più grande hub logistico multi-cliente di stoccaggio e movimentazione libri in Europa.

Ha ritirato il premio **GIOACHINO FIGLIA** direttore della divisione publishing

## Interporto Padova



Per l'approccio innovativo allo sviluppo sostenibile grazie al servizio Cityporto per la distribuzione delle merci in città e all'implementazione di un impianto fotovoltaico di dimensioni record a livello internazionale, su 250 mila mq di tetti.

Hanno ritirato il premio **LUCIANO GRECO** vice presidente e **STEFANIA SORZE** responsabile comunicazione e marketing



## Consorzio Zai

Interporto Quadrante Europa

Per l'approccio innovativo al trasporto intermodale mediante la costituzione del *compact terminal* e per il contributo allo sviluppo sostenibile con la realizzazione di 11 impianti fotovoltaici.

Ha ritirato il premio **PIERLUIGI TOFFALORI** consigliere d'amministrazione



## Fondazione Italcementi

Cav. Lav. Carlo Pesenti

Per l'innovazione nell'attività formativa. La Fondazione promuove e finanzia l'erogazione di borse di studio per un PhD in logistica e supply chain management con cui ha dato vita a un centro di eccellenza scientifica a Bergamo. Nel progetto sono coinvolti, oltre l'Università degli Studi di Bergamo, anche l'Università Bocconi di Milano e il Zaragoza Logistic Center, partner del prestigioso MIT (Massachusetts Institute of Technology) di Boston.

Hanno ritirato il premio **DARIO MASSI** consigliere della Fondazione e **prof. ENZO BAGLIERI** coordinatore del PhD

## DHL Supply Chain



Per l'approccio innovativo allo sviluppo sostenibile. All'interno dell'Energies Saving Program, iniziativa lanciata da DHL Supply Chain Italy per migliorare l'efficienza energetica, si collocano i progetti Waste of paper (ha ridotto di quasi la metà i fogli stampati) e Picking 3 (ha abbattuto del 90% la media annua del numero di stampe di picking).

Ha ritirato il premio **VITTORIO DE AMICI** vice president operations excellence



## Kuehne + Nagel

Per l'innovazione tecnologica esplicitata con l'applicazione Rfid che il 3PL ha progettato e sviluppato per la gestione dei ricambi Iveco; si basa su identificazione e tracciabilità di tutte le parti di ricambio, dal magazzino ai dealers.

Ha ritirato il premio **RUGGERO POLI** amministratore delegato



## Geodis

Per l'innovativo progetto di 4PL. A seguito di un contratto siglato nel 2009 con IBM, Geodis ha sviluppato il ruolo di "quarta parte logistica" e oggi è in grado di offrire ai propri clienti una capacità di gestione dell'intera supply chain come fornitore unico per tutte le esigenze logistiche, in oltre 120 Paesi del mondo.

Hanno ritirato il premio **ALFREDO COSTA** central business development director della divisione Geodis Logistics e **ORESTE BRAMBILLA** manager di Geodis Global Solution Italy e di Puma Project

## Laziale Distribuzione



Per l'innovazione tecnologica esplicitata col progetto "Il Multipiano" destinato al segmento del fashion e in grado di ottimizzare gli spazi, velocizzando le attività.

Ha ritirato il premio **ALESSANDRO BURSESE** direttore generale



## Linde Customer Service: perché l'efficienza dei tuoi carrelli non è un lusso!

Una macchina ferma rappresenta un costo... e questo è un lusso che certamente non ti puoi permettere.

Ecco il motivo per cui scegliere Linde: il nostro Customer Service ti permette di conservare nel tempo tutte le qualità che caratterizzano i prodotti Linde: alta tecnologia, robustezza, efficienza, funzionalità e componenti all'avanguardia che riducono notevolmente gli intervalli tra i vari interventi di manutenzione.

Quando si verifica un guasto, uno dei nostri 450 tecnici specializzati è subito pronto ad intervenire per risolvere il tuo problema, grazie alla propria competenza tecnica e agli strumenti a tua disposizione.

Furgoni assistenza completamente equipaggiati, software di rilevazione e diagnostica in real-time dei guasti, completo assortimento di pezzi di ricambio, officine autorizzate qualificate e competenti...

E ancora: prodotti consumabili a marchio Linde con formulazioni ottimali per mantenere nel tempo l'efficienza del tuo cancello...

Insomma, Linde è in grado di fornirti un Customer Service competente, efficiente, dinamico e distribuito in maniera capillare su tutto il territorio nazionale.

Cosa aspetti a contattarci?

Linde Material Handling:  
tecnologia, funzionalità e risparmio al servizio del tuo business

## Smart VCO Consulting



Per l'innovazione tecnologica. La società promuove "Eyefreight", applicazione online per pianificare, monitorare e gestire le spedizioni con differenti vettori. Lo strumento supporta analisi e ottimizzazione dei flussi di trasporto finalizzati a una *cost reduction* evoluta e mirata mediante il supporto di consulenti specializzati.

Ha ritirato il premio  
**CARLO FOIS**  
*amministratore delegato*



## Smooov ASRV

Per l'innovazione nel settore del material handling.

La società ha concepito Smooov ASRV, soluzione che stravolge i limiti imposti dai tradizionali sistemi di automazione, estendendo di fatto a tutti i magazzini i vantaggi dell'automazione.

Ha ritirato il premio  
**ROBERTO BIANCO**  
*president e CEO*

## Unicar - Yale



Per l'innovazione tecnologica. Unicar propone il "Warehouse simulator" del costruttore di carrelli elevatori YALE, uno strumento che consente di visualizzare, monitorare e intervenire sulle attività effettuate da carrelli e persone all'interno di un magazzino.

Ha ritirato il premio  
**GIANPAOLO MELONI**  
*direttore commerciale*



## SPECIALE MENZIONE EUROMERCI Keylan

Per l'innovazione tecnologica relativa a GTS, software verticale per la gestione integrata dei processi e delle problematiche dei trasporti eccezionali, il cui scopo è ottimizzare e semplificare le attività gestionali e burocratiche di questo particolare settore.

Ha ritirato il premio  
**ROBERTO TOMATIS**  
*responsabile di prodotto*

# PREMI ALLA CARRIERA

## Teresa Alvaro



Per l'impegno nell'innovare tecnologicamente il sistema doganale, presupposto per favorire lo sviluppo del mondo produttivo.



## prof. Fabrizio Dallari



## Zeno D'Agostino

Per la poliedrica attività svolta nel nostro settore imperniata sul dialogo tra pubblico e privato, così che l'uno sia al servizio dell'altro.

Per l'impegno nella formazione logistica e nel contribuire alla crescita culturale del settore.

## Luciano Valbonesi



Per l'impegno allo sviluppo della portualità italiana e per la disponibilità e dedizione alla vita associativa.



## prof. Gino Marchet



## Alvaro Spizzica

Per la professionalità profusa - in oltre cinquant'anni di attività - nel mondo della logistica, assieme alla notevole disponibilità per la vita associativa.

Per l'impegno nella formazione logistica e nel contribuire alla crescita culturale del settore.

# VENDIAMO COMPLESSO IMMOBILIARE

## Imola - Via Bicocca



Complesso immobiliare a prevalente destinazione industriale composto da due lotti:  
- il lotto "A", con superficie fondiaria di circa 60.000 mq, composto da quattro capannoni ad uso produttivo collegati tra loro oltre a un magazzino e una palazzina ad uso uffici e servizi;  
- il lotto "B", con superficie fondiaria di circa 40.000 mq, costituito da un terreno con destinazione industriale/agricola.  
Sono inoltre disponibili ampie volumetrie di edificabilità residua.

L'area esterna di pertinenza è in parte piantumata e in parte destinata a parcheggio per 100 posti auto; la viabilità interna è agevolata da due accessi carrai in via Bicocca, uno dei quali dotato di portineria.

Il complesso immobiliare è situato a breve distanza dall'uscita "Imola" dell'autostrada A14 (BO-TA).

Per informazioni: telefono 02 6442 4200 - [agency@pirollire.com](mailto:agency@pirollire.com) - [pirollireagency.com](http://pirollireagency.com)

È UNA COMMERCIALIZZAZIONE

**PIRELLI RE**  
AGENCY



# IL CONVEGNO

“Competitività di sistema del cargo aereo nazionale”: titolava così l'incontro nel quale si sono confrontati politici e operatori del settore.

**“C**arenze e ritardi infrastrutturali e un livello basso di servizi e di competenza degli operatori sono i principali problemi che affliggono il settore dell'air cargo in Italia”. Ha esordito così Fulvio Cavalleri, vice presidente Assaeroporti, al convegno **“Competitività del sistema cargo italiano”**, che ha preceduto la consegna dei premi. *“Ciò accade - ha aggiunto Cavalleri - mentre il settore registra una forte crescita post-crisi, pari a un +20% in volumi da inizio 2010 contro solo un +9% del traffico passeggeri. Ed esiste una crescita ancora più forte da parte di piccoli scali stranieri come Lubiana o Lipsia”*. Il convegno, in verità, è stato preceduto dalla presentazione di un'indagine effettuata da Ispo, Istituto per gli Studi sulla Pubblica Opinione (presieduto da Renato Mannheim), sulle valutazioni e sulle attese degli stakeholder rispetto all'attività cargo nazionale. *“La politica deve capire che è un luogo comune dire che l'Italia trae vantaggio dalla sua posizione geografica”*, ha detto, fra l'altro, Mannheim. *“Bisogna stare attenti a non costruire cattedrali nel deserto - gli ha fatto eco Nereo Paolo Marcucci, presidente di Assologistica - perché si rischia di disperdere ricchezza e risorse e di polverizzare il sistema logistico nazionale. Serve un atto di indirizzo che stabilisca una rete di aeroporti e porti che costituiscano il 'sistema Paese' e su cui concentrare le poche risorse finanziarie esistenti, ricordando che non esiste una logistica 'regionale' basata sulle politiche delle singole regioni, ma una logistica 'nazionale', anzi ormai 'sovrannazionale’”*. Per Piero Luz-

zati, direttore generale di Confetra *“dal sondaggio presentato, emerge che Francoforte è lo scalo vincente per competenza degli addetti, frequenze e rete di collegamenti, organizzazione, qualità dei servizi e infrastrutture. Del resto Francoforte movimentata da solo tre volte il tota-*

**“Serve un atto di indirizzo che stabilisca una rete di scali su cui concentrare le scarse risorse disponibili”**

*le del volume di air cargo degli scali italiani, perché fa 'massa critica' di volumi e rete.”* Giulio De Metrio, chief operating officer e deputy Ceo di SEA, ha ricordato come *“Sea ha fatto a Malpensa un investimento*



AL DIBATTITO HANNO PARTECIPATO ANCHE

*ria componente strutturale. Nel lungo periodo abbiamo previsto altri 3 milioni di mq di aree destinate al supporto logistico, a sud delle attuali piste, e di queste superfici 250.000 mq saranno destinati a magazzini per la logistica.”* *“Il sistema logistico 'costa' all'Italia (dati Bankitalia) oltre 40 miliardi di euro all'anno - ha detto Bartolomeo Giachino, sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i Trasporti - Il settore aeroportuale italiano collabora al Pil nazionale per la metà di quello che oggi fa l'analogo comparto tedesco. Le inefficienze strutturali o doganali o di servizi ci fanno perdere 2 milioni di euro/anno nel traffico container a favore dei porti del Nord Europa. Entro aprile 2011 ogni Paese Ue dovrà presentare il proprio programma decennale per la definitiva realizzazione del cosiddetto 'patto di stabilità'. Aspettiamo suggerimenti dagli operatori.”* Pino Ra-

## AEROPORTI ITALIANI VOTO INSUFFICIENTE

Dall'indagine “Attività cargo: valutazione e attese” commissionata da Argol a Ispo emerge che l'offerta attuale di servizi appare disincentivante per chi opera nel settore, al punto da essere spesso evitata. Chiamati a dare un giudizio sui principali aeroporti europei gli intervistati sembrano bocciare Malpensa (media voto di 5) e Fiumicino (4), che si posizionano dopo tutti gli scali europei presi in considerazione (Francoforte, Amsterdam, Parigi e Londra). L'aeroporto europeo preferito è quello di Francoforte, indicato come il migliore da ben il 71% degli intervistati; ma cosa lo rende uno scalo modello



di riferimento? Gli stakeholder intervistati considerano la capacità e la competenza del personale come il principale elemento distintivo di un buon aeroporto. Seguono frequenza dei voli, offerta di destinazioni, velocità delle operazioni, logistica e infrastrutture dello scalo.



ESPONENTI DELLE MAGGIORI ASSOCIAZIONI DEL SETTORE

iola, vicepresidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree) ha sottolineato come il 50% delle merci in import o export dall'Italia non parte da scali nazionali. "Dobbiamo contare su due, al massimo tre hub in Italia, creando una rete di collegamento inter-regionale da e per questi - ha aggiunto Raiola - Naturalmente esistono problemi di sicurezza, di pratiche doganali, di burocrazia e di servizi. E' necessario attivare un sistema informatico che colleghi tutti gli operatori del settore dell'air cargo. Resta difficile pensare che per sdoganare una merce in Italia oggi servono circa 60 documenti diversi, prodotti da 18 enti differenti e che spesso si parlano con difficoltà". Marco Carenini, presidente Aicai (Associazione italiana corrieri aerei internazionali), ha ricordato che gli associati Ups, TNT, Sda, Fedex e Dhl movimentano 30 milioni di spedizioni/giorno in tutto il mondo e ogni notte fanno volare oltre 1.700 velivoli cargo. "In Italia - ha aggiunto Carenini - abbiamo 9.300 addetti e fra diretto e indotto occupiamo 60.000 posti di lavoro". Mario Valducci, presidente della IX Commissione trasporti della Camera, ha riflettuto su come in questi ultimi 10 anni l'Italia, grazie alla legge obiettivo, si sia risvegliata da un forte ritardo infrastrutturale. "E di recente, paradossalmente, l'abbandono di Alitalia dell'hub di Malpensa ha avuto un aspetto benefico tale da spingere lo scalo lombardo a cercare nuovi clienti, a modernizzarsi e rafforzarsi - ha aggiunto - Questo a differenza di Fiumicino che, nonostante abbia ambiziosi traguardi per il futuro, è ancora troppo distratto dalla presenza rassicurante del monopolio del suo principale cliente. Serve concentrarsi su pochi scali, al di là di passate logiche clientelari, specializzando gli scali secondo le varie tipologie necessarie all'area economica: passeggeri, low-cost, cargo, charter e aviazione generale. Ed è anche importante trovare incentivi per il traffico merci su rotaia, considerando che il 35% del cargo va via aereo, tutto il resto avviene su gomma". "Invece di baloccarsi con i progetti del Ponte sullo stretto - ha detto Matteo Mauri, responsabile nazionale del PD per le infrastrutture e i trasporti - si devono far partire subito le centinaia di piccole e medie opere che sbloccherebbero i tanti nodi territoriali che rallentano l'economia. Per far ripartire l'Italia servono fatti concreti anche per quel che concerne l'air cargo". ■

## LA PAROLA AGLI SPONSOR

**T**ra gli sponsor dell'evento, oltre a **Sea** che ha ospitato la manifestazione presso la sala InfoCenter situata all'interno dello scalo di Malpensa, anche lo sviluppatore immobiliare **ProLogis**, il distributore di carrelli elevatori **Unicar-Yale** e **Avioport Logistics Park** (partnership tra l'olandese Schiphol Real Estate e l'italiana Finair). Avioport, per bocca del direttore dello sviluppo in Italia Bart Doornbos, ha anche illustrato le caratteristiche del polo logistico e direzionale polifunzionale realizzato dalla società presso l'aeroporto di Milano Malpensa, esattamente a Lonate Pozzolo. La struttura copre una superficie di 10 ettari con quattro edifici industriali, che si sviluppano su oltre 50 mila mq, cui vanno aggiunti 15 mila mq di uffici.



# NON C'È BISOGNO DELLA SFERA MAGICA

I metodi per farlo sono numerosi. Alcuni altamente professionali e altri più pragmatici. E poi tutto dipende dal settore in cui si opera.

di **Sandro Guercini**

**P**revedere il mercato sembra quasi impossibile ma si fa tutto perché non lo sia. Salvo in pochi settori ad alta tecnologia è indubbio che in tutti gli altri il comportamento degli acquirenti dipende ormai da tantissimi fattori, spesso imprevedibili. Fino agli anni '80 le aspettative sulle vendite venivano formulate in maniera semplice: si prendevano i dati storici e si apportavano delle modifiche dettate da valutazioni soprattutto macroeconomiche. Ora le modalità sono completamente differenti. Per tanti motivi fondamentali, di cui il principale

è l'isteria dei consumatori, dovuta a ragioni molto complesse che hanno quasi sempre a che vedere con la psicologia dei comportamenti di massa. Un esempio? Un importante produttore italiano di cucine ha visto modificare completamente le proprie programmazioni di vendita e quindi di produzione per il solo fatto di aver fornito un modello particolare e di un certo colore a un reality show televisivo. E non si tratta di un caso di fanatismo da marketing ma di una dimostrazione di come i fattori siano talvolta addirittura imponderabili.

**Passando** a capire come ci si deve comportare per adottare una strategia corretta in materia bisogna innanzi tutto dire che il concetto di previsione sta cambiando, passando da quello più li-

mitato relativo alle sole vendite a una nozione più ampia, connessa al modello previsionale della domanda in senso lato. Ciò significa che si lavora nell'ambito della catena logistica andando dal-

**Ci sono fattori imprevedibili: un produttore di cucine ha avuto un boom per averne data una a un reality "tv"**

poi il fattore globalizzazione: l'allontanamento geografico delle unità produttive da quelle di vendite comporta non pochi problemi, che rendono ancor più complesso i fattori in gioco. Ma veniamo al nocciolo dell'argomento. Ogni azienda utilizza suoi modelli predittivi, passando dal periodo noto al periodo ignoto sempre più mediante complessi ausili informatici. Di fatto le tecniche adottate sono di due tipi, quelle cosiddette proiettive e quelle esplicative. Le prime vanno bene per il breve periodo e si basano sulla proiezione della serie storica delle vendite precedenti. A tale scopo possono essere utili anche i sondaggi sul parco clienti. Le seconde – ovvero le esplicative – si basano sull'identificazione delle variabili indipendenti sulla stima dei relativi coefficienti, attra-

verso le quali le stesse variabili sono correlate alla domanda del prodotto sottoposto a indagine. Esse si adattano per il lungo periodo. Per il breve lasso di tempo si usa anche la tecnica conosciuta come "regressione su variabili indicatrici", in cui si cerca di verificare una variabile dipendente in funzione di una o più variabili indipendenti.

**Alcuni esperti** indicano in uno strumento di analisi basato sulle medie mobili (quelle tanto diffuse in campo borsi-

Fotolia.com



stico) un modo determinante per capire cosa succederà sul mercato in un certo lasso di tempo. Le voci per valutare le serie storiche su cui basare il lavoro sono cinque: trend, ciclo, stagionalità, componente occasionale e casuale. Di qui parte un lavoro che porta – con complesse formule matematiche – a ottenere risultati molto soddisfacenti e quasi sempre precisi, sempre che si tratti di prodotti non troppo complessi o innovativi, sui quali incidono altri fattori.

**Tutto questo** è materia per specialisti. Ma con l'entrata in scena di Internet si sono diffusi anche modelli operativi molto più pragmatici e semplici, alla portata quasi di chiunque, grazie al fatto che la quantità di dati ottenibili è davvero immensa. Dei metodi consigliati sono, per esempio, i seguenti: accertare quali sono le keyword più cercate, in modo da capire i bisogni collegati a un

certo mercato; indagare il volume di ricerca delle keyword e la stagionalità; esplorare il livello di concorrenza sulle keyword e il costo per click; passare a dare uno sguardo anche a portali che analizzano l'usato e infine cercare di individuare eventuali blog in cui si discute di un certo articolo. Tutto questo vale evidentemente per prodotti molto popolari e soprattutto per quelli destinati alle fasce giovanili. Un noto produttore di tavole da snowboard ha, per esempio, capito che dall'analisi di tutta questa massa d'informazione può accertare meglio i trend del mercato e quindi anticipare quelle che saranno le vendite dei propri

prodotti. A questo punto si limita a tale modalità previsionale, cui ha destinato varie risorse umane, abili nello smanettare su Internet.

**Il web ormai** è un termometro delle tendenze di base e lo sanno anche i costruttori di automobili e computer, per citare due casi, molto attenti a quanto viene scritto sui siti specializzati, sebbene si tratti di modalità operative non alternative a quelle più professionali. Naturalmente tutto questo non cambia una verità di fondo: nel caso dei settori e prodotti stabili si possono conseguire quasi sempre previsioni corrette, molto vicine a quelli che sa-

ranno i risultati poi ottenuti, con scarti al massimo del 3-5%. All'opposto per settori e prodotti volatili, con una concorrenza forte e una clientela che cambia comportamenti in maniera veloce, l'obiettivo appare più difficile, se non addirittura impossibile in taluni casi. Comunque gli esperti della materia sostengono che occorre sempre partire da una struttura – piccola o grande – specializzata in tale ambito e preparata a lavorare con un indicatore di qualità della previsione. O meglio – come avviene in molti casi – con un indicatore di stabilità della previsione. Che va adattato a ogni singola azienda, in rapporto al tipo di business, alle dimensioni e a tanti altri fattori. Il tutto dipende da qual è la sensibilità dei vertici di ogni impresa a questo aspetto gestionale, talvolta considerato importante ma non decisivo e in altri casi invece risolutivo per ogni strategia sul breve o sul medio termine. Qualunque sia l'attenzione riposta è certo che se non si contempla il futuro, dal punto di vista commerciale, ogni ulteriore scelta può rivelarsi del tutto campata in aria. ■

## Internet svolge ormai un ruolo importante nel fornire indicazioni sui trend di settori merceologici



# IL CLIENTE DOVRÀ SOLAMENTE PAGARE

A tutto il resto provvederà il carrello, che lo guiderà fra gli scaffali, caricherà le merci e indicherà il costo progressivo dei suoi acquisti.

di **Roberto Canzani**

I centri commerciali cambiano ma gli italiani sembrano molto lenti nell'adeguarsi alle nuove modalità organizzative che stanno gradualmente diffondendosi. I processi di acquisti tecnologizzati all'interno dei supermarket si generalizzano infatti in tutta Europa, anche perché rappresentano una riposta importante alla necessità di ridurre i costi e quindi i prezzi di vendita dei prodotti. Tuttavia nel nostro Paese le modalità tradizionali continuano a riscuotere la predominante attenzione della clientela. Lo dimostra il fatto che le casse automatiche cosiddette "self" stentino a decollare, sebbene diano maggiore sicurezza ai consumatori.

**Indagini** condotte in diverse strutture hanno accertato che la modalità "self service" svolge un ruolo importante nel far sentire, in chi le utilizza, una specie di padronanza dell'intero ciclo degli acquisti. Prima di tutto perché si esegue un'operazione che responsabilizza e inoltre perché ciò consente di verificare i prezzi in tempo reale, permettendo di escludere eventualmente compere ritenute non convenienti oppure superflue. Il vantaggio quindi c'è, ma a farvi ricorso sono in Italia esclusivamente i giovani, da sempre i più veloci nell'adattarsi ai cambiamenti imposti dalle tecnologie.

**Non si deve credere** che la rivoluzione in atto fra gli scaffali si limiti soltanto alla fase finale, ovvero al pagamento. All'opposto i maggiori cambiamenti sono a monte e partono dal momento dell'accesso al centro di vendita.

**Ceck-in e ceck-out saranno pilotati da una specie di "grande fratello", che riconoscerà l'acquirente e gli fornirà consigli**

Esperimenti condotti nel nord Europa dimostrano che troppo spesso chi entra in un grande "mall" ha difficoltà nel reperire, in tempi rapidi, i prodotti di cui necessita. I

tentativi condotti da varie catene di standardizzare la dislocazione delle merci non hanno avuto successo e così entra in scena un nuovo protagonista. Si tratta del "personal shopping assistant". E' un sistema informatico dotato di colonnine (in gergo conosciute anche come totem), situate soprattutto in corrispondenza degli accessi, capaci di fornire indicazioni personalizzate a chi entra nel centro commerciale. Si vuole sapere dove si trova una certa confezione di biscotti? Oppure conoscere le promozioni in atto? O addirittura essere consigliati sugli abbinamenti cibi-vini per una cena di classe? O capire quante tipologie di televisori sono esposte? Lo "shopping assistant" – debitamente interpellato – fornisce ogni ragguaglio, procurando

anche una mappa stampabile dei percorsi più brevi per giungere a destinazione. In Germania si sta sperimentando un'evoluzione rispetto a questo primo passo. Consiste nel dotare i punti vendita di carrelli intelligenti, i quali indicano il tracciato da seguire in relazione al tipo di spesa che s'intende realizzare. Quante volte si procede a zig-zag in un centro commerciale soltanto perché ci si è dimenticati di un prodotto oppure ci si è fatti distrarre da qualcos'altro? Con le inedite tecnologie ciò non accade più. Non solo. I carrelli sono dotati di mini lettori ottici,

Fotolia.com



## E IL CAMERINO SI FA INTELLIGENTE

sui quali bisogna far passare ogni confezione prelevata per l'acquisto. Si crea così un conto, tenendo sotto controllo l'ammontare progressivo, escludendo spiacevoli sorprese finali.

**Dato poi che** le carte fedeltà si generalizzano, questi carrelli hanno anche un altro vantaggio. Leggono nella memoria gli acquisti prevalenti effettuati in passato da ciascun detentore di "card", indicando novità o offerte per le merci che ogni cliente ha dimostrato di preferire. Si tratta quindi di guide intelligenti, capaci di indirizzare, aiutare e consigliare il consumatore. Quando questi ha finito il suo giro e si dirige alle casse automatiche, non deve mettersi in coda, perché il sistema ha già registrato il conteggio, richiedendo solo l'immissione di un dato di riconoscimento e il pagamento con carta di credito. Il ciclo del self check-in e del self check-out si è quindi completato, consentendo al cliente un'auto-

I gruppo tedesco Metro, che da tempo ha sviluppato iniziative particolarmente innovative nel campo dei centri commerciali, sta portando avanti un interessante progetto conosciuto come Future-Store. Esso prevede soluzioni innovative per rendere lo shopping del futuro semplice, veloce ed estremamente diverso rispetto a come è oggi. Future-Store affonda le sue radici in molteplici ambiti: shopping, domotica, analisi dei costi, ecc. Il "camerino intelligente" è senza dubbio, un aspetto originale del progetto: sarà possibile infatti, grazie a sofisticate apparecchiature elettroniche, provare abiti senza il fastidio di spogliarsi e indossarli nel tradizionale camerino di prova. Mediante dispositivi inediti si potrà avere, in tempo reale, la scansione del proprio corpo (proiettata su uno schermo) vestito virtualmente con i capi scelti. Inoltre verrà reso possibile reso il visionare in tempo reale tutti i modelli, i colori e magari gli accessori, sul nostro "alterego" digitale. Per le signore questa proposta trasformerà l'acquisto di un nuovo abito in un'occasione di divertimento e forse anche di qualche spesa in più.

nomia totale, pur con l'assistenza di un "grande fratello". In Belgio, Germania e Inghilterra il self-scanning è ormai usato da quasi il 50% degli acquirenti nei centri commerciali che ne sono dotati e l'inserimento è stato velocemente assimilato, senza particolari opposizioni da parte degli acquirenti. L'interesse è dovuto soprattutto al fat-

to che ci si sente più assistiti, evitando fra l'altro le trappole dei cartellini dei prezzi mal collocati sugli scaffali o delle offerte scarsamente pubblicizzate.

**Tali innovazioni** hanno altri vantaggi: la procedura non favorisce soltanto i clienti ma cerca di facilitare anche il lavoro dei dipendenti. Infatti ogni prodotto è dotato di un'etichetta radiocontrollata in grado di inviare al computer centrale tutte le informazioni a esso relativo, segnalando, per esempio, se è scaduto o se in via di esaurimento negli spazi di esposizione. Allo studio vi sono poi evoluzioni tecnologiche quasi impensabili oggi: per esempio carrelli automatici pilotabili su guide magnetiche annegate nei pavimenti, allo scopo di evitare scontri, cattivi posizionamenti e comunque la fatica del dover spingere il carico. Inoltre sistemi di pesatura automatica di frutta e verdura, il che escluderebbe l'uso delle classiche bilance. Infine l'impiego di carrelli dotati di braccia mobili con le quali prelevare per esempio canestri di acqua minerale, imballi di grandi dimensioni e tutto quanto comporti sforzi fisici da parte dell'acquirente. ■



# LINEA DIRETTA TRA NAPOLI ED EUROPA

Interporto Campano, assieme all'Interporto di Bologna, presenta il corridoio che funge da gate europeo per i traffici marittimi e ferroviari.

a cura di **Luca Siani**

Interporto Campano si è presentato alla Fiera Intermodal Europe, in programma ad Amsterdam dal 30 novembre al 2 dicembre in partnership con Interporto di Bologna e Porto di Napoli. La partecipazione congiunta alla manifestazione fieristica olandese è finalizzata alla presentazione di un sistema logistico integrato nazionale. Obiettivo? Aumentare il livello di cooperazione e sviluppare un sistema strutturato e affidabile di collegamenti intermodali per incrementare il traffico merci dall'Italia verso l'Europa. Il 1° dicembre si è tenuto presso lo stand di Interporto Campano la conferenza "South - North Intermodal Freight Corridor: Connecting Italy to Europe", per pre-

sentare il corridoio "Napoli Porto - Interporto Campano - Interporto di Bologna", quale gate europeo per i traffici marittimi e per il rilancio delle merci su altre destinazioni attraverso il trasporto ferroviario. Infatti, dal 2006 Interporto Campano è attivo nel settore dei trasporti ferroviari come operatore intermodale, sia sulla tratta di congiunzione con il porto di Napoli, che su quelle di lunga percorrenza con Milano, Bologna, Verona e Pomezia.

Nel gennaio 2009 la struttura ha costituito una società dedicata, Interporto Servizi Cargo S.p.A. (ISC), che integrando la figura di operatore intermodale a quella di Impresa Ferroviaria, si pone come obiettivo quello di sviluppare un network ferroviario nazionale privato, collegando le più importanti realtà interportuali e portuali del Paese. Il programma consiste nello sviluppare una rete di collegamenti capillari con i principali snodi logistici italiani, offrendo puntualità ed efficienza. I piani di sviluppo di ISC vedono la società posizionarsi nel mercato del trasporto combinato delle merci come principale player privato per lo sviluppo di una grande rete di treni estesa su tutto il territorio nazionale e in collegamento con i principali network europei.

**Costituita nel 2009  
Interporto Servizi  
Cargo, sta a metà  
tra un operatore  
intermodale  
e un'impresa  
ferroviaria**

**ISC** ha un network di treni collegando ogni giorno l'Europa ed il Nord Italia con il Sud del Paese. Offre viaggi regolari da/per Milano Segrate, Verona, Bologna interporto, Pomezia, Nola interporto, Napoli porto, Gioia Tauro e Bari, con chiusura carico su tutte le tratte nel tardo pomeriggio e messa a disposizione la mattina del giorno seguente. A pieno regime la flotta di Interporto Servizi Cargo sarà costituita da 600 carri ferroviari, 29 locomotori propri, con un traffico giornaliero, sulla rete ferroviaria italiana, di 17 coppie di treni. Grazie alle



partnership con i principali operatori intermodali internazionali, IFB, Kombiverkehr, Hupac e Cemat, ISC è in grado di raggiungere 37 destinazioni europee in Belgio, Olanda, Germania e Francia con transit time altamente competitivi. Attualmente l'Interporto Campano è l'unico di rilevanza nazionale operativo nel Centro-Sud Italia e rappresenta il più importante nucleo interportuale italiano con un sistema logistico combinato tra trasporti su ferro, gomma, acqua e aria, integrando stoccaggio, movimentazione e manipolazione delle merci. Su oltre 3 milioni di mq di superficie, raggruppa 200 aziende per circa 2.500 addetti, più un ufficio doganale "Napoli Terra" abilitato a tutte le funzioni e un polo del freddo con 100.000 mc di magazzini frigoriferi. Il cuore dell'in-

terporto è rappresentato dal terminal intermodale di 225.000 mq gestito da TIN. Un nodo strategico al centro del Mediterraneo, collegato a tutta la rete nazionale anche per via ferroviaria: attualmente infatti è l'unico interporto italiano con una stazione ferroviaria interna elettrificata di 13 coppie di binari, inserita nella rete nazionale e gestita dall'Area Rete Ferroviaria Italiana - Trenitalia, con la denominazione di "Stazione "Nola - Interporto", che consente collegamenti giornalieri diretti con Milano, Monaco e Amburgo e con i porti del Sud Italia come Napoli, Gioia Tauro.

**Interporto Campano** sta realizzando un ampliamento di 1.200.000 mq dove sono previsti nuovi insediamenti logistici e industriali, tra cui le uniche officine

in Italia per la manutenzione dei treni passeggeri AGV di ultima generazione, dell'operatore privato NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), società che nel 2011 farà partire i primi treni passeggeri privati ad Alta Velocità. L'Interporto insieme al CIS, il più grande polo di distribuzione commerciale d'Europa, e al Centro Servizi Vulcano Buono, progettato dall'architetto Renzo Piano, costituisce un vero e proprio distretto del terziario avanzato dove si integrano tutte le fasi della filiera logistica/distributiva ed ogni tipo di servizi. Il distretto sorge su una superficie di circa 5 milioni di mq, vi operano oltre 1.000 aziende con 9.000 addetti; riunisce tre realtà che operano in sinergia: il CIS nella distribuzione, l'Interporto nella logistica integrata e il Vulcano Buono nei servizi e il retail. ■

The logo for Sait, featuring the word "Sait" in a stylized font. The "S" is blue, the "a" is red, and the "it" is blue. The background is a blurred, high-angle view of a warehouse interior with metal beams and structural elements.

**Sistemi informativi per il Warehouse Management,  
il trasporto e la tracciabilità delle merci**



# EDIEL, GLI EFFETTI DEL PROGETTO SE ALLARGATO AI 3PL

School of Management  
POLITECNICO DI MILANO  
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA GESTIONALE  
MIP

L'utilizzo di soluzioni per lo scambio dei documenti del ciclo dell'ordine in formato elettronico nella filiera degli elettrodomestici e della *consumer electronics* offre benefici pure agli operatori logistici.

di **Alessandro Perego, Paolo Catti e Daniele Marazzi**

Osservatorio Fatturazione Elettronica e Dematerializzazione School of Management del Politecnico di Milano – [www.osservatori.net](http://www.osservatori.net)

**A** quasi tre anni dalla concezione del “progetto EDIEL”, anche nella filiera degli elettrodomestici e della *consumer electronics* è oggi realtà l'utilizzo delle soluzioni a supporto dello scambio dei documenti del ciclo dell'ordine in formato elettronico strutturato standard. Tuttavia, nonostante la progressiva entrata a regime – nel corso del 2009, 62 produttori e 26 retailer hanno generato un “traffico” complessivo superiore ai 170 mila documenti interscambiati – il progetto vede ancora importanti possibilità di sviluppo ed estensione.

**In particolare**, nell'estate del 2009 si è ritenuto necessario coinvolgere nelle attività anche un terzo importante attore della filiera degli elettrodomestici e della *consumer electronics*: gli operatori logistici. La progressiva diffusione dell'interscambio di documenti in formato elettronico strutturato standard, infatti, rende disponibile un patrimonio informativo la cui condivisione anche con i 3PL permetterebbe di rag-

giungere importanti miglioramenti, in termini sia di efficienza sia di efficacia, lungo l'intera filiera.

## Nella fase 2 di EDIEL sono stati coinvolti anche Indicod-ECR (in Italia rappresenta GS1) e Assologistica

ca. A queste imprese, coordinate dalla regia di EDIEL – l'associazione di riferimento per le tematiche connesse al miglioramento delle performance di filiera attraverso l'utilizzo di soluzioni ICT – va aggiunto il contributo di Indicod-ECR (partner di EDIEL fin dalla sua nascita), quale rappresentante italiano di GS1, e di Assologistica, importante associazione del settore logistico.

**L'attività** di identificazione delle principali aree di miglioramento e la successiva delineazione delle funzionalità

**Sulla scorta** di questa considerazione, ha preso avvio la “fase 2” del progetto EDIEL, che ha visto il fattivo coinvolgimento delle aziende dell'industria, della distribuzione e dei trasporti e logisti-

ca. ha coinvolto anche il team di ricerca dell'Osservatorio Fatturazione Elettronica e Dematerializzazione della School of Management del Politecnico di Milano. Il contributo specifico apportato dall'Osservatorio si è concretizzato nello sviluppo di un modello per la stima dei benefici potenzialmente conseguibili, in analogia con quanto fatto in riferimento alla relazione produttore-retailer (è possibile accedere ai rapporti dell'Osservatorio che illustra-



## SCENARI TECNOLOGICI

La stima quantitativa dei potenziali benefici si ottiene dal confronto fra i costi della fase di consegna nei due differenti scenari tecnologici descritti di seguito, costruiti in accordo con le aziende del comitato tecnico EDIEL e i 7 principali provider logistici del settore.

**Scenario Base.** Si considerano le sole attività relative all'interazione con gli operatori logistici, in particolare il processo di prenotazione delle finestre di consegna. Nel dettaglio, si assume:

- l'utilizzo di soluzioni proprietarie a supporto dell'integrazione fra produttori e operatori logistici (per esempio, per l'interscambio di disposizioni di consegna e notifiche di consegna);

- nessun tipo di integrazione fra operatori logistici e retailer (tutti i documenti - prenotazioni finestre di consegna, notifiche di consegna, ricevute di consegna - sono scambiati via email/fax/telefono).

**Scenario Target.** Tutti i documenti relativi alle attività della fase di consegna vengono scambiati in formato strutturato - via EDI o tramite portale web - secondo un workflow elettronico condiviso.

Fonte: Osservatorio Fatturazione Elettronica e Dematerializzazione - School of Management del Politecnico di Milano - [www.osservatori.net](http://www.osservatori.net)

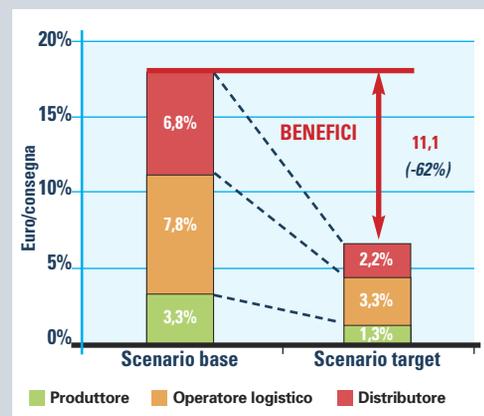
no questi benefici, anche in settori diversi, nella sezione Fatturazione Elettronica del sito [www.osservatori.net](http://www.osservatori.net).

**In particolare** il nuovo modello sviluppato si propone di evidenziare i vantaggi aggiuntivi derivanti dalla ottimizzazione dell'interazione con i fornitori di servizi logistici. La stima dei costi e dei potenziali benefici conseguibili fa dunque riferimento alla sola fase di consegna, andando a considerare due differenti scenari tecnologici (per maggiori dettagli sulla costruzione degli scenari si rimanda al riquadro).

**Il grafico** in alto a destra illustra i risultati dell'applicazione del modello sviluppato a un'ipotetica triade di riferimento costituita da un produttore, un retailer e un operatore logistico: la metodologia adottata è analoga a quella descritta nei rapporti dell'Osservatorio. La fase di consegna presenta un costo pari a quasi 18 € nello "scenario base". Con riferimento alla completa integrazione e dematerializzazione del processo, modellizzata nello "scenario target", è possibile ottenere una riduzione pari a circa il 60% di tale costo iniziale: il beneficio potenziale è, dunque, pari a circa 11 €/consegna.

**Nello stesso grafico** si evidenzia il contributo dei diversi attori coinvolti. La quota più rilevante dei costi nello "scenario base" spetta agli operatori logistici, così come i benefici più rilevanti, in termini assoluti. Significativa anche la quota di costi e benefici che afferisce ai retailer, mentre limitati - in termini assoluti - risultano essere le

## I COSTI DELLA FASE DI CONSEGNA NEI DUE SCENARI TECNOLOGICI SCOMPOSTI PER ATTORE



componenti di costo e beneficio relative ai produttori. Ciò si spiega con il fatto che già nello "scenario base" la relazione fra produttori e operatori logistici risulta particolarmente efficiente: l'interazione si realizza, infatti, attraverso flussi elettronici strutturati in formati proprietari. In generale il beneficio potenziale è interessante per tutti gli attori: la riduzione di costo rispetto allo "scenario base" oscilla, infatti, fra il 60% e il 70%.

**La stima** quantitativa dei potenziali benefici rappresenta, a nostro avviso, la principale leva a disposizione delle aziende per comprendere il valore connesso alle soluzioni di integrazione, favorendo in tal modo anche l'ottenimento del commitment necessario al successo dell'implementazione successiva. L'analisi condotta dall'Osservatorio dimostra che estendere le soluzioni ICT a supporto dell'integrazione B2b anche ad altri importanti attori della supply chain, quali gli operatori logistici, permette di aumentare ulteriormente l'efficienza dell'intera filiera. Generando, al contempo, benefici aggiuntivi anche in termini di efficacia e livello di ser-



Value Added

προστιθέμενη αξία

부가 가치

à Valeur Ajoutée

付加価値

**NYK LOGISTICS**  
**& MEGACARRIER**

增值

повышенно-ценно

Valore Aggiunto

de Valor Añadido

der Wertschöpfungsprozess

## NYK Logistics (Italy) SpA

### Romentino Hub

Via Cavallè - Romentino Park,  
 28068 Romentino (No)  
 Tel: +39 0321 86901  
 Fax: +39 0321 869027  
 email: [info.milano@it.nyklogistics.com](mailto:info.milano@it.nyklogistics.com)

### Headquarter

Via Privata Piemonte, 1  
 20010 Arluno (MI)  
 tel: +39 029025171  
 fax: +39 0290377052  
 email: [info.milano@it.nyklogistics.com](mailto:info.milano@it.nyklogistics.com)

## NYK Logistics South Europe

### Padova branch

Via Inghilterra, 16 int. 2C,  
 35127 Camin (Padova)  
 Tel: +39 049 7625269  
 Fax: +39 049 8705046  
 e-mail: [info.padova@it.nyklogistics.com](mailto:info.padova@it.nyklogistics.com)



Flotolla.com

# FRA IT E LOGISTICA È ATTRAZIONE FATALE

La trasmissione telematica di informazioni favorisce una maggior rapidità dei processi decisionali e analisi di servizio superiori. Garantisce inoltre un'elevata automazione, un maggior monitoraggio e presidio delle attività. Tutti fattori indispensabili per l'operatività quotidiana di un 3PL.

di Alessia Furia

## 3 DOMANDE AGLI OPERATORI

### LA SUA AZIENDA QUANTO INVESTE IN ICT E COME È STRUTTURATA DA QUESTO PUNTO DI VISTA?

**PIERO ALBERTINI**

BSL GEODIS - IT manager

■ Bsl Geodis è un'azienda che ogni anno investe parecchio nella realizzazione di sistemi informatici complessi. Gli investimenti naturalmente vengono pianificati e successivamente autorizzati. La struttura informatica è composta da un team interno che comprende sei persone, mentre per la realizzazione dei progetti siamo affiancati da diversi fornitori specializzati per aree di competenza WMS, TMS, applicazioni custom sviluppate su misura per i clienti. Per i dati relativi agli investimenti sui progetti ICT, a budget per il prossimo anno abbiamo circa 800.000 euro, pari a una percentuale attorno all'1,5-2%.

**VITTORIO ARONICA**

CEVA LOGISTICS - senior vice president  
Information Services & Solutions

■ Anche in un momento di incertezza economica, tutti gli investimenti che abbiamo sottoposto al board dell'azienda sono stati approvati, dal momento che si sono dimostrati ben strutturati sotto l'aspetto tecnico e di "change management" e allo stesso tempo sostenibili dal punto di vista economico-finanziario. Questo dimostra l'importanza di mantenere il focus su investimenti capaci di generare un valore reale per l'intero gruppo. L'organizzazione IT è invece su tre livelli, prevede cioè un'area di specialisti di soluzioni, un'area di "services management" per la gestione di servizi IT e da ultimo un'area di project management che contribuisce alla soddisfazione del cliente e alla riduzione dei costi di 'post go live'.

**ANDREA BIANCONI**

COLUMBUS SERVIZI LOGISTICI  
chief information officer

■ Gli investimenti annui di Columbus in

questo settore sono di circa 150 mila euro per il rinnovamento dell'infrastruttura sistemistica e l'implementazione di nuovi servizi in ambito software. Siamo molto attenti a tutte le innovazioni e in particolare a quelle che sono in grado di aumentare i livelli di sicurezza dei dati, dell'infrastruttura e le performance globali nell'elaborazione delle informazioni. In quest'ottica abbiamo recentemente virtualizzato l'infrastruttura server del nostro centro elaborazione dati.

**GIORGIO ROTTA**

FIEGE HOLDING ITALIA - IT manager

■ Da un punto di vista puramente dei numeri, Fiege Italia investe annualmente intorno ai 500-600 mila euro, equamente suddivisi tra hardware e software. Strutturalmente in ogni piattaforma è presente un presidio IT che funge da primo livello di help desk, sia per quanto riguarda la parte puramente tecnologica (hardware e sistemi operativi) che per quanto attiene all'utilizzo del sistema che governa tutti i processi di magazzino. Queste stesse persone raccolgono anche segnalazioni dal campo (anomalie, migliorie, richieste in genere) e le veicolano verso un unico punto di raccolta. Esiste poi un secondo livello di help desk centralizzato, più qualificato ed esperto. E' questa struttura che si fa carico di dare supporto al primo livello, affinché possa chiudere le

Fotolia.com



segnalazioni pendenti.

### **ALBERTO LUGLI**

FM LOGISTIC - direttore commerciale

■ Analizzando in dettaglio il supporto offerto dalle ICT, il primo dato che emerge con chiarezza è la rilevanza che esse ricoprono per numerose attività che caratterizzano l'operatività di magazzino e logistica in generale. In particolare le ICT negli ultimi anni hanno avuto un ruolo rilevante o molto rilevante nel supportare le attività più operative, come la gestione dei magazzini e dei trasporti e la gestione della produzione. Oggi sempre più responsabili operations e di logistica indicano che la gestione delle terze parti logistiche, la pianificazione della domanda e delle scorte e la gestione delle consegne devono essere supportate in modo rilevante o molto rilevante dalle ICT.

### **STEPHANE RAPPELLINI**

GEFCO ITALIA - responsabile amministrazione, finanza e servizi

■ Gefco Italia appartiene a un gruppo internazionale che in questi anni ha dedicato molte risorse al miglioramento costante del proprio sistema informativo mondiale; Gefco, infatti, adotta un sistema informativo unico comprendente tutte le attività del gruppo e tutte le fasi della catena lo-

gistica. Gli investimenti realizzati hanno permesso la creazione di un ERP (Enterprise Resource Planning) logistico unico al mondo. Questo sistema informativo, composto da vari moduli specifici, interviene in modo omogeneo su tutta la catena logistica, in qualunque Paese e per qualsiasi necessità. A livello locale poi, Gefco Italia investe ancora lo 0,5% circa del fatturato per rispondere alle esigenze specifiche della clientela italiana.

### **ANNA ARENA**

GEODIS LOGISTICS

responsabile sistemi informativi

■ Geodis Logistics, la divisione logistica del gruppo Geodis, considera l'informatica un elemento fondamentale per presentarsi sul mercato con l'obiettivo di soddisfare i fabbisogni logistici dei clienti. L'azienda ha scelto di mantenere all'interno tutte le competenze necessarie per gestire il proprio sistema informativo, puntando su un'infrastruttura consolidata e su un gestionale proprietario, che pur mantenendo un'ossatura condivisa su tutti i depositi, consente di mappare i diversi processi operativi, i quali possono variare da cliente a cliente.

### **PAOLO GUIDI**

KUEHNE+NAGEL Italia

direttore commerciale e marketing

■ Un vanto di Kuehne + Nagel è quello di offrire, oltre al semplice servizio di trasporto, valori aggiunti in virtù delle sue capacità e potenzialità a livello informatico. Anche in quest'ambito ci distinguiamo come azienda, tra le prime, sempre a livello mondiale. Prestiamo una grande attenzione all'informatizzazione di tutti gli aspetti della gestione delle filiere. Nostro punto di forza sono infatti i servizi logistici, ossia multi servizi integrati, grazie ai quali il cliente ha accesso on-line a servizi via mare, via aereo e via terra, con la garanzia del sistema della tracciabilità.

### **ROBERTO GUALANO**

ZANARDO SERVIZI LOGISTICI

commercial project manager

■ Abbiamo una struttura interna formata da >



tre persone, ridondante sia per quanto riguarda le risorse che per la parte strutturale, per avere sempre un'alta disponibilità dei servizi erogati. Oltre a questo ci avalliamo di professionisti specifici per consulenze di secondo livello con contratti Top che ci garantiscono eventuali interventi con SLA (service level agreement) aggressivi e una copertura 24 ore per 365 giorni l'anno. Investiamo mediamente l'1% del fatturato annuo in sviluppo, manutenzione e progetti.

### COME GIUDICA L'OPINIONE SECONDO LA QUALE ANCHE IN LOGISTICA QUELLO CHE DEVE MUOVERSI MAGGIORMENTE SONO LE INFORMAZIONI, ANCOR DI PIÙ DELLE MERCI?

■ **PIERO ALBERTINI.** Sono d'accordo con questa affermazione. La disponibilità in tempi rapidi dell'informazione offre la possibilità di un'elevata automazione, il monitoraggio e il presidio delle attività. Non solo, anche processi decisionali rapidi e analisi di servizio qualitativamente superiori. Questa esigenza è sempre più apprezzata dai clienti al fine di ottenere una migliore integrazione ed efficienza del servizio.

■ **VITTORIO ARONICA.** Concordo con questo teorema. Per il nostro business è essenziale un'efficiente gestione del flusso delle informazioni che, attraverso una sequenza lunga e complessa, coinvolge il cliente e i fornitori sostanzialmente in tempo reale. Un giorno guadagnato nel processo equivale a un giorno in più di cash-flow ed è per questo che siamo particolarmente attenti ad aspetti quali la conferma di avvenuta consegna 'real time' o la copia delle bolle firmate in 24 ore, tutte informazioni che i vari attori concorrono a generare o che vengono riutilizzate in tempi sempre più brevi.

■ **ANDREA BIANCONI.** Nella logistica le informazioni devono essere sempre più aggiornate in tempo reale e soprattutto fruibili da un crescente numero di persone coinvolte nella supply chain. In questi ultimi anni le richieste dei nostri clienti sono rivolte verso servizi di accesso alle informazioni tramite web. I dati pubblicati attraverso il nostro sito sono aggiornati con altissima frequenza e i clienti sono in grado di visual-

izzare tutti i passaggi di lavorazione interna delle loro spedizioni, oltre a poter verificare gli stati della fase di trasporto.

■ **GIORGIO ROTTA.** Concordo, in quanto più veloci e complete sono le informazioni, più chiare sono le azioni operative che devono essere svolte e meglio possono essere controllate, riducendo il rischio di errori. Questo non vuol dire che tante informazioni sono meglio di poche: infatti troppe notizie possono creare confusione e difficoltà di apprendimento. Meglio un colloquio continuo e fluido tra operativo e IT, colloquio che deve fornire le informazioni essenziali a seconda dell'avanzamento del processo di lavoro.

■ **ALBERTO LUGLI.** La sempre più rapida evoluzione tecnologica e la crescita della competitività e della concorrenza creano per le imprese più dinamiche la necessità di investire nell'implementazione dei propri sistemi ICT. Per raggiungere il successo servono soluzioni che siano in grado di supportare tutti i processi di gestione, ridurre i costi operativi e migliorare l'operatività e le relazioni con i clienti. L'investimento nelle infrastrutture e nelle applicazioni ICT consente alle imprese di conseguire importanti successi e di raggiungere in tempi rapidi gli obiettivi di business più ambiziosi.

■ **STEPHANE RAPPELLINI.** Nell'epoca del 'just in time' spinto, le informazioni devono tassativamente viaggiare molto più veloci delle merci; questa è prerogativa imprescindibile per garantire un servizio efficiente ed efficace alla clientela, che, ad esempio, deve avere la possibilità di accedere in maniera diretta e riservata a tutte le informazioni relative alla propria merce durante tutti i suoi passaggi lungo la supply chain.

■ **ANNA ARENA.** Il ruolo dei sistemi informativi è in forte crescita nelle soluzioni strategiche che vengono studiate per i nostri clienti. Dai questionari che ci vengono sottoposti si evidenzia la necessità, per le aziende che scelgono una soluzione in outsourcing per la logistica, di ricevere aggiornamenti costanti sul proprio sistema, dall'entrata merce fino alla consegna al cliente finale. Lo scambio sta diventando la vera discriminante nella scelta degli operatori logistici e Geodis Logistics sta investendo molto in questa direzione.

■ **PAOLO GUIDI.** Kuehne + Nagel è l'esempio di quanto sia vera questa affermazione. Noi investiamo moltissimo nella dota- >

**“Un giorno guadagnato grazie alla corretta gestione del flusso delle informazioni è come un giorno in più di cash-flow”**



Carla presenta CarLo<sup>®</sup>,  
l'innovativo software TMS di Soloplan,  
già utilizzato da più di 750 aziende  
nel mondo.

CarLo<sup>®</sup>  
è distribuito in Italia  
da Beta 80 Group.



Beta 80 Group è leader in Italia nel Supply Chain Management, con soluzioni complete per tutti gli ambiti della logistica. CarLo<sup>®</sup> si integra con Stockager, il WMS di Beta 80 Group, con gli altri sistemi WMS e con i software ERP (interfaccia SAP certificata).



**BETA 80 GROUP**

zione di strumenti informatici con database condivisi in una unica lingua, l'inglese. Un plus importante è che le informazioni siano visibili ai clienti. Inoltre, tutti gli utenti hanno a disposizione vari strumenti per condividere le informazioni: la possibilità di accedere da remoto al web e di interfacciarsi con i diversi profili.

■ **ROBERTO GUALANO.** Sono pienamente d'accordo, in un mercato in continua evoluzione dove si è sempre più attenti ai costi di gestione, per essere competitivi bisogna ridurre gli sprechi di tempo che spesso si generano e rispondere alle esigenze dei clienti. Per far ciò si deve anticipare il flusso di interscambio dati tra i diversi attori della filiera, per permettere di pianificare al meglio le attività che gli attori coinvolti dovranno svolgere. Inoltre, cosa da non sottovalutare, il mercato sempre più in movimento, richiede tempestività e reazione, anticipando di gran lunga il flusso fisico della merce.

### QUALE DELLE TECNOLOGIE (RFID, VOICE-PICKING, RF, SIMULAZIONE, ECC.) REPUTA DETERMINANTE PER LA SUA ATTIVITÀ E PER L'ATTIVITÀ IN GENERE DI UN OPERATORE LOGISTICO. E PERCHÉ?

■ **PIERO ALBERTINI.** L'utilizzo della Radio Frequenza ormai è diventato lo standard, il voice-picking e l'RFID sono nuove tecnologie che applicate in certe attività e tipologie di prodotto possono consentire un sensibile miglioramento di efficienza e qualità dei processi.

■ **VITTORIO ARONICA.** Le tre tecnologie sono ormai da considerarsi come abilitanti nel business della logistica. Tuttavia l'RFID è quella che ha una maggiore necessità di essere integrata all'interno di processo 'end-to-end' del cliente perché, come molti casi di studio hanno dimostrato, l'utilizzo limitato di un segmento della catena non produce benefici tali da sostenerne l'applicazione; questo, ad esempio, non è vero per l'uso dell'RF che produce vantaggi significativi immediatamente trasferibili al solo dominio di applicazione come, ad esempio, la spunta al prelievo in un magazzino.

■ **ANDREA BIANCONI.** L'uso dei codici a barre e del sistema di lettura attraverso terminali RF sono attualmente i più affidabili. Tranne casi estremi, credo che questo tipo di tec-

nologia resterà in uso nei nostri depositi ancora per qualche anno. Attualmente sono in fase di studio e di implementazione, nell'ambito dell'entertainment e della comunicazione di massa, delle nuove tecnologie che credo potranno essere utilizzate in ambito industriale con notevole successo e risparmio sui costi di implementazione.

■ **GIORGIO ROTTA.** La tecnologia deve, dal mio punto di vista, tener conto del contesto in cui la si deve applicare, non essendoci una soluzione regina valida per tutto. In virtù di questo, il voice-picking trova la sua applicazione migliore laddove si manipolano colli e/o servono le famose "mani libere". Il beneficio maggiore di questa tecnologia lo si ha quando ci sono molti vani picking da visitare e/o poche prese per singolo item. Infatti i tempi morti maggiori della tecnologia RF sono la lettura della locazione di picking, la lettura da parte dell'operatore dello schermo che indica le quantità da prelevare, la posa/presa dello strumento RF e la conferma della quantità prelevata. Questa tecnologia è attualmente in uso nei nostri magazzini.

■ **ALBERTO LUGLI.** Il progetto di FM Logistic in fase di studio per la sua piattaforma multi-user è quello del voice picking con l'analisi dei flussi di magazzino; in particolare, l'analisi verte su raccolta ed elaborazione dei dati per la verifica del layout di magazzino, della tipologia dei materiali, caratterizzati da un elevato numero di referenze. Tra i benefici vi è l'aumento delle performance, in quanto le attività di magazzino, specialmente il picking, risultano più rapide (25%-50% stimato). Rite- >



Foto: ita.com



## PER NOI LA LOGISTICA DI QUALITÀ È SEMPRE DI MODA

Il Gruppo Fiege sa che, dietro una Logistica di Qualità, ci sono importanti investimenti nella realizzazione di poli logistici all'avanguardia, strategie di crescita calibrate per Paese e Settore, un uso sapiente delle nuove tecnologie e attenzione per l'Ambiente ma, soprattutto, c'è una passione per il lavoro che parte dalla Famiglia Fiege e passa per il management, il personale, i collaboratori ed i fornitori e si traduce per il Cliente Finale in un impegno quotidiano, focalizzato nella cura dei dettagli che fanno la differenza. Per informazioni visita il sito: [www.fiege.it](http://www.fiege.it)



**FIEGE**

Il Gruppo di Logistica

# CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI  
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

[www.class-spa.it](http://www.class-spa.it)

Gruppo FBH

## INCHIESTA

niamo quindi, per una questione di ottimo compromesso costi-efficienza-qualità, che l'utilizzo del VP all'interno delle nostre realtà sia la soluzione ottimale.

■ **STEPHANE RAPPELLINI.** Per la nostra attività, la tecnologia RFID è certamente tra le più importanti, in quanto operatori specializzati nella logistica industriale, con minore movimentazione rispetto agli altri competitor. Tutte le tecnologie sono comunque fondamentali per la buona esecuzione dei processi, costantemente tesi a migliorare le attività dei nostri clienti.

**“La RF è ormai indispensabile per velocizzare le operazioni amministrative relative a movimentazione della merce”**

si, costantemente tesi a migliorare le attività dei nostri clienti.

■ **ANNA ARENA.** L'utilizzo della RF nei magazzini è ormai diventato indispensabile per velocizzare le operazioni amministrative legate alla movimentazione della merce. Geodis Logistics utilizza in tutti i magazzini questo strumento che, oltre a migliorare la qualità dei dati registrati, consente di tracciare e fornire al cliente che ne faccia richiesta ogni singolo evento del processo. Le attività svolte per i nostri clienti sono di varia natura, il voice picking e l'RFID sono tecnologie che Geodis Logistics utilizza per adattarsi alle peculiarità dell'attività svolta e alle richieste del cliente.

■ **PAOLO GUIDI.** Per quanto riguarda le applicazioni di business, siamo pionieri nell'utilizzo del voice-picking e dell'RFID. Queste due applicazioni vengono utilizzate in tutti i nostri magazzini, dal momento che consentono al cliente un'accurata tracciabilità di tutti gli eventi che avvengono all'interno del magazzino e nelle attività di trasporto.

■ **ROBERTO GUALANO.** In generale l'uso della Radio Frequenza è diventata basilare per la corretta movimentazione della merce da parte di ogni operatore logistico; la sua evoluzione, che si ha con il voice picking oppure il pick to light, permette di avere una accuracy più efficace e una preparazione più veloce, agevolando così in modo considerevole le attività di magazzino. Tutto ciò, unito a strumenti di business intelligence, come per esempio le simulazioni di volumi in uscita e in ingresso, completano il quadro di una corretta pianificazione delle attività di magazzino, sopperendo in maniera ottimale agli eventuali inevitabili picchi di lavoro. ■

Non possiamo prometterti  
il favore del vento

ma possiamo renderti  
più forte del vento

 ToolsGroup

per prevedere la domanda, ottimizzare le scorte  
pianificare la distribuzione, la produzione e gli acquisti

[toolsgroup.com](http://toolsgroup.com)

*Riduci i costi di trasporto,  
anche l'ambiente ci guadagna*

UPS Roadnet Transportation Suite®



distribuito in Italia da ToolsGroup  
T +39 02 480 22 810 [it-info@toolsgroup.com](mailto:it-info@toolsgroup.com)  
[upslogisticstech.com](http://upslogisticstech.com)

# LO SPECIALISTA DEL 'TAYLOR MADE'

Sait non propone un vero e proprio software, ma una serie di funzioni base scalabili. Come ci spiega il suo direttore generale.

di **Anna Mori**



FAUSTO CHIAPPA

**P**resente dal 1997 nei settori dello sviluppo software, dell'identificazione automatica e delle telecomunicazioni wireless, Sait è un'azienda di Information & Communication Technology il cui mercato di riferimento è la logistica, dove numerose sono le sue referenze e i casi di successo in ambito retail, portuale e aeroportuale, tra cui il sistema di handling delle merci adottato negli scali aeroportuali di Milano e Roma. Nel 2009 il fatturato della società ha superato i 3 milioni di euro, confermando la crescita media annua (nei 13 anni di attività) di circa il 15%. Sait occupa 25 persone con forti competenze tecniche sia in ambito di sviluppo software che di integrazione di sistemi. La divisione "software" fornisce servizi di progettazione, analisi e sviluppo software per la rea-

lizzazione di soluzioni "custom". Tutto il know how e la proprietà intellettuale delle soluzioni è interno all'azienda ed è stato consolidato in un "kernel" di funzioni primitive. *"In parole più semplici ci proponiamo come consulenti - spiega il general manager Fausto Chiappa - e non offriamo un vero e proprio software, ma una serie di funzioni base che 'tarriamo' sulle esigenze del cliente, con vantaggi sia di tempo che economici. Siamo quindi più consulenti che semplici realizzatori di software e questo ci fa essere unici nel panorama italiano"*.

**Tra le soluzioni** proposte da Sait vi è Sait Warehouse System, un "kernel" di funzioni già pronte e disponibili per la costruzione di un sistema di gestione magazzino. *"Sait WMS - spiega Chiappa - nasce per dare soluzioni 'tailor made' mediante l'impiego di strumenti e tecnologie standard di mercato all'avanguardia, che includono anche soluzioni relative alla tracciabilità di beni e merci. Offre le funzionalità di base necessarie a ogni sistema di magazzino, è scalabile (ovvero si adatta sia alle esigenze delle PMI che di gran-*

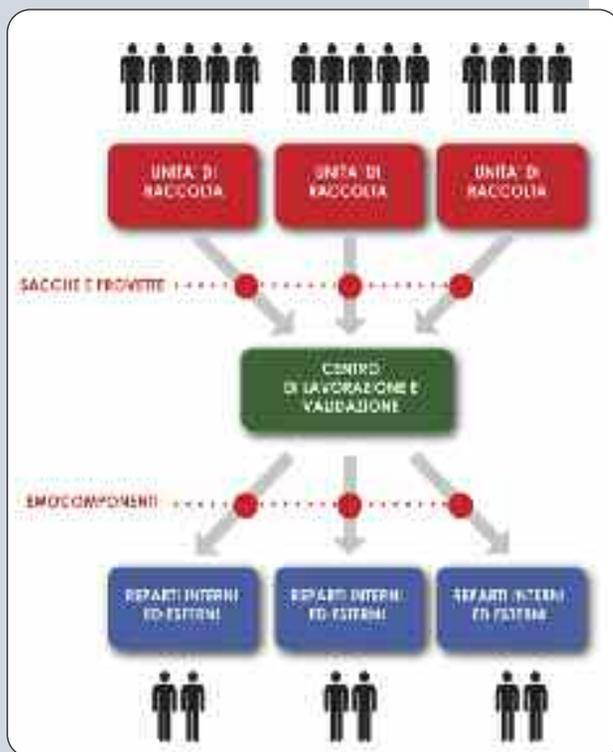
*di aziende), espandibile, altamente configurabile e multi-accesso, ovvero offre le sue funzionalità mediante differenti strumenti e tecnologie".* Dal 2007 Sait ha posto particolare attenzione alla tecnologia RFid. *"Da questo nostro interesse - spiega Chiappa - è nata la partnership con l'azienda australiana Magellan Technology, produttore e licenziatario di sistemi RFid. Obiettivo dell'accordo, adattare le soluzioni Magellan ai nostri progetti e seguirne la distribuzione in esclusiva nel mercato italiano. La peculiarità della tecnologia Magellan si basa sul brevetto internazionale PJM (Phase Jitter Modulation), protocollo che legge i TAG anche nel caso in cui questi entrino in contatto tra loro. Per questo abbiamo costituito anche Mode2, divisione RFid di Sait"*.

**"Nel panorama italiano siamo quasi unici, in quanto ci proponiamo soprattutto come consulenti"**

**Tra i numerosi** progetti Sait segnaliamo Tracking Original Products (TOP) ammesso al finanziamento per la promozione dell'eccellenza nei metadistretti industriali della Regione Lombardia. Il suo obiettivo è consistito nello sviluppo di un sistema di tracciabilità e certificazione dell'originalità di prodotto basato su tecnologie di identificazione (RFid e NFC) e destinato in particolare a tre settori del made in Italy: accessori moda, finiture d'interno e vitivinicolo. ■

## SANGUE SOTTO CONTROLLO

**T**ra le applicazioni di Magellan PJM una segnalazione merita quella adottata dall'azienda ospedaliera Spedali Civili di Brescia, in collaborazione con l'Rfid Solution Center del Politecnico di Milano. Si tratta di un progetto che attraverso l'utilizzo dei tag Rfid consente un presidio ottimale di tutta la filiera di trasfusione del sangue, dal prelievo alla trasfusione al paziente. I risultati della sperimentazione hanno mostrato come l'unica tecnologia che permette di raggiungere risultati e buone performance in casi critici, come la sovrapposizione di sacche vuote o la lettura massiva, sia l'Hf firmato Mode2, divisione Rfid di Sait. Essa garantisce il presidio all'intera filiera, inclusa la tracciabilità delle varie fasi di donazione e dei flussi scambiati tra Avis e Simt (Servizio di Immunoematologia e Medicina Trasfusionale) di Brescia. Il progetto degli Spedali Civili bresciani si è aggiudicato il secondo posto nella categoria progetti di rilevanza sociale e ambientale dell'Rfid Italia Award 2010 e ha dimostrato concretamente quanto le tecnologie Rfid siano valide anche in un contesto delicato, quale quello sanitario nazionale.



**DB SCHENKER**

Delivering solutions.

# By truck, by train, bye-bye CO<sub>2</sub>.

**DB SCHENKER railog:**  
la migliore combinazione di trasporti  
per la vostra logistica.



Per ulteriori informazioni  
o quotazioni  
diaczcano@schenker.it

Apprezzerete di tutti i vantaggi delle ferrovie: trasportiamo la vostra merce da porta a porta in modo affidabile ed ecologico. E, se non disponete di un collegamento ferroviario privato, saranno i nostri camion a occuparsi delle operazioni che precedono e seguono il trasporto. Maggiori informazioni su [www.dbschenker.com/it/xtf](http://www.dbschenker.com/it/xtf).

# C'È ANCORA CRISI MA È MENO NERA

Rispetto al primo semestre 2009 (-9%), il recupero è di 6,5 punti percentuali. Cresce la domanda di Pc e server; riprende il software.

a cura di **Angelo Brandinali**

**"P**er l'IT l'emergenza non è finita, anche se si riscontra un'inversione di tendenza. Il bilancio di fine giugno 2010 è ancora in rosso e il trend negativo penalizzerà il settore fino alla fine dell'anno. L'informatica italiana continua a patire gli effetti della crisi, della totale assenza di una politica per l'innovazione e del clima di incertezza che vive il Paese. Pur nella consapevolezza che molte imprese, soprattutto quelle esposte alla competizione internazionale, non hanno gettato la spugna e stanno tornando a investire nelle tecnologie informatiche e nell'innovazione dei processi, il settore IT manifesta nel suo complesso grande fatica a beneficiare della piccola ripresa in atto." E' l'esordio di Paolo Angelucci, presidente di Assinform, nell'aprire la conferenza stampa di anticipazione dei dati sull'andamento dei settori IT e TLC nel primo semestre 2010. Un andamento che ha visto l'IT chiudere il primo semestre di quest'anno a -2,5% e le TLC fermarsi a -2,3%, rispetto allo stesso periodo del 2009. "Oggi, tuttavia, la nostra preoccupazione non riguarda tanto le performance dell'anno in corso, che già prevedevamo ridotte, date le condizioni di oggettiva difficoltà del mercato - ha continuato Angelucci - quanto le

iniziative da prendere ora, affinché le grandi potenzialità dell'IT, quarto settore industriale italiano con oltre

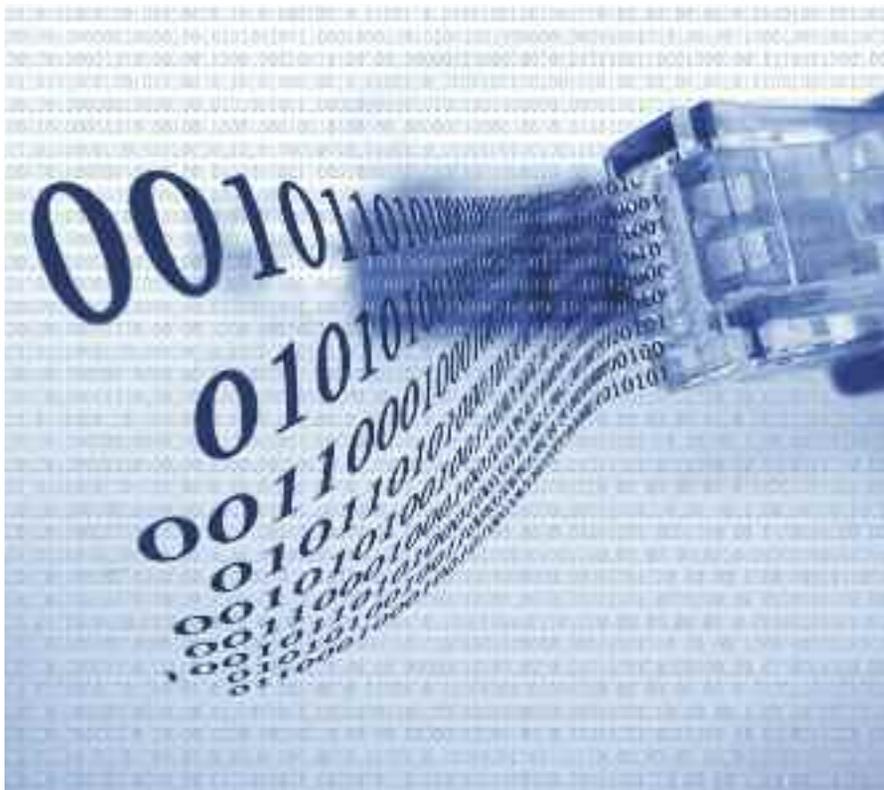
**L'informatica italiana soffre per la totale assenza di una politica per l'innovazione e per il clima d'incertezza del nostro Paese**

**"Se vogliamo** che l'informatizzazione infrastrutturale da parte delle im-

380.000 addetti, motore dell'innovazione e di occupazione qualificata, possano essere colte dal Paese, per avviare una fase di crescita competitiva nel 2011".

prese - ha sottolineato ancora il presidente di Assinform - fenomeno importante emerso nei primi sei mesi dell'anno, evolva verso un utilizzo pervasivo dell'IT nell'economia italiana generando nuova occupazione qualificata, soprattutto tra i giovani, sono necessari atti di coraggio da parte delle istituzioni, del Governo, della classe politica nella sua totalità per introdurre nuove regole e condizioni quadro capaci di creare un clima che premi l'innovazione a tutti i livelli. Per questo occorrono provvedimenti di politica industriale stabili, che agiscano sul fronte del credito fiscale e

Fotolia.com



degli incentivi, accompagnati da misure che facilitino l'accesso a finanziamenti bancari". La finalità deve essere quella di sostenere sia la domanda IT, premiando le aziende italiane che usano la leva tecnologica per migliorare la propria efficienza/produzione, sia l'offerta di made in Italy tecnologico. "In questo contesto - ha aggiunto Angelucci - vanno favorite fusioni e acquisizioni aziendali con un programma straordinario di ammortizzazione fiscale. Al contempo, le addizionali dall'Irap vanno spostate sull'Ire per stemperare il peso sull'occupazione di questa tassa, particolarmente iniqua per un settore ad alto utilizzo di risorse professionali qualificate quale l'IT. Infine vanno cambiate le regole delle gare: i servizi informatici non possono essere acquistati al massimo ribasso, ma per la loro qualità, nell'ambito di un giusto ■

## IL CALO SI ARRESTA, MA I RISULTATI SONO SEMPRE NEGATIVI

I dati Assinform evidenziano come, per la prima volta dall'avvio della crisi, si sia manifestata una tendenza all'attenuazione del calo di mercato. Con il -2,5% segnato a fine giugno 2010, l'IT italiana ha recuperato oltre 6 punti percentuali rispetto al -9,% registrato a fine giugno 2009 (sul primo semestre dell'anno precedente). Il recupero ha interessato tutte le componenti informatiche, dall'hardware al software e ai servizi, ma con notevoli differenziazioni e prospettive. Il fenomeno nuovo, oggi potenzialmente più significativo, riguarda la crescita della domanda di Pc e server da parte delle imprese. Nei primi sei mesi dell'anno, infatti, il mercato di Pc portatili, desktop e server ha registrato, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, un incremento in volume di + 12,9%, pari a oltre 400.000 unità, assorbite per l'80% dalle imprese, la cui domanda è passata da -2,5% del 2009 all'attuale +10,3%. In particolare la domanda di server è salita del 12,3% (era stata -29% nello stesso periodo 2009), quella di desktop del 13,4% (-21,5% nel 2009), mentre l'incremento dei Pc portatili è stato del 12,7% (simile al +14,8% dell'anno precedente). "Questi dati - ha commentato Angelucci - segnalano l'avvio di processi di rinnovamento delle tecnologie aziendali, di maggior informatizzazione delle imprese italiane, di investimenti in infrastrutture innovative. Processi che la crisi aveva quasi del tutto bloccato e che oggi appaiono sempre più indispensabili a quelle imprese che intendono affrontare la ripresa dei mercati". I riflessi positivi di questo tipo di strategie aziendali si ritrovano anche nell'andamento del segmento software, che a fine giugno si è attestato a -1,2% a fronte della perdita di -4,1% raggiunta nello stesso periodo del 2009. Si attende quindi un'amplificazione positiva nei prossimi mesi verso la domanda di nuove applicazioni, spinta anche dalla novità delle scelte che le imprese stanno compiendo, privilegiando per oltre la metà della propria domanda l'acquisto di Pc portatili e quindi portando il focus verso le nuove frontiere tecnologiche e organizzative dettate dalla mobilità. Il segmento dei servizi, che costituisce la metà dell'intero mercato informatico italiano (pari a 4.215 milioni di euro per i primi sei mesi dell'anno, a fronte di un valore totale di 8.918 mln), passato dal -7,3% del primo semestre 2009, all'attuale -3,7%, continua, al contrario, a essere fortemente penalizzato dalla tendenza sempre più accentuata al calo delle tariffe professionali. "Se è evidente che nella maggioranza delle imprese e della Pa prevalgono tuttora le strategie di razionalizzazione finalizzate alla riduzione dei costi - ha concluso il presidente di Assinform - il ribasso delle tariffe non può rappresentare un percorso sostenibile, ma una semplice valvola di sfogo che comprime i margini dei fornitori, rischia di incidere pesantemente sulla qualità dei servizi dei clienti e preclude lo sviluppo di nuova occupazione".

# QUEL PORTALE WEB DI UNIONTRASPORTI

Si chiama Trail ed è l'iniziativa del Sistema camerale per il monitoraggio di infrastrutture e interventi sul territorio nazionale.

a cura di **Elisabetta Martello**

*Responsabile Affari generali e Promozione – Uniontrasporti*

**T**rail è un portale web che vuole rappresentare uno strumento informativo e unitario di monitoraggio delle opere infrastrutturali sul territorio nazionale, nato per iniziativa del sistema camerale italiano. L'obiettivo che anima questo progetto - che si può definire dinamico poiché è in costante aggiornamento - risiede nell'accrescere la capacità delle Camere di commercio nel guidare i territori nella progettazione, promozione e realizzazione di opere infrastrutturali locali per aumentare la competitività economica del sistema imprenditoriale. Tale finalità è, infatti, in armonia con il ruolo proprio delle Camere di commercio, ovvero di essere di raccordo tra il decisore politico e gli interessi locali, una sorta di cerniera che cerca di promuovere e favorire il consenso tra programmatore/finanziatore e mercato.

**Il portale** è organizzato in modo da offrire una mappatura puntuale delle infrastrutture della rete viaria e ferroviaria, nonché dei nodi della rete del sistema dei trasporti, siano essi porti, aeroporti o centri intermodali, restituendo i dati ricercati sottoforma di schede sintetiche corredate da mappe cartografiche. Non solo, l'utente

che naviga il portale può trovare numerose informazioni di natura economica e statistica inerenti l'infrastruttura, selezionabile per tipologia e per localizzazione a livello regionale; vi è anche l'opportunità di conoscere se l'infrastruttura è interessata da un intervento di ammodernamento/potenziamento o nuova realizzazione di opere, in questo caso si trova associata una scheda intervento, e laddove si

**L'utente può trovare utili informazioni di natura economica e aggiornamenti su eventuali lavori in corso**

che nasce nel 2009 a partire dalle esperienze di alcuni osservatori regionali - in particolare di quelli implementati dalle Unioni regionali delle Camere di commercio di Lombardia, Liguria e Piemonte - è sviluppato e gestito da Uniontrasporti che, grazie a Unioncamere, ha realizzato questo strumento a livello nazionale ed ha messo in rete, nell'ambito dello stesso portale Trail, altri osservatori regionali (Abruzzo, Calabria, Lazio, Puglia, Sardegna, Umbria). Tuttavia, mentre

è supportati da dati certi, è possibile verificare l'eventuale stato di avanzamento, l'impegno finanziario, i soggetti coinvolti e le criticità legate all'opera stessa.

**Il sistema Trail,**

il portale mappa le infrastrutture di valenza nazionale e sovra regionale in base alla catalogazione dello SNIT, gli osservatori regionali rappresentano anche quelle di interesse locale.

**Tra le numerose** funzionalità del portale - che si invita a navigare all'indirizzo [www.trail.unioncamere.it](http://www.trail.unioncamere.it) - si segnala innanzitutto lo strumento redazionale del "crea il tuo report" attraverso il quale, con un approccio use-oriented, l'utente può fare delle comparazioni statistiche e di dotazione tra infrastrutture diverse. A questo riguardo è interessante dire che l'output generato dal sistema reportistico è facilmente fruibile e personalizzabile. L'utente, inoltre, ha la facoltà di scaricare i principali documenti di programmazione nazionale e regionale, conoscere gli enti di gestione delle singole infrastrutture e verificare la quota di azionariato pubblica e privata delle società, come pure essere informato sulle principali notizie riguardanti il settore dei trasporti e delle infrastrutture.

**Il portale,** che si configura come un sistema unico nel suo genere in Italia e in Europa e che si caratterizza per la sua dinamicità e circolarità delle informazioni, alla fine di quest'anno si arricchirà di aree tematiche nuove che aiuteranno i destinatari - pubbli-

ca amministrazione, operatori economici e comuni cittadini -, a valutare in modo più completo e comparativo la rete del sistema dei trasporti e della logistica. Le nuove sezioni saranno dedicate, una alle statistiche sui trasporti (in cui l'utente potrà trovare dati puntuali e trend sui traffici autostradali, aerei, marittimi, ferroviari ed intermodali) e l'altra alle grandi infrastrutture europee, area questa che, a partire dal sistema delle reti Ten-T, permetterà la consultazione di schede dedicate ai principali porti, aeroporti e interporti presenti in Europa, nonché ai principali assi viari e ferroviari. Una novità importante sarà l'inserimento delle sezioni dedicate agli operatori logistici e all'offerta immobiliare della logistica privata sulla



scorta di un progetto di Uniontrasporti per Unioncamere sull'Atlante della logistica. Infine, per la ricchezza e la complessità dei dati inseriti, suscettibili di perfezionamenti e di aggiornamenti costanti, Uniontrasporti è disponibile ad accogliere contributi

correttivi per far sì che il portale diventi a tutti gli effetti un punto univoco di raccolta e di riferimento per coloro che sono interessati a vario titolo a consultare in modo trasparente e oggettivo lo stato reale delle infrastrutture e della logistica in Italia. ■

*L'informatica al servizio delle idee*

**overLog**

*Soluzioni personalizzate per il magazzino*

*www.over-log.it*



# PER I TRASPORTI ADESSO C'È 'CARLO'

Si chiama così la soluzione proposta dalla tedesca Soloplan e commercializzata nel nostro Paese dal system integrator Beta 80.

di **Ornella Giola**



ALBERTO CUCCORESE

**I**l nostro approccio al cliente è quello del system integrator, dal momento che non ci occupiamo solo di proporre la soluzione o il pacchetto di soluzioni più adatte, ma anche di fungere da consulenti sul processo e sull'eventuale adeguamento del pacchetto stesso". Esordisce così Alberto Cuccorese, responsabile della divisione supply chain management di Beta 80, gruppo che opera nelle aree supply chain solutions, emergency management, business solutions, ICT management solutions, professional e managed services.

**Gli esordi** del gruppo, che oggi fattura 30 milioni di euro, dando lavoro a 350 collaboratori nelle sedi di Milano, Roma, Mantova, Gallarate (Varese) e Chiasso (Svizzera), risalgono al 1986 quando alcuni giovani ingegneri univano le forze per dar vita a una software

house, che fin da subito si è occupata anche di automazione e processi di controllo legati alla supply chain e nello specifico alla logistica di magazzino. "Siamo dunque nati come software house - spiega Cuccorese - con la capacità di realizzare sistemi partendo dalle esigenze del cliente. Ci siamo anche specializzati nella creazione di soluzioni a pacchetto da far eventualmente evolvere nel tempo, per far fronte a esigenze e tematiche nuove che inevitabilmente si pongono anche nel settore della gestione dei magazzini".

**Per il segmento** del supply chain management Beta 80 è proprietaria dei sistemi software Verti-go (semplifica e accelera l'operatività sui magazzini verticali e su quelli tradizionali offrendo un'interfaccia utente evoluta che gestisce scenari pure molto complessi) e Stockager (WMS configurabile, web-based, upgradabile, nato per ottimizzare e semplificare la gestione operativa di qualsiasi magazzino). "Da sempre lavoriamo sui magazzini - continua Cuccorese - e da sempre abbiamo ben chiare anche le problematiche legate al trasporto delle merci. Col tempo si è fatta

strada in noi l'esigenza di trovare una soluzione che meglio si adattasse alle problematiche trasportistiche proprie dei logistici italiani. Invece di crearla ex-novo abbiamo preferito però fare una ricerca e verificare se vi fosse già una risposta a livello europeo a tali esigenze. Di qui la decisione di partecipare alla fiera Logimat di Stoccarda, dove abbiamo incontrato la società tedesca Soloplan, la quale propone la suite CarLo (acronimo che sta per Cargo Logistics). Abbiamo quindi stretto una partnership in base alla quale intendiamo offrire alle imprese e agli operatori italiani dei trasporti uno dei migliori software internazionali. In base all'accordo non operiamo solo come semplici rivenditori della soluzione, ma continuiamo nella nostra attività consulenziale sul processo, nella parametrizzazione e nell'eventuale necessità di adeguamento del pacchetto. Abbiamo integrato nel servizio di help desk attivo per gli altri pacchetti dell'area SCM il pieno supporto di CarLo."

**Il software è adatto sia a chi compra che a chi vende trasporti. Ci sono oltre 750 installazioni in tutta Europa**

**CarLo**, a detta di Cuccorese, si caratterizza per essere un prodotto completo (per le sue funzioni rimandiamo al riquadro qui a lato), con oltre 750 installazioni in tutta Europa in aziende sia di grandi sia anche e soprattutto di medio-piccole dimensioni. "Si tratta di un sistema facile da utilizzare, con tutte le funzionalità

## TANTE FUNZIONI

Il software per la pianificazione dei trasporti e della logistica CarLo è adatto sia per chi acquista trasporti che per chi li vende. Numerose sono le sue funzionalità. Ecco le più significative:

- \* pieno utilizzo delle risorse per la progettazione interattiva dei trasporti;
- \* facilità di pianificazione di un elevato numero di trasporti (mono e multi-modali);
- \* creazione di tutti i documenti di trasporto;
- \* event management per la sorveglianza di tempi ed eventi;
- \* raggruppamento di vettori per la raccolta e la pianificazione bordereau;
- \* track & trace della spedizione fino alla consegna finale;
- \* calcolo merci con tariffe personalizzate;
- \* order entry con oltre 250 opzioni;
- \* ordini ciclici per le transazioni commerciali ricorrenti;
- \* stampa di preventivi, ordini del vettore e fatture;
- \* importazione automatica degli ordini tramite interfacce;
- \* gestione "open item" con test integrato di credito e del sollecito;
- \* gestione integrata delle UDC con attribuzione debito-credito e riconciliazione;
- \* statistiche pre-configurate per cliente, veicolo, tratta, Cap e fatture;
- \* CRM sia per i clienti acquisiti che per quelli potenziali.

Specifico per il mondo della logistica vi è anche la soluzione **CarLo-in TOUCH** tra i cui punti di forza vi sono posizionamento GPS, scambio di messaggi, gestione dei tempi di guida, gestione ordini e messaggi di stato.



*in ambiente Office e strumenti legati al mondo internet - conclude Cuccorese - CarLo si integra sia con la nostra soluzione Stockager sia con Sap, tramite interfaccia certificata".* Obiettivo primario di CarLo è la pianificazione dei trasporti, con numerose funzioni (si veda riquadro qui sopra) che supportano in maniera efficiente la pianificazione degli ordini di trasporto e delle risorse. Il sistema è integralmente adattato alla lingua e alla realtà italiane (compresa quella, più complessa, relativa alla normativa fiscale). ■



## LA LOGISTICA È DA VENTI ANNI IL NOSTRO MESTIERE

TRADIZIONALE | FARMACEUTICA | PROMOZIONALE | TRASPORTI

CORMANO CINISELLO B. S. S. GIOVANNI DESIO

**COLUMBUS**  
SERVIZI LOGISTICI

[www.columbuslogistics.it](http://www.columbuslogistics.it)

# "TMHE" E' PARTNER DELL'EUROPEA OSHA

L'Agenzia europea collabora con Toyota Material Handling Europe nel promuovere l'importanza di ambienti lavorativi sani e sicuri.

a cura della **Redazione**

**T**oyota Material Handling Europe (TMHE) è stata nominata partner ufficiale della campagna Healthy Workplaces (Ambienti di lavoro sani e sicuri) patrocinata dall'agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro (Occupational Safety & Health Administration - OSHA). TMHE e OSHA promuoveranno così in tutta Europa l'importanza della manutenzione e della sicurezza. Una ricerca condotta da OSHA ha infatti dimostrato che in alcuni Paesi europei fino al 20% degli incidenti sul lavoro è riconducibile alla manutenzione e in certi settori la percentuale supera il 50%.

**La campagna** sulla manutenzione sicura mira ad aumentare la consapevolezza riguardo l'importanza della manutenzione sui posti di lavoro e sui rischi conseguenti nel caso in cui non sia effettuata correttamente. La campagna interesserà tutti i 27 Stati membri dell'Unione Europea, e non solo. L'ambizioso obiettivo di OSHA è quello di ridurre il numero di incidenti sul lavoro del 25% entro il 2012. Il concetto di manutenzione sicura è fondamentale nelle attività di Toyota Material Handling Europe: oltre alle innovazioni tecnologiche adottate da molti dei carrelli, che garantiscono la sicurezza nelle operazioni di movimentazione, la società colloca la sicurezza al primo posto (safety first) anche nelle operazioni di produzione. Ciascuno dei suoi tre stabilimen-

ti ha fondato una "safety dojo" (il termine "dojo" in giapponese significa "scuola") nella quale tutti i dipendenti ricevono un addestramento dettagliato sulla sicurezza relativamente a valutazione dei rischi, dispositivi di protezione individuale e movimentazione sicura di prodotti chimici. Il materiale sviluppato in occasione della campagna Manutenzione Sicura fa parte integrante del programma di addestramento delle "safety dojo". La rete di assistenza TMHE, con oltre 4000 tecnici in tutta Europa, prende a cuore la sicurezza. I tecnici TMHE ricevono un

addestramento alla sicurezza come parte integrante del programma aziendale STEP (Service Technician Education Programme). Questo programma permette ai tecnici TMHE di assistenza di fornire un servizio di manutenzione e di riparazione di qualità.

**Nei Paesi europei fino al 20% degli incidenti sul lavoro è riconducibile a problemi legati alla manutenzione**

**In ogni Paese** europeo l'agenzia OSHA dispone di riferimenti locali, detti "National Focal Points", generalmente enti e/o istituti competenti a livello nazionale per la sicurezza e la salute sul lavoro. Queste organizzazioni collaborano con il governo locale e con i rappresentanti dei lavoratori e dei datori di lavoro, fornendo informazioni e consigli a sostegno delle iniziative promosse da OSHA. In Italia il National Focal Point è l'Istituto Superiore per la Prevenzione e la Sicurezza del Lavoro (ISPESL), le cui funzioni sono state recentemente attribuite all'INAIL. Toyota Material Handling Italia collaborerà quindi strettamente con ISPESL e INAIL e si farà promotrice di numerose iniziative in favore della campagna "Ambienti di lavoro sani e sicuri", per dare voce sul territorio italiano all'impegno della Casa madre TMHE. Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito aziendale [www.toyota-forklifts.it](http://www.toyota-forklifts.it). Per chi fosse interessato a maggiori dettagli sulla campagna di OSHA, consigliamo il sito <http://hw.osha.europa.eu/it/>. ■



# Parco Logistico Intermodale di Mortara magazzini "su misura"



**AREA LOGISTICA**  
(IN COSTRUZIONE)

**CENTRO DIREZIONALE**

**AREA INTERMODALE**

**OFFICINE**



**La logistica** è connessa all'area intermodale attrezzata con:

- 3 binari intermodali di circa 700 m
- 1 fascio di presa e consegna elettrificato di 4 binari

**La potenzialità** massima è di 9 coppie di treni giornalieri con un traffico stimato di 150.000 UTI annui a regime

## Localizzazione strategica

All'incrocio del Corridoio 5 e del Corridoio 24 in connessione con:

- le autostrade A7, A26 e A26/4
- la prevista autostrada Breno - Vercelli - Mortara
- la tangenziale di Mortara (in fase di completamento)
- l'area metropolitana milanese
- il sistema portuale ligure
- i valichi transalpini

**I magazzini, caratteristiche:**

- flessibilità da 5.000 sino a 200.000 m<sup>2</sup>
- altezza sotto trave sino a 12 m
- ampia modularità interna
- carico e scarico su più fronti con ribalte
- impianto antintrusione
- possibilità di raccordo ferroviario
- magazzini e uffici personalizzabili
- soluzioni eco-compatibili
- elevata vivibilità

**Servizi annessi:**

centro direzionale, bar, tavola calda, albergo diurno e notturno, officina, parcheggi



**Terminal Intermodale**  
di Mortara s.r.l.

# ECOMMERCE, TESCO L'HA AUTOMATIZZATO

Il gruppo di distribuzione britannico ha recentemente avviato un nuovo deposito nel quale è operativo un impianto destinato agli acquisti online.

di **Sara Perotti**

**T**esco, gruppo di distribuzione britannico attivo a livello internazionale nella vendita al dettaglio di prodotti di largo consumo e servizi finanziari, nasce dall'intuizione di Jack Cohen, che nel 1929 fonda il primo punto vendita a marchio nel Regno Unito. Con l'inaugurazione del primo negozio self-service a St. Albans nel 1947 e l'introduzione di Tesco Stores Holdings Ltd alla quotazione della Borsa di Londra, l'azienda cresce progressivamente fino ad avere, nel 1977, una propria centrale acquisti. Accanto al business della grande distribuzione, nel 1997 si affianca la vendita di carburanti presso stazioni di servizio a marchio Tesco; nel 2007 il gruppo completa la propria offerta attivandosi anche in campo finanziario con la sigla di una joint-venture con Royal Bank of Scotland. Ad oggi Tesco, con un utile netto di 3 miliardi e 800 milioni di euro (anno 2009), è la prima società di distribuzione dell'Inghilterra, dove conta più di 2.000 punti vendita, è una delle maggiori realtà del settore in Europa ed è inoltre presente in tutto il mondo con punti vendita in Cina, Repubblica Ceca, Francia, Ungheria, Irlanda, Giappone, Malesia, Pakistan, Polonia, Slovacchia, Sud Corea, Thailandia, Turchia e negli Usa. In anni recenti Tesco ha sviluppato nel Regno

Unito una divisione DotCom che gestisce l'eCommerce di insegna. Inizialmente gli ordini online, dopo essere filtrati ed elaborati a

**La struttura sorge ad Aylesford, nel sud-est della Gran Bretagna; occupa una superficie di 10 mila mq**

livello centrale, venivano smistati verso i singoli supermercati ubicati nelle vicinanze dei punti di consegna e da lì venivano evasi. Al fine di ridurre l'impatto nei punti vendita delle operations

legate agli ordini online e migliorare la gestione dei giri di consegna, l'azienda ha successivamente deciso di modifi-

carne la struttura distributiva. A tale scopo, a partire dall'ottobre 2008, Tesco ha deciso di trasferire l'intera gestione degli ordini relativi al proprio canale eCommerce all'interno di un nuovo deposito dedicato, ubicato ad Aylesford (sud-est del Regno Unito). Il deposito serve prevalentemente il sud-est dell'Inghilterra — si tratta di un'area con distanza massima di circa tre quarti d'ora di viaggio a partire dal deposito. La soluzione implementata presenta una significativa componente di automazione. Essa si compone di un sistema di rulliere motorizzate e un miniload per lo stoccaggio temporaneo delle cassette in uscita dall'area di prelievo dei prodotti a temperatura ambiente. Il sistema

**AREA DI PRELIEVO DEI PRODOTTI "SECCHI" E PARTICOLARE DELLE**



implementato consente di coordinare in automatico le attività di consolidamento degli ordini e lo smistamento delle cassette nella corretta sequenza verso le baie di uscita, ai fini di ridurre i tempi di caricamento dei mezzi.

**Il magazzino** eCommerce di Tesco si estende su una superficie complessiva pari a 10.000 mq e si sviluppa su un'altezza sottotrave di 13 m. La merce in entrata al magazzino — sono 28 le baie di ingresso/uscita attualmente operative — dopo aver superato i controlli in ingresso, dapprima sosta temporaneamente nell'area ricezione merci dedicata (500 mq) e successivamente è trasferita alle aree di picking per effettuare il replenishment delle posizioni di prelievo. Questo è realizzato in tre zone logicamente distinte. La gestione dei prodotti freschi ("chilled") è interamente realizzata in un'area dedicata (circa 25% dell'area complessiva); ciò accade anche per i surgelati ("frozen"), che occupano una superficie di circa 1.500 mq. L'area di picking per i prodotti a temperatura ambiente ("secchi") è quella più estesa (4.000 mq nel complesso): vi si effettua un picking di tipo batch (mediamente 6 ordini o porzioni di ordine/ missione) con modalità di

## CHI È IL FORNITORE DELLA SOLUZIONE

**Vanderlande Industries** è un'azienda leader in soluzioni logistiche integrate; ha come proprio core business progettazione, implementazione e manutenzione di sistemi automatizzati di material handling nelle diverse fasi del ciclo logistico (dal ricevimento merci fino alla spedizione). L'azienda, con sede italiana a Saronno (Varese), vanta più di 60 anni di esperienza e 2.000 dipendenti con uffici in tutto il mondo. Sono tre le principali aree di business in cui Vanderlande opera: distribution (sistemi a supporto del flusso fisico ed informativo delle merci, dall'ingresso a magazzino fino alla spedizione), express parcel (smistamento scatole, pacchi e documenti) e baggage handling (sistemi di trasporto, smistamento, controllo radiogeno bagagli per aeroporti). L'offerta comprende sistemi di gestione magazzino (WMS), sistemi di controllo magazzino (WCS), sistemi di allestimento ordini, sistemi automatici di stoccaggio e prelievo merci (AS/RS), miniload, trasloelevatori, sistemi di smistamento e sistemi di trasporto interno.

**INFO:** Vanderlande Industries  
Via G. Ferrari 21/a, Saronno (Varese),  
tel. 02.96718604; e-mail [info.it@vanderlande.com](mailto:info.it@vanderlande.com)  
sito internet [www.vanderlande.it](http://www.vanderlande.it)

prelievo di tipo "operatore-verso-materiali", grazie all'impiego di carrelli manuali su cui sono posizionate 6 cassette, ciascuna identificata mediante barcode e corrispondente a un ordine o una porzione di esso. Il tutto è supportato della radiofrequenza (palmari affidati all'operatore). La sequenza di prelievo è coordinata dal WMS (Warehouse Management System), allo scopo di ottimizzare le percorrenze e rispettare gli eventuali vincoli di peso e sovrapposibilità dei prodotti stessi. Una volta realizzato il giro completo di prelievo nell'area "secchi", l'operatore deposita le cassette su un sistema di convogliamento automatizzato in quota, collegato al magazzino miniload per cassette. Infine, non appena il mezzo utilizzato per le consegne dichiara la sua presenza in baia di carico, il miniload ne riceve l'informazione e invia all'area spedizioni i contenitori richiesti (sia più contenitori di uno stesso ordine, sia più ordini contenuti in uno stesso mezzo di consegna) nella giusta sequenza di caricamento. L'implementazione di un buffer automatizzato per cassette in serie a un

sistema di sorting nasce dall'esigenza di Tesco di gestire rapidamente e simultaneamente le uscite e il carico dei mezzi, nel rispetto di una sequenza prodotti ben precisa e dei vincoli di consegna per operatore (minimizzare i tempi di attesa e carico mezzi). Occorre sottolineare che il sistema miniload gestisce i soli contenitori a temperatura ambiente. Per i prodotti "frozen" e "chilled", la gestione è interamente realizzata nelle rispettive aree di pertinenza: lì la merce è prelevata e posizionata in una zona di sosta temporanea prima del caricamento sui mezzi. Il magazzino registra fra i 9.000 e i 10.000 ordini online/giorno da evadere. Al fine di coordinare l'intero flusso fisico e informativo, l'ERP presiede all'elaborazione dei dati relativi agli ordini e provvede alla generazione di più porzioni di ordine ('sub-ordini' processati indipendentemente), divisi per zona di temperatura. Ogni ordine è in media composto da 6 contenitori, con un numero di righe/ordine variabile che, nel caso di prodotti a temperatura ambiente, si attesta intorno alle 8 righe/contenitore.

>

### OPERAZIONI DI PICKING





**PARTICOLARE DEL SISTEMA MINILOAD A CASSETTE. IN BASSO, IMPIANTO DI MOVIMENTAZIONE DEI COLLI IN USCITA VERSO LE BAIE DI CARICO DEI MEZZI**



nelle baie di uscita è gestito in automatico dal sistema, in funzione del giro di consegna pianificato del mezzo (sequenza di caricamento del mezzo opposta al giro di consegna).

**Si è presentato** il caso del nuovo magazzino Tesco dedicato al canale eCommerce, per il quale è stato implementato un impianto con significativa componente di automazione. La soluzione si compone di un miniload per lo stoccaggio temporaneo delle cassette in uscita dall'area di prelievo dei prodotti a temperatura ambiente. Il sistema, che si completa con una linea di rulliere motorizzate, coordina in automatico le attività di consolidamento degli ordini e lo smistamento delle cassette nella corretta sequenza verso le baie di uscita, ai fini di ridurre i tempi di caricamento dei mezzi. Il tutto è completato dalla gestione in RF e dal coordinamento mediante WMS. Ad oggi, l'azienda ha rilevato benefici in linea con gli obiettivi aziendali prefissati. In particolare, si sono registrati migliore gestione delle operations relative agli ordini online, utilizzo efficiente dello spazio a disposizione (grazie al sistema di convogliamento in quota, che sfrutta lo spazio a terra), riduzione dei tempi di caricamento dei mezzi e incremento dell'efficacia di tali operazioni (riduzione degli errori di prelievo, dei tempi di attesa e della "congestione" nei punti vendita). Tesco vuole implementare un impianto gemello a Greenford (UK), la cui entrata in operatività è stimata entro la fine del ■

**Il sistema miniload** dispone di una capacità ricettiva complessiva pari a 9.720 cassette (dimensioni 400x600xh=250 cm; peso massimo: 15 kg). Esso è costituito da tre corridoi che si sviluppano su 18 livelli di stoccaggio in altezza; ciascun corridoio è servito da 6 navette (ogni navetta serve 3 livelli, con velocità massima delle navette pari a 4 m/s e accelerazione massima pari a 1,2 m/s<sup>2</sup>). Il sistema è in grado di garantire una produttività di 700 cicli combinati/ora. L'implementazione all'interno di uno stesso corridoio di più navette operanti su livelli in altezza dedicati consente al sistema di ottenere un accesso rapido a ogni articolo, disaccoppiando e renden-

do simultanee più operazioni di prelievo/stoccaggio nel corridoio. In testata è operativo un elevatore (velocità massima pari a 3 m/s; accelerazione 3 m/s<sup>2</sup>) che, secondo tempistiche prestabilite, prende in consegna le cassette in arrivo dai diversi livelli e le trasferisce a un sistema di rulliere motorizzate; queste ultime smistano le cassette verso le diverse baie di uscita. Le cassette sono quindi direttamente convogliate in baia e da lì caricate manualmente dall'operatore sui mezzi (sono mediamente 60 i mezzi in uscita/ora, con 30 ordini/furgone ed un tempo di caricamento pari a circa 20 minuti/mezzo). L'ordine in cui le cassette arrivano al cospetto dell'operatore

**RISPETTATE  
L'AMBIENTE  
E CREDETE  
NELLA  
CONVENIENZA?  
CHE  
COINCIDENZA,  
ANCHE NOI.**



Il sistema pooling di pallet e contenitori CHEP riduce notevolmente i costi totali di distribuzione e migliora l'efficienza della catena logistica della vostra azienda. Grazie alle attrezzature di qualità e ai sistemi di controllo sofisticati, CHEP rispetta l'ambiente e ottimizza i costi. **Se vi riconoscete in questa filosofia, adottatela.**

CHEP ITALIA  
Viale Fulvio Testi, 200 - 3° Piano  
20126 Milano - Italy  
Tel.: +39 02 66 15 4011  
Fax: +39 02 66 15 4025  
[www.chep.com](http://www.chep.com)

**CHEP**  
EQUIPMENT POOLING SYSTEM

USIAMO I PRODOTTI  
E I SERVIZI DI CHEP  
**ogni giorno.**

# CORRIDOI: ALLA UE PIACCIONO VERDI

Sono progetti di mobilità e intermodalità rispettosi dell'ambiente, capaci cioè di limitare incidenti, congestione e inquinamento.

di **Maddalena Tufarulo**

**È** ormai universalmente associato che l'efficienza del sistema logistico incida notevolmente sulla qualità del servizio logistico-transportistico e, più in generale, sull'intera attività economica. E, benché la logistica sia caratterizzata da diverse attività, l'aspetto più evidente, ma al contempo anche più dannoso per l'ambiente, resta l'elevato ricorso al trasporto - specie su gomma - per la movimentazione delle merci con il conseguente (pesante) contributo offerto alle emissioni di gas a effetto serra. Tutto questo spiega perché negli attuali orientamenti dell'Unione Europea, le emissioni di CO2 provenienti dal settore dei trasporti debbano essere chiaramente frenate.

**È, a questo punto**, che entra in gioco il concetto di sostenibilità. Come e in che misura esso può costituire la chiave di volta per lo spostamento delle merci? Nella realizzazione di nuovi sistemi di trasporto sostenibili, tra cui i "corridoi verdi" ("green corridors" per dirla con gli inglesi) della Ue, ovvero "progetti esemplari di mobilità e intermodalità, finalizzati al passaggio a modi rispettosi dell'ambiente, alla riduzione della totalità degli incidenti, delle congestioni, del rumore, dell'inquinamen-

to locale tossico e non, delle emissioni di CO2 e del consumo dell'energia e del territorio, nonché all'accresciuta

**Oltre a favorire il trasporto su rotaia, i green corridors appoggiano l'uso di combustibili verdi e moderne tecnologie**

novativa sia dal punto di vista ambientale, sia da quello energetico, apporta importanti modifiche, a partire dallo spostamento del trasporto merci su gomma a quello "ambientalmente corretto" su rotaia, fino alla distribuzione di combustibili verdi. Dunque, i corridoi consistono in rotte a lunga distanza dove l'intermodalità e le tecnologie più avanzate concorrono a raggiungere la massima efficienza energetica e un ridotto impatto ambientale. Infatti, lanciati nel progetto "Freight Transport Logistics Action

Plan", i green corridors sostengono l'obiettivo dell'Unione Europea verso un trasporto a zero emissioni. Questo è quanto emerso nel corso di una conferenza, tenutasi a fine 2009 a Bruxelles, la prima manifestazione europea interamente dedicata ai corridoi verdi, a testimonianza tangibile del contributo UE alla promozione di progetti sostenibili innovativi.

**L'iniziativa**, che punta a promuovere la mobilità sostenibile e in-





**Per comprendere** al meglio la funzione assoluta dai corridoi verdi, può essere utile la definizione che di essi dà la stessa Commissione europea. Si tratta, per la precisione, di **“corridoi di trasporto con riferimento alla concentrazione del traffico merci tra grandi hub e su distanze relativamente lunghe.** Lungo questi corridoi le imprese del settore saranno incoraggiate a ricorrere a tecnologie avanzate per poter gestire il traffico, promuovendo la sostenibilità ambientale e l'efficienza energetica. **Nei corridoi di trasporto verdi culminerà un modello di trasporto integrato nel quale il cabotaggio marittimo, la rotaia, le idrovie interne e la strada s'integreranno vicendevolmente e offriranno la possibilità di scegliere un trasporto rispettoso dell'ambiente.**

Questi corridoi saranno inoltre attrezzati con infrastrutture di trasbordo adeguate in località strategiche (porti marittimi, porti fluviali, stazioni di raccolta e smistamento, terminali e installazioni logisticamente importanti).

**Saranno** inoltre dotati di punti di rifornimento, all'inizio di biocarburanti e, successivamente, di altre for-

## COSÌ L'ITALIA SI ADEGUA AL NUOVO CORSO

Il progetto "Corridoio verde del Brennero" prevede varie misure fra cui l'introduzione della borsa dei transiti alpini per trasferire il traffico merci nella nuova ferrovia con la galleria di base, inoltre il sistematico rilevamento dei dati sull'ambiente e la salute, infine una gestione parsimoniosa di energia e risorse perché l'intera regione sia per le imprese autarchica dal punto di vista energetico, con bassi livelli di emissioni e dunque sicura del proprio futuro. Il punto di partenza di tale progetto è costituito dal Memorandum e dal piano d'azione 2009- 2022, firmato dai ministri competenti di Italia, Austria e Germania, dalla Rete ferroviaria italiana (RFI), dalla Österreichische Bundesbahn (ÖBB, ferrovie federali austriache), dalla Deutsche Bahn (DB, ferrovie tedesche), dal coordinatore del TEN (Trans-European Networks) Karel Van Miert, dal vicepresidente dell'UE Antonio Tajani, nonché dai capi degli esecutivi dei Land ovvero presidenti delle Province lungo la linea Monaco-Verona. Il corridoio verde prevede l'installazione, a distanza di un centinaio di chilometri l'uno dall'altro, di distributori d'idrogeno, per consentire l'approvvigionamento lungo un tratto di 600 chilometri di lunghezza e 300 di ampiezza, soddisfacendo così anche le esigenze di parte dei territori circostanti attraversati. Autostrada del Brennero ha deciso di mettere a disposizione l'area necessaria e costruire gli edifici rispondenti alle svariate esigenze strutturali, mentre l'Istituto per le Innovazioni Tecnologiche, quale istituto di ricerca, provvede a predisporre le apparecchiature tecniche necessarie per la produzione d'idrogeno, occupandosi della gestione e direzione scientifica del progetto.

## IN VERSIONE ANCHE "SUPER GREEN"

Si chiama "Super Green" il progetto finalizzato a promuovere lo sviluppo sostenibile della logistica e, in particolare, a selezionare alcuni corridoi verdi che sfrutteranno le principali vie di trasporto europee. Il programma, coordinato dall'Università di Atene, è cofinanziato dalla Commissione Europea. Per realizzare il tutto sono state comparate varie ipotesi di possibili corridoi verdi e il potenziale miglioramento dei trasporti, non tralasciando tecnologie d'avanguardia. La selezione è partita da una lista di circa 60 corridoi europei, per poi esaminarne una preselezione di 15, che parzialmente riprendono le odierne reti TEN-T d'importanza strategica per il mercato. Infine dalla lista dei 15 green corridors è stata estrapolata una nuova selezione di 9 corridoi, per poterne valutare le varie potenzialità.

me di propulsione ecologica. Potrebbero essere usati per sperimentare unità di trasporto innovative e rispettose dell'ambiente, nonché applicazioni avanzate di Sistemi di Trasporto Intelligenti-ITS. I progetti Ue

sono ambiziosi solo all'apparenza, in quanto più fattori stanno dimostrando come le attenzioni all'ambiente risultano essere una scelta assolutamente obbligata, se vogliamo che il nostro Pianeta continui a vivere. ■

# GEFCO ORA INVESTE NEL MULTIMODALE

Il 3PL francese rafforza la sua offerta per far fronte alla crescente richiesta di servizi logistici efficienti, ma rispettosi dell'ambiente.

di **Luciana Biancardi**

**L**a richiesta di trasporto multimodale sta crescendo grazie alla maggiore attenzione verso l'ambiente. Sempre più aziende stanno comunicando le proprie politiche di sviluppo sostenibile; nel medio termine, infatti, sarà difficile concepire di trasportare merci esclusivamente su strada per migliaia di chilometri". Esordisce così Ralf-Charley Schultze, responsabile per Gefco dei servizi logistici multimodali in Europa, Russia e Asia Centrale. Precursore in questo ambito, il 3PL propone attualmente trasporti combinati strada-mare-strada, come per i flussi Vigo-Sain Nazaire, soluzioni strada-mare-fiume-mare, come per i trasporti fino a Wuhan in Cina e un'offerta strada-rotaia-strada per l'approvvigionamento alle fabbriche Parigi e Madrid.

**La forza** della rete dell'operatore risiede nella sua capacità di assicurare affidabilità dei flussi, qualsiasi siano le difficoltà o le problematiche incontrate lungo il trasporto. "Il nostro valore aggiunto nel trasporto su rotaia - prosegue Schultze - si fonda su consolidamento e raggruppamento delle unità di trasporto. Grazie al nostro network internazionale possiamo poi assicurare l'affidabilità dei flussi attivando immediatamente trasporti su strada in caso di scioperi o interruzioni sulle tratte ferroviarie". In qualità di integratore logistico, Gefco gestisce numerosi player lungo la filiera; i trasporti su lunga di-

stanza infatti coinvolgono numerosi operatori tra cui spedizionieri, consolidatori, compagnie ferroviarie e imprese di trasporto terrestre. Con l'emergere del nuovo modello di "logistica verde", la ferrovia sta diventando la modalità di trasporto preferita. L'Europa si sta muovendo verso un'armonizzazione in termini di rotte di traffico, istituendo dieci corridoi ferroviari pan-europei, da est verso ovest e da nord verso sud. La ferrovia è di significativo interesse anche per l'Europa Orientale e per la Russia. A seguito del positivo lancio della tratta ferroviaria Vesoul-Kaluga, Gefco prosegue nello sviluppo del suo servizio di trasporto multimodale. A partire dallo

scorso marzo, l'operatore garantisce l'approvvigionamento dello stabilimento russo di Kaluga mediante treni provenienti da Vesoul, in Francia, con almeno cinque viaggi di ritorno a settimana. Il 3PL sviluppa inoltre servizi multimodali personalizzati per i propri clienti, come ad esempio il collegamento Madrid-Parigi effettuato per Unilever. Inoltre Ikea ha recentemente chiesto a Gefco di implementare una tratta intermodale tra il proprio centro di distribuzione a Fos Port (vicino a Marsiglia) e la provincia di Parigi. Altri progetti sono stati realizzati, tra cui il collegamento tra Koper in Slovenia e la Russia, via Dobra in Slovacchia, o quelli dai porti baltici all'Asia Centrale e dalla Germania alla Turchia. ■

**L'operatore approvvigiona lo stabilimento russo di Kaluga con treni merci provenienti da Vesoul (Francia)**





## Trasporti a impatto zero sul clima – non solo per il bene dei nostri clienti.

Da subito tutti i clienti di SBB Cargo possono lanciare un segnale forte per la protezione attiva del clima. La più grande azienda di traffico merci su rotaia della Svizzera lancia il trasporto su rotaia a impatto zero. Insieme a myclimate, un'organizzazione internazionale per la protezione del clima.

Il trasporto ferroviario benché sia il vettore più rispettoso dell'ambiente, non è completamente privo di emissioni di CO<sub>2</sub>. Con la nuova offerta SBB Cargo offre ai propri clienti la possibilità di compensare le emissioni inevitabili.

Compensare un trasporto su rotaia è molto semplice, poiché il CO<sub>2</sub> non ha limiti geografici. Le emissioni scaturite da un trasporto vengono infatti compensate in altre parti del mondo da progetti di protezione del clima.

I clienti SBB Cargo che si avvalgono della nuova offerta ottengono un segno visibile di tale compensazione, ossia il certificato myclimate. Si tratta del marchio ufficialmente riconosciuto «climate neutral» che può essere utilizzato per i trasporti ferroviari. Consente di comunicare in modo ideale, internamente e verso l'esterno, il proprio impegno a favore dell'ambiente.

Tutti noi desideriamo consegnare alle prossime generazioni un pianeta vivibile. Uno spazio vitale intatto, in cui le mucche possano pascolare in tranquillità.

Trovate maggiori informazioni sul «trasporti a impatto zero sul clima» sul sito [www.sbbcargo.com/compensazione](http://www.sbbcargo.com/compensazione).

# INTERPORTO PADOVA CRESCIE E RADDOPPIA

Lo fa inaugurando il nuovo grande terminal container e dando concretamente il via all'attività di Multimodal Transport Operator.

di **Federico Paluan**

**L**o scorso 29 ottobre Interporto Padova ha inaugurato il raddoppio del nuovo grande terminal container e presentato il primo treno realizzato come MTO, multimodal transport operator. All'evento sono intervenuti il vicepresidente della Regione Veneto Marino Zorzato, il sottosegretario di Stato ai Trasporti e alle Infrastrutture Bartolomeo Giachino, l'amministratore delegato del gruppo Fs Mauro Moretti, il presidente dell'Unione Interporti Riuniti Alessandro Ricci e il presidente di Interporto Padova Sergio Giordani. Un ricordo particolare è stato dedicato alla memoria dell'architetto Sergio Rossato, scomparso lo scorso anno, tra i fautori del grande sviluppo che il terminal ha avuto negli anni.

**Nel nuovo** grande terminal, del quale è proprietario, Interporto Padova movimentata oltre 300 mila TEU all'anno. Un servizio all'economia, ma anche all'ambiente, perché ogni contenitore trasportato via ferrovia vuol dire un camion in meno sulle strade. Il piano pluriennale di investimenti, che vale circa 25 milioni di euro, comprende anche il raddoppio di tale grande terminal: un intervento del costo complessivo di 10 milioni di euro dei quali quasi 5,5 milioni sono sta-

ti messi a disposizione dalla Regione Veneto (ricorrendo ai fondi comunitari del programma POR CRO parte FESR 2007 - 2013 azione 4.2.1 "Snodi e piattaforme logistiche intermodali") e il resto autofinanziato da Interporto Padova stesso. I 120 mila metri quadrati attuali del terminal sono diventati oltre 240 mila e i binari di carico e scarico

**I mq complessivi della struttura passano così da 120 a 240 mila, con binari di carico e scarico lunghi 750 metri**

dei treni sono stati portati a 750 metri di lunghezza, il nuovo standard europeo per i convogli merci. Con questo

raddoppio la capacità complessiva della piattaforma padovana, che comprende anche il terminal di Fs Logistica, tocca il milione di teu all'anno, diventando il naturale hub di smistamento dei porti del nord adriatico.

**Il centro** aggiunge all'attività terminalistica un altro ruolo, quello di MTO, Multimodal Transport Operator, assumendo così un compito attivo nella catena intermodale. In pratica, oltre a realizzare tutti i servizi di terminalizzazione, la società padovana offre propri treni intermodali alle imprese di trasporto. Gli operatori cioè possono rivolgersi a Interporto non solo per le operazioni al terminal, ma anche per la spedizione delle proprie unità di carico



## L'INTERPORTO OGGI

La struttura si sviluppa nella Zona Industriale Sud su oltre 1 milione di metri quadrati dei quali 240 mila per le attività terminalistiche e 260 mila di magazzini coperti (di cui 22 mila refrigerati); sono oltre 10,5 milioni le tonnellate di merci transitate lo scorso anno e più di 5000 i treni merci intermodali serviti. Di recente la società ha movimentato il suo 4 milionesimo container. Otto i binari di carico e scarico dei treni intermodali, ognuno lungo 750 metri. Positivo il bilancio consolidato 2009, il primo dopo la fusione con Magazzini Generali che si è chiuso in pareggio con un valore della produzione di 39 milioni di euro, nonostante la crisi abbia colpito duramente sia le attività terminalistiche che quelle logistiche.



intermodale, container o casse mobili che siano, trattando quindi con un unico interlocutore specializzato. L'avvio dell'attività come MTO è avvenuto con un convoglio per Bari realizzato in collaborazione con Trenitalia Cargo cui è affidata l'organizzazione e la trazione. ■



Portali sezionali industriali, portine di carico e sigillanti perimetrali

## Tutto da un unico fornitore: soluzioni logistiche Hörmann.



Portine flessibili a serramento capata con dispositivo anturto SwifEdge

Per processi di lavorazione veloci sono necessarie soluzioni intelligenti ed affidabili. Affidatevi all'esperienza del marchio Hörmann: pedane di carico, sigillanti perimetrali, boccaporti prefabbricati e portali industriali, studiati in ogni minimo dettaglio e perfezionati con sistemi adattabili ad ogni situazione.

**HÖRMANN**  
Porte • Portali • Sistemi di chiusura



Per maggiori informazioni:

[www.hormann.it](http://www.hormann.it)

Tel. 0461-244444 • Fax 0461-241557 • info@hormann.it

# AI BIG IL DEPOSITO PIACE ECOLOGICO

La 'rivoluzione verde' sta investendo sempre più anche i magazzini degli operatori logistici e della GDO. Due esempi notevoli.

di **Ornella Giola**

**A**nche la logistica è specchio dei tempi. Poco meno di un decennio fa parlare in Italia di magazzini sostenibili riscuoteva scarso successo non solo tra gli operatori, ma anche e soprattutto tra gli stessi sviluppatori di immobili per logistica. Ora la "rivoluzione verde" sembra invece avere abbattuto tutte le difese, complici vari fattori, in primis il bisogno di contenere i consumi di CO2 e quindi anche i costi energetici. Tra i tanti casi di immobili verdi una menzione merita senza dubbio quello del polo logistico di Coop Italia non food di Prato: ospita

un impianto fotovoltaico della potenza di 2895 kW per una produzione di 3.200.000 kWh di energia elettrica, grande quanto 5 campi di calcio (è il primo per dimensione nel nostro Paese tra gli impianti montati su singola copertura) e una serie di accorgimenti eco-compatibili come caldaie a condensazione, riscaldamento a pavimento, sonde di lumi-

nosità per il controllo delle lampade fluorescenti con alimentatori elettronici di classe A e così via. Il tutto per un investimento di circa 100 milioni di euro per un magazzino che rifornisce i reparti non food di 1400 punti vendita in tutta Italia.

**Tra il 2009 e il 2010 Ceva Logistics ha aggiunto al suo portafoglio immobiliare 250 mila mq di depositi verdi**

**Sul versante** degli operatori logistici si ingrossa di giorno in giorno il numero dei quelli che optano per depositi ecologici. Tra di essi anche Ceva Logistics che in Italia, tra il 2009 e il 2010, ha aggiunto al suo portafoglio immobiliare 340 mila mq di magazzini logistici eco-sostenibili, di cui 250.000 mq ex-novo per una produzione di energia fotovoltaica di oltre 18.000 MWh. Significativa è al riguardo la struttura che il 3PL occupa a Martinengo (località in provincia di Bergamo), destinata ai clienti del settore elettronico. Con una superficie di 45.000 mq consente di produrre annualmente circa 1.600 MWh (pari al consumo di circa 450 unità abitative) con un risparmio di emissione di CO2 di circa 840.000 kg l'anno. La struttura comprende un impianto fotovoltaico con 5.300 moduli (pari a un'area di circa 10.000 mq); è inoltre dotata di pannelli solari per la produzione di acqua calda e di vasche di recupero dell'acqua piovana per l'irrigazione delle aree verdi. ■

## GLI IMMOBILI ECO-SOSTENIBILI DI CEVA

### San Pietro Mosezzo (Novara)

Due nuovi edifici: 55 mila mq  
Produzione fotovoltaica (PF):  
2,25 MW - 2.500 MWh pa

### Stradella (Pavia)

Due nuovi edifici: 80 mila mq  
PF: 3.780 MWh pa

### Fiumicino (Roma)

Spazi già esistenti: 40 mila mq  
PF: 3 MW - 3.300 MWh pa

### Tivoli (Roma)

Spazi già esistenti: 50 mila mq  
PF: 4 MW - 4.400 MWh pa

### Martinengo (Bergamo)

Un nuovo edificio: 45 mila mq  
Produzione fotovoltaica (PF):  
1,40 MW - 1.600 MWh pa

### Pognano (Bergamo)

Due nuovi edifici: 55 mila mq  
PF: 1,80 MW - 1.900 MWh pa

### Suzzara (Mantova)

Un nuovo edificio: 15 mila mq  
PF: 0,82 MW - 900 MWh pa

**LEGENDA:** MW= Megawatt,  
MWh= Megawattora  
pa= per annum

### TOTALE

250 mila mq di nuovi edifici nel 2009-2010 con eco-standard  
90 mila mq di strutture già esistenti che hanno adottato la  
produzione fotovoltaica. Totale PF: 18.380 MWh

# 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 NG, Anago (MO) - Tel. 07278021 Fax 07272333 - E-mail [info@eng2k.com](mailto:info@eng2k.com)

[www.eng2k.com](http://www.eng2k.com)

# FFS CARGO S'ALLEA CON "MYCLIMATE"

Obiettivo? Fornire ai propri clienti trasporti ferroviari a impatto zero, neutralizzando le emissioni di CO2 prodotte in vario modo.

di **Carolina Quaglia**

**L**a ferrovia merci svizzera FFS Cargo da qualche tempo ha scelto la strada dello sviluppo sostenibile e lo ha fatto seguendo vari percorsi. Uno dei più significativi consiste nella collaborazione con la fondazione no profit elvetica "myclimate", grazie alla quale offre ai propri clienti un trasporto a impatto zero sul clima. Le emissioni di CO2 prodotte da un trasporto ferroviario che non possono essere evitate vengono infatti neutralizzate altrove mediante interventi di tutela climatica. FFS Cargo ha stipulato a tal fine un apposito contratto con la fondazione: a tutti i suoi clienti, che aderiscono al programma di compensazione, viene rilasciato un certificato ufficiale, che li autorizza a contrassegnare i propri trasporti ferroviari con il marchio «klimaneutral-climate neutral» di "myclimate".

**Per la tutela climatica** è indifferente il luogo in cui si liberano gas nocivi nell'atmosfera o quello in cui si possono prevenire, poiché è esclusivamente il volume di inquinamento prodotto o evitato che pesa ai fini delle ripercussioni sull'ambiente. Contrariamente a iniziative analoghe, nel suo calcolo di impatto ambientale il progetto di FFS Cargo tiene conto di tutte le emissioni nocive e dell'intero

ciclo di vita di un trasporto. Per la compensazione si calcolano tutte le emissioni prodotte per lo sviluppo, la produzione, il confezionamento, il trasporto, la manutenzione e il funzionamento nonché per la vendita, la consegna e lo smaltimento di un prodotto. Sulla base di queste premesse e in collaborazione con "myclimate", le

**La società Saw ha già aderito all'iniziativa. Da lungo tempo ha optato per un trasporto eco-compatibile**

ferrovie elvetiche hanno elaborato un procedimento (si veda riquadro) col quale garantiscono ai loro clienti trasporti su rotaia dall'impatto neutrale.

**La società Saw**, che ha sede nella valle del Reno sangallese e produce tra l'altro elementi in calcestruzzo per l'edilizia industriale e la costruzione di loft, è il primo cliente a decidere di sfruttare l'opportunità offerta da FFS per contribuire attivamente alla protezione del clima. Il gruppo aziendale, che già da anni punta sul trasporto merci ferroviario ecocompatibile, possiede un binario di raccordo a Widnau, dove riceve ogni anno circa 4700 carri di ghiaia e cemento. Sempre più spesso vengono però anche caricati elementi in calcestruzzo, che vanno poi consegnati in treni blocco tramite il trasporto

notturno a numerosi cantieri in tutta la Svizzera. In questo modo, solo nel 2008 sono stati evitati complessivamente 11.489 viaggi di camion e di conseguenza 1023 tonnellate di biossido di carbonio. Scegliendo il trasporto a impatto zero, Saw intensifica il proprio impegno a favore dell'ambiente e compensa le emissioni di CO2 prodotte dal trasporto di 17.223 tonnellate di cemento all'anno da Zizers a Heerbrugg, addirittura con effetto retroattivo fino al 2008. Un dato che consente a "myclimate" di investire in un progetto ambientale l'importo di compensazione.

**L'impegno** di FFS Cargo in difesa dell'ambiente si muove però su più fronti. La società elvetica ha di recente or-



## C'È ANCHE ECOTRANSIT

Il calcolo delle emissioni e della loro eventuale neutralizzazione è reso possibile grazie al software EcoTransIT (già impiegato per la redazione dei resoconti individuali sulle emissioni), che è in grado di determinare il bilancio ecologico dei trasporti merci effettuati all'interno dell'Europa. Gli esperti di "myclimate" integrano queste informazioni con i dati di "ecoinvent", la banca dati scientifica più importante a livello mondiale per i dati relativi ai bilanci ecologici, che già tiene conto ad esempio delle emissioni di CO2 prodotte dalle locomotive diesel in fase di manovra e nelle tratte brevi. In tal modo FFS Cargo dispone di un quadro davvero esaustivo sull'inquinamento climatico che deve essere compensato. La fondazione svizzera no profit "myclimate" è una delle principali organizzazioni mondiali per programmi di compensazione volontaria delle emissioni di CO2; investe i propri proventi a favore di progetti durevoli di tutela climatica nei Paesi emergenti e in via di sviluppo, oltre che in Nuova Zelanda e in Svizzera. Info: [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

dinato 30 nuove locomotive ibride a due assi per il servizio di consegna leggero e di manovra. Grazie alla trazione elettrica e al motore diesel ausiliario, i nuovi veicoli ridurranno parecchio l'impatto ambientale, oltre a garantire elevata economicità durante l'intero ciclo di vita. Le nuove macchine saranno consegnate tra il 2012 e il 2013; prevedono un investimento di 88 milioni di franchi svizzeri. ■



Immagina il tuo futuro,  
noi lo **progettiamo**  
e lo **costruiamo**.



**GSE, da più di 30 anni la risposta globale ai vostri progetti immobiliari.**

In un mercato caratterizzato dalla forte competitività e compressione dei costi, l'innovazione tecnica e la rapidità di esecuzione costituiscono i pilastri della risposta di GSE Group al mondo della Logistica Immobiliare, dell'Industria e degli Uffici.

GSE Group offre oggi in qualità di General Contractor un servizio globale che include:

- Gestione a 360° dei progetti nelle fasi di Studio e Costruzione,
- Ricerca del terreno e/o del finanziatore,
- Coordinamento urbanistico, amministrativo, finanziario, legale,
- Value engineering e Cost management,
- Integrazione progettuale del Processo industriale,
- Impegno contrattuale su prezzo, tempi di consegna e performance dell'immobile,
- Polizze globali sull'intera opera eseguita,
- Assistenza post-vendita.

**Più di 14 milioni di m2 di immobili costruiti.  
Oggi in 19 paesi tra cui Romania, Polonia, Marocco, Cina.**



GENERAL CONTRACTOR | [WWW.GSEGROUP.COM](http://WWW.GSEGROUP.COM)

# IL TUNNEL DEL SAN GOTTARDO È REALTÀ

La galleria ferroviaria più lunga del mondo è un'opera da 13 miliardi di euro (1% del Pil svizzero), totalmente autofinanziata.

di **Giulia Vivis**

**L**il 15 ottobre la gigantesca fresa Sissi ha abbattuto l'ultimo diaframma di roccia tra Faido e Sedrun nella galleria ferroviaria del San Gottardo, in Svizzera. Dopo 11 anni di lavoro si raggiunge un traguardo importante al San Gottardo, che con i suoi 57 chilometri diviene la galleria ferroviaria più lunga del mondo. L'evento è stato seguito in diretta a Genova, nel mega cubo di container allestito in piazza Caricamento dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero, alla presenza, tra gli altri, di ambasciatore di Svizzera in Italia Bernardino Regazzoni, sindaco di Genova Marta Vincenzi, assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria Raffaella Paita e vicedirettore dell'Ufficio federale dei Trasporti svizzero Pierre-André Meyrat.

**La galleria** del San Gottardo, in funzione dal 2017, insieme a quella del Lötschberg (attiva dal 2007) e del Monte Ceneri (2019), fa parte della nuova trasversale ferroviaria alpina NTFA, il cuore del 'Corridoio 24', progetto europeo per il trasporto ad alta velocità di merci e passeggeri da Genova a Rotterdam. Grazie al profilo 'di pianura', garantito dalle tre gallerie a pendenza ridotta che tagliano la catena alpina a 550 metri sul livello del mare, la nuova ferrovia permetterà

di attraversare le Alpi più velocemente, utilizzando meno energia e con carichi più pesanti. Una volta completata, nel 2019, la ferrovia transalpina consentirà di viaggiare ad esempio tra Zurigo e Milano su treni da 250 km/h in due ore e quaranta minuti, un'ora in meno rispetto ad oggi.

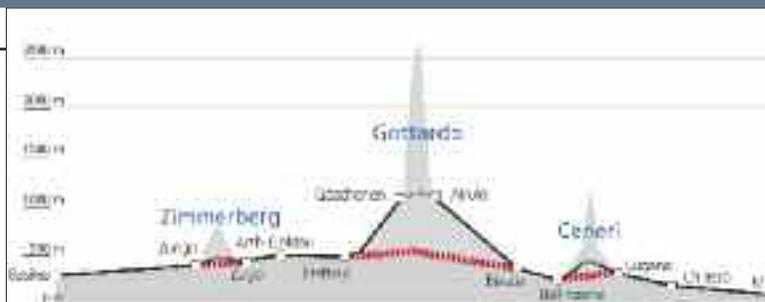
**La galleria, in funzione dal 2017, fa parte della nuova trasversale ferroviaria alpina-NTFA, cuore del Corridoio 24**

**"La nuova ferrovia, costruita dalla Svizzera attraverso le Alpi, è l'elemento principale del più importante corridoio per il traffico merci nel nostro continente - ha spiegato Meyrat - Il trasporto delle merci sarà più semplice, veloce ed ecologico, le distanze in Europa si accorceranno, consentendo sviluppo economico e maggior benessere".** La NTFA rappresenta un tassello assai strategico nella politica dei trasporti svizzera e nella sua volontà - sancita anche dal popolo attraverso tre referendum - di trasferire consistenti volumi di merci dalla strada alla ferrovia, limitando così il numero degli autocarri in transito sulle Alpi a 650.000 mila l'anno, riducendo conseguentemente l'inquinamento atmosferico e acustico lungo i corridoi di trasporto. La nuova ferrovia, nel cuore della Svizzera, si connette a sud con il sistema ferroviario italiano attraverso la Lombardia e la Liguria, fino a Genova.

**"Il completamento dello scavo della galleria del Gottardo, con l'abbattimen-**



to dell'ultimo diaframma, costituisce un passo importante per il futuro collegamento di Genova con il Centro Europa e i grandi porti del nord - ha sottolineato il sindaco di Genova Vincenzi - Nel nuovo piano urbanistico comunale che stiamo progettando pensiamo Genova come città portuale, al pari di Amburgo e Rotterdam, collegata via mare con India, Cina e l'altra sponda del Mediterraneo e al resto dell'Europa, via terra, con adeguate infrastrutture, soprattutto ferroviarie. Fra non molti anni il tratto tra l'Italia e il Nord Europa sarà completato e potrà entrare in esercizio. Diventa quindi non più rinviabile per Genova l'avvio dei lavori del Terzo Valico per completare il Corridoio 24. Sono pertanto particolarmente felice di questo avvenimento che deve spronare Governo e Istituzioni italiane ad accelerare al massimo per la realizzazione anche di tutte le opere previste sul nostro territorio".



**Per quanto** riguarda il proseguimento dei lavori in alcuni comparti della galleria si stanno già completando i rivestimenti del tunnel e sono state posate le prime infrastrutture ferroviarie. A partire dal 2013 sono previste le prime corse di prova ad alta velocità per verificare il corretto funzionamento dei vari sistemi. I costi previsti ammontano a 13 miliardi di euro (pari all'1% del Pil svizzero), di cui 7 per la galleria del San Gottardo, 1,5 per il Monte Ceneri, 3,1 per il Lötschberg e 1,7 per l'ampliamento degli accessi. L'importo è finanziato attraverso il Fondo per i pro-

getti d'infrastruttura dei Trasporti Pubblici (FTP) costituito per due terzi dalla tassa sul traffico pesante e per un terzo dall'imposta sugli oli minerali e l'un per mille dell'Iva. Il fondo non finanzia solo la NTFA, ma un pacchetto di opere più ampio (per un totale di quasi 23 miliardi di euro) e che comprende il progetto Ferrovia 2020 per il miglioramento generale della rete ferroviaria svizzera (collegamenti più rapidi e frequenti assieme al rinnovamento del materiale rotabile), il raccordo alle reti europee ad alta velocità e il risanamento acustico della rete. ■



# Assologistica, l'Associazione nazionale

## che tutela e promuove gli interessi della logistica

Assologistica è l'Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e bigliardi, dei terminali sposter per truck, interportuali e aeroportuali.

Scopo principale dell'Associazione è il promuovere e tutelare con in Italia, sia all'interno dell'Unione e in qualità della impresa aderenti, nonché l'interesse del sistema logistico nazionale nel suo complesso. La missione di Assologistica è infatti costituita dall'individuare i punti di convergenza tra la logistica e gli operatori merce che li utilizzano.

Il complesso momento che il settore della logistica sta attraversando, induce a esprimere una estrema attenzione tutti gli aspetti possibili e irrinunciabili con continuità l'evoluzione della situazione di mercato nazionale, sia a livello internazionale.

In tale ottica si è sempre affermato l'impegno dimostrabile di formazione associativa, competenza e sviluppo, al fine di non rimanere più dietro ai tempi dalle imprese del settore. Una forte responsabilità di consiglio utile, di utilità, l'individuare le opportunità e i nodi critici, la possibilità di interventi concreti, poter a costruire nei confronti delle istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, della Pubblica Società e di tutto il mondo imprenditoriale.

Assologistica ha contratto un nuovo contratto, Assologistica Cultura e Formazione, il quale organizza corsi di formazione per personale del settore 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'appartenenza al settore ad ASSOLOGISTICA.



Assologistica

Per informazioni e lavoro chiamare: sulla nostra attività web site

ASSOLOGISTICA Via Cassale 19 - 20131 Milano - tel. 02 6691507 - fax 02 6691319 - fax 02 667 162 43

www.assologistica.it

milano@assologistica.it roma@assologistica.it

# QUEI PALLET BLU SONO AMBIENTALI

Col metodo del “pooling” Chep consegna, spedisce, raccoglie, ripara e riconsegna oltre 300 milioni di bancali ogni anno.

a cura della **Redazione**

**C**hep, leader mondiale nelle soluzioni di pooling di pallet e contenitori, unisce una tecnologia all'avanguardia ad oltre 50 anni di esperienza. Una vasta rete di strutture a livello mondiale rende possibile consegnare, spedire, raccogliere, riparare e consegnare nuovamente oltre 300 milioni di pallet e contenitori ai propri clienti ogni anno. La clientela che usufruisce dei servizi e dei prodotti Chep spazia dai beni di consumo ai prodotti ortofrutticoli, dalle bevande all'automotive. La società ha strutturato il suo sistema di pooling, allineandosi ai bisogni degli utilizzatori finali, liberandoli sostanzialmente da oneri d'acquisto, stoccaggio e riparazione dei materiali utilizzati per il trasporto delle merci e della gestione dei magazzini. Chep ha cuore ecologico e un'attenzione particolare alla “responsabilità sociale”.

**La società** si comporta in maniera “green” quale scelta di business e non come risposta a una tendenza. L'attenzione nei riguardi dell'ambiente e la sostenibilità in tutte le sue forme non è un solo un atteggiamento voluto per compiacere il mercato. Il pooling è un sistema eco-sostenibile in quanto consente riutilizzo dei pallet, recupero delle attrezzature e

loro riciclo finale, riducendo così l'inquinamento prodotto e proteggendo le risorse naturali. Il concetto di pooling è molto semplice, ma efficace dal punto di vista ecologico, consentendo a Chep di ottimizzare la supply chain in conformità alla Direttiva europea 94/62/CE su

**La società garantisce alle proprie unità un ciclo di vita lungo, limitando l'utilizzo di risorse naturali**

Imballaggi e Rifiuti da imballaggi con cinque priorità: riduzione al minimo degli imballaggi, riutilizzo e recupero degli im-

ballaggi, riciclaggio dei rifiuti da imballaggio, recupero dell'energia.

**Il sistema** di pooling studiato da Chep a livello mondiale presenta diversi punti di forza rispetto all'utilizzo di altre soluzioni presenti sul mercato: è infatti in grado di offrire una maggiore efficienza operativa, una diminuzione dei danni ai prodotti, minori costi totali e una migliore sostenibilità ambientale. Ciò è possibile in quanto la società garantisce ai propri pallet un “ciclo di vita” lungo, limitando al minimo l'utilizzo di risorse naturali, e perseguendo una politica di riciclo delle attrezzature

## ALLA CARICA DI IFCO SYSTEM

**B**rambles Limited, casa madre di Chep, ha di recente annunciato la sua proposta per l'acquisizione di IFCO Systems NV, fornitore internazionale di servizi logistici e uno dei leader a livello mondiale nel settore dei contenitori in plastica riutilizzabili (RPC). La transazione è soggetta all'autorizzazione dell'autorità preposta al controllo delle operazioni di acquisizione e fusione negli Stati Uniti e in alcuni Paesi europei. IFCO gestisce un parco di 112 milioni di RPC, che vengono prevalentemente impiegati per trasportare prodotti freschi dal produttore al dettagliante. La sua sede si trova ad Amsterdam e le sue operazioni sono gestite negli stabilimenti di Pullach in Germania, Houston in Texas e Tampa in Florida. Negli Stati Uniti IFCO offre una rete nazionale di servizi per la gestione dei pallet che ordina, ripara e re-immette nella supply chain circa 200 milioni di pallet all'anno. Impiega circa 4000 dipendenti e opera in 23 Paesi del mondo.



attraverso il recupero dei pallet nei centri servizio.

**Tutte le attività** di Chep si fondano su una vision chiara e su un complesso di valori condivisi, che rispecchiano il suo impegno a condurre il business nel rispetto dell'ambiente e delle risorse naturali, per uno sviluppo quanto più possibile eco-sostenibile. La struttura distributiva dell'azienda consente, per esempio, un considerevole risparmio energetico globale, sia a livello di materiali che di emissioni totali di CO2. Utilizzando materiali naturali come il legno, Chep ha una particolare attenzione al fatto che il legname provenga da foreste a deforestamento controllato.

**Un'ulteriore** conferma della forte attenzione di Chep nei confronti della tutela dell'ambiente deriva dal fatto che recentemente l'azienda ha fatto sviluppare e certificare dall'Università di Leeds un software per calcolare il risparmio in termini di *carbon footprint*, cioè della minore produzione di gas serra derivante dall'impiego di un sistema di *pallet pooling* rispetto a sistemi alternativi. Ne risulta che il pallet pooling è un sistema "green", che permette una riduzione del numero delle attrezzature circolanti e una gestione più efficiente delle risorse. I pallet Chep hanno infatti un lungo ciclo di vita garantito, grazie all'attenzione posta alla loro **manutenzione**: quindi, ol-



## ORTOFIN PREDILIGE QUESTE PEDANE

**O**rtofin è un esempio dei numerosi clienti italiani che hanno scelto i pallet blu di Chep. Ortofin - distributore italiano di frutta e verdura e parte del gruppo Finiper - ha recentemente ampliato l'utilizzo dei pallet blu di Chep in sostituzione dei pallet bianchi monouso, per incrementare l'efficienza operativa e ampliare i vantaggi dal punto di vista ambientale che la soluzione di pooling Chep garantisce all'azienda. *"Abbiamo voluto incrementare l'uso dei pallet Chep - spiega Alberto Carpita, general manager di Ortofin - perché ci offrono la migliore soluzione sotto tutti i punti di vista - finanziario, logistico e ambientale. L'utilizzo dei nostri pallet riduce i nostri oneri amministrativi e ci permette di focalizzare l'attenzione sulle nostre principali attività; inoltre, la qualità superiore del prodotto riduce i danni alle merci in transito, consentendoci di risparmiare sui costi e semplificare le complessità dei processi aziendali. La decisione di collaborare con Chep è stata vagliata attentamente e infine abbiamo deciso di condividere la scelta fatta da retailer come Finiper e Carrefour. Ogni anno utilizziamo circa 700.000 pallet, dei quali attualmente il 52% è costituito da pallet blu Chep, con l'obiettivo di incrementare notevolmente tale percentuale. Inoltre, grazie all'uso dei pallet blu, che vengono continuamente riutilizzati all'interno della supply chain, teniamo fede al nostro impegno nei confronti della riduzione dei rifiuti, una delle nostre principali priorità".*



tre a fornire sempre un prodotto all'altezza delle prestazioni richieste, viene costantemente

esaminato e ricondizionato; anche quando il pallet non è più riutilizzabile, viene sempre riciclato al 100% e mai smaltito come rifiuto. Al di là di questo, in Italia e in molti paesi d'Europa, la società ha già attivato piani di sostenibilità sia ambientale che sociale e di business. Ad esempio, in Italia, già da qualche mese l'azienda utilizza energia elettrica erogata da fornitori che certificano la provenienza da fonti rinnovabili al 100%. ■

# "E' ORA D'ALLINEARSI IN MODO DINAMICO"

E' quanto sostenuto da John Gattorna, che al recente meeting umbro ha indicato le nuove coordinate per i supply chain manager.

di Maddalena Tufarulo

**G**ubbio ha di recente ospitato l'edizione 2010 del Logistic Forum 2010, evento organizzato da Richmond Italia, giunto alla sua quarta edizione nella quale ha mantenuto il format dell'*executive circle*, in quanto riservato a un numero selezionato di professionisti della logistica. Obiettivo: formazione e aggiornamento professionale, interazione tra i partecipanti, momenti di confronto attraverso appuntamenti one to one, incontri, conferenze e workshop. Protagonista indiscussa sempre lei: la gestione della logistica in tutte le sue sfaccettature. Tra i va-

**"Emergono modelli di supply chain business fondati su comprensione dei comportamenti di acquisto dei clienti"**

ri interventi, degno di particolare menzione quello di John Gattorna, docente dell'Università di Melbourne, il quale ha esposto il ruolo che le supply chain basate sul cliente assumono nelle imprese moderne. Di fronte alla situazione attuale, caratterizzata da globalizzazione dei mercati e condizioni di eccesso di offerta da un lato, incertezza e instabilità della domanda dall'altro, le aziende sono spinte ad affrontare nuo-

ve sfide competitive operando importanti cambiamenti nella modalità di gestione dei processi. Pertanto, scopo primario di chi si occupa di supply chain management è massimizzare il livello di servizio al cliente finale attraverso la cognizione del mercato. Siamo di fronte a un nuovo modello di supply chain business, fondato sulla comprensione dei propri clienti e di quelli che Gattorna chiama "comportamenti prevalenti d'acquisto". Questo principio della soddisfazione delle esigenze e dei desideri mutevoli dei clienti, attraverso diverse strategie applicate alle catene di fornitura, prende il nome di "allineamento dinamico".

**Marco Devenuto**, country manager di Sca Hygiene Products, azienda leader nel settore dei prodotti per l'igiene, ha invece posto l'accento sulla tendenza all'interazione della logistica con altre aree aziendali, destinata a svilupparsi per la sempre maggiore digitalizzazione e il crescente interesse al tema della sostenibilità. Per quanto riguarda la prima, entra in scena l'e-logistics, determinata dall'avvento di internet e dalla rivoluzione nel modo di acquistare e vendere beni con conseguente riduzione dei costi di approvvigionamento, gestione e vendita. Dunque, per ottenere duraturi effetti di cost reduction, le aziende dovranno fondamentalmente garantire condivisione rapida e sicura di informazioni,





interazione dinamica tra fornitore e compratore. Naturalmente al centro dell'e-logistics c'è sempre il cliente. Risultato: una supply chain customer-centric. Altro aspetto importante, è quello della sostenibilità che, come Devenuto ha definito, è l'insieme di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. In quest'ottica, Sca è sempre molto attenta, in quanto ha adottato il sistema di valutazione del ciclo vitale LCA (Life Cycle Assessment), un'analisi ambientale completa dell'intera catena del valore (dalle materie prime alla realizzazione del prodotto, dal trasporto all'impiego, fino allo smaltimento degli scarti).

**Intervento** di calibro diverso quello di Silvana Rabbia, responsabile del modulo logistico spaziale MPLM (Multi Purpose Logistics Module), coordinato dall'ASI (Agenzia Spaziale Italiana), in accordo con la NASA. L'MPLM si

compone di tre moduli pressurizzati per il trasporto a bordo, verso la Stazione Spaziale Internazionale (SSI), di

equipaggiamento, rifornimenti e attrezzature sperimentali mediante lo Space Shuttle. ■

## IL CASO BARILLA

L'esperienza maturata da Barilla è stata oggetto dell'intervento della sua logistic manager, Luisa Pecorari. Partendo dalla definizione di servizio logistico, come "capacità di garantire completezza, puntualità e accuratezza", è stata formulata un'importante considerazione: affidabilità e qualità di un servizio di consegna ai propri clienti non sono mai casuali. Nel caso specifico di Barilla sono il risultato di un'esecuzione costantemente monitorata che, nel tempo, si è modificata per effetto di eventi endogeni ed esogeni. Per esempio, per quanto riguarda l'organizzazione, Barilla ha semplificato nel corso degli ultimi anni l'interfaccia con i suoi clienti, attribuendo all'unità del customer service la funzione di regia nei processi di order to delivery. Opera a contatto con i processi di pianificazione integrata, interfacciandosi con le diverse funzioni all'interno dell'organizzazione aziendale. Elemento chiave è il "just in time distributivo" (JITD), una nuova forma d'integrazione logistica con i clienti, che consente ai distributori di operare con scorte basse, mantenendo contemporaneamente, ai punti di vendita riforniti da Cedi, un livello di servizio ottimale.



**BORSINO** Immobiliare  
della **LOGISTICA**

powered by  
**World Capital**  
www.worldcapital.it

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

[www.borsinoimmobiliarelogistica.it](http://www.borsinoimmobiliarelogistica.it)

# UNA MINI-GUIDA PER GLI ACQUISTI

Quattro i parametri da seguire: prodotto, rapporto prezzo-qualità, organizzazione dell'assistenza e ammontare dei costi di gestione.

di **Paolo Sartor**

**Q**uando ci si accinge ad acquistare e/o rinnovare un parco di veicoli commerciali è importante valutare esattamente il ciclo di vita del mezzo e i suoi costi complessivi di gestione. I principali costruttori presenti nel mercato italiano del veicolo commerciale sono in ordine Fiat, Ford e Renault. In linea generale le diverse Case costruttrici affrontano il mercato puntando su innalzamento della qualità del prodotto e miglioramento – allargamento del ventaglio dei servizi. Ma vediamo nel dettaglio le loro diverse strategie. **Ford Italia** ha puntato contemporaneamente su qualità e servizio post vendita. Un altro elemento per rendere più appetibile il prodotto Ford è rappresentato dagli strumenti finanziari e dalla consulenza fiscale. **Renault Italia** ha invece scelto la strada della forte personalizzazione del veicolo. Inoltre ha ricercato un equilibrato e competitivo rapporto tra prezzi ed equipaggiamenti; ha poi destinato

importanti risorse alla specializzazione della rete vendita con la creazione di business center all'interno dei quali operano figure specializzate. Il costruttore nazionale che detiene la leadership di mercato, ovvero **Fiat**, si sta concentrando sia nel potenziamento e adeguamento delle aree espositive, sia nell'accrescimento professionale del personale.

**Per una** corretta scelta del veicolo commerciale è necessario far conoscere al venditore quale sarà l'utilizzo del mezzo, al fine di poter selezionare gli obiettivi prioritari e stabilire alcune caratteristiche di base del mezzo come portata, lunghezza, alimentazione, volume di carico, ecc. Ad esempio gli operatori specializzati nella

distribuzione di merci, come le case di spedizione oppure i corrieri espressi, tenderanno a privilegiare veicoli specifici e che comunque consentano il trasporto di merci pallettizzate.

**Da valutare anche fattori come modularità e ampiezza degli allestimenti offerti dalle singole Case costruttrici**

**I principali** parametri per selezionare il veicolo leggero sono in estrema sintesi quattro: prodotto, rapporto qualità-prezzo, organizzazione e copertura dell'assistenza, infine ammontare dei costi di gestione. Per individuare correttamente il mezzo più adatto bisogna anche verificare altre caratteristiche come l'ampiezza della gamma in termini di disponibilità di passi, portate,

dimensioni interne, altezza da terra e lunghezza del pianale di carico, possibilità di installare tetti più o meno alti. Tra i punti di forza di uno specifico modello nei confronti della concorrenza c'è anche la modularità e l'ampiezza degli allestimenti. Molto importante infine il livello di innovazione degli automezzi.

**Occorre** poi considerare che, nel caso si abbia la necessità di effettuare importanti percorrenze annue, è determinante scegliere veicoli sicuri, gradevoli da guidare, con motorizzazioni brillanti, ma al contempo parchi nei consumi, oltre che naturalmente molto affidabili e in grado di assicurare tempi ridotti di sosta per la manutenzione ordinaria e quella straordinaria. ■



# PRODOTTI BIOLOGICI CONSUMI IN SALITA

Gli acquisti di cibi bio confezionati sono aumentati del 9% nella prima metà del 2010. Lo dice un'indagine Ismea presentata al Sana di Bologna.

di **Eleonora Rota**

**C**onsumi di alimenti biologici in Italia in salita anche nel primo semestre del 2010. Lo dice un'indagine di Ismea (Istituto di servizi per il mercato agricolo alimentare) presentata nel corso del convegno "Il Biologico tra valore e valori" al Sana (il salone internazionale del naturale) di Bologna. Secondo lo studio gli acquisti domestici di prodotti biologici confezionati sono cresciuti del 9% nella prima metà dell'anno, consolidando la dinamica positiva degli ultimi anni (+6,9% la variazione 2009-2008, +5,2% quella 2008-2007).

**In riferimento** alla dinamica degli acquisti in valore, le referenze bio che hanno registrato variazioni positive sia nel primo semestre 2010 che nell'arco del 2009 sono ortofrutta fresca e trasformata (+26,6% la variazione 2009/2008,

+0,9% la variazione primo semestre 2010/primo semestre 2009), bevande (+5,7% in entrambi i periodi), uova (+21,8%, +8%), miele (+14%, +13,7%), pane e sostituti (+8,7%, +19,2%), salumi (+91,2%, +20,4%). Hanno invece registrato buone performance di mercato nel primo semestre del 2010, a fronte di un trend negativo nel 2009 i lattiero caseari (+11,2%), i prodotti per la prima colazione (+17,3%), quelli per l'infanzia (+31,1%), gli oli (+9,9%), la pasta e il riso (+7,9%). Nella top ten dei prodotti bio più consumati nel 2009 e nel primo semestre 2010 si collocano al primo posto le uova, segui-

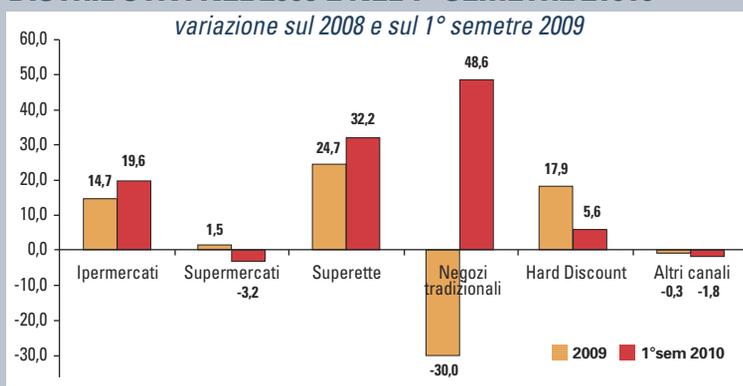
te dal latte fresco e dallo yogurt. Il buon andamento degli acquisti in questa prima metà dell'anno è anche attribuibile al ribasso medio dei prezzi al consumo (-2,3% rispetto al primo semestre 2009).

Riguardo alla ripartizione degli acquisti bio per canale distributivo (la rilevazione non comprende però i negozi specializzati) prosegue nel 2010 la crescita dello shopping negli ipermercati, che registrano un +19,6%, mentre i supermercati perdono il 3,2% e i negozi tradizionali - dopo aver ceduto il 30% nel 2009 - guadagnano il 48,6% nel 2010, anche se il valore degli acquisti in questo canale è limitato.

**Crescono i consumi di uova, latte fresco e yogurt. Bene anche quelli di ortofrutta, miele, pane e salumi**

**Quanto** infine alla variazione degli acquisti bio per area geografica nel corso del primo semestre 2010 l'indagine Ismea mostra le aree del Nord Ovest e Nord Est in costante aumento, rispettivamente con un +6,3% e un +10,6% sul primo semestre 2009. Particolarmente soddisfacente la performance delle regioni del Sud passate da una variazione negativa registrata nel corso del 2009 (-11,5%) al +20,9% del 2010, anche se in associazione a valori di acquisto ancora molto contenuti. L'area geografica invece che nell'anno in corso mostra un leggero decremento degli acquisti bio è la zona Centro e Sardegna, la quale passa dal +16,9% registrato nello scorso anno al +8,2% di quest'anno.

## TREND DELLO SHOPPING BIO IN ALCUNI\* CANALI DISTRIBUTIVI NEL 2009 E NEL 1° SEMESTRE 2010



\*non sono monitorati gli acquisti nei negozi specializzati - Fonte: ISMEA/NIELSEN

# PER I PORTI ITALIANI URGE UN FUTURO FATTO DI AUTONOMIA

In un convegno tenutosi a Venezia si è ampiamente discusso del ruolo che le AP dovranno svolgere all'interno del Piano Nazionale della Logistica in fase di definizione.

di **Federico Paluan**



PAOLO COSTA



BARTOLOMEO GIACHINO

**P**resso la sala foyer del “Venezia Terminal Passeggeri” si è tenuto un incontro di approfondimento sulle problematiche inerenti i porti e il nuovo Piano Nazionale della Logistica, tema centrale per chi si occupa e fa logistica nel nostro Paese. A introdurre i lavori del meeting veneziano è stato il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, affiancato dal presidente dell’Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa e dal coordinatore del comitato scientifico della Consulta per l’autotrasporto Rocco Giordano. Il convegno è stato incentrato sul ruolo delle istituzioni portuali, chiamate oggi più che mai a una grande e significativa sfida con la quale garantire la competitività dei porti italiani e del sistema Paese. Molto chiari e di-

rettati gli spunti emersi dai lavori e dagli interventi dei relatori. “I porti dell’alto Adriatico devono esigere dal governo di ottenere l’autonomia finanziaria - ha affermato il presidente Costa - Con quale obiettivo? Disporre del controllo su tutti i loro sottoblocchi e piena gestione degli investimenti al fine di poter essere competitivi in un mercato sempre più ag-

guerrito. I porti non si possono inceppare su inefficienze tariffarie, doganali, sanitarie o di polizia, perché ognuno di questi soggetti fa capo a un’istituzione diversa. Devono essere le Autorità portuali a tenere le fila di tutto e decidere su cosa investire. La riforma della legge 84/1994 ha senso solo se completa l’autonomia finanziaria, che oggi c’è per le spese correnti, ma non sul conto capitale”. Il sottosegretario Giachino, nel concludere i lavori, ha raccolto le istanze presentate da Costa, ma ha anche ricordato che: “Occorre recuperare dieci punti di efficienza logistica, pari a quattro miliardi di euro l’anno. Se miglioreremo tale efficienza, acquisiremo inevitabilmente anche inediti volumi di traffico. Il nuovo piano per la logistica, oltre che sullo sblocco dell’efficienza logistica, verterà sull’istituzione di un soggetto attuatore che abbia in più carattere neutro, ovvero che non sia legato al colore politico del governo in carica”. ■





di **Alceste Santuari**

## RIFORMA DEI PORTI RIFLESSIONI GIURIDICO ISTITUZIONALI

In uno dei momenti di approfondimento previsti nel contesto dell'iter di predisposizione del nuovo Piano Nazionale della Logistica, recentemente, l'Autorità Portuale di Venezia, con specifico riferimento ai poteri e ai ruoli che i porti dovrebbero poter esprimere, in specie in attesa dell'approvazione della legge di riforma della l. n. 84/94, ha evidenziato alcune linee di intervento, ritenute necessarie per un adeguato percorso di sviluppo dei porti, soprattutto in chiave competitiva, ovvero:

- ❶ riconoscimento della piena autonomia finanziaria delle Autorità Portuali;
- ❷ sviluppo di una reale concorrenza tra i porti;
- ❸ progettazione di una nuova framework giuridico-organizzativa con conseguente decentramento delle competenze a livello di singolo porto.

**L'autonomia finanziaria** dovrebbe poter dare linfa a un meccanismo virtuoso di concorrenza tra porti giocato sia sull'efficienza comparata nel gestire i traffici sia sulla capacità relativa di effettuare i migliori investimenti nel momento più opportuno. Ma questo obiettivo – secondo l'Autorità Portuale di Venezia – si può realizzare se l'ente "Autorità Portuale" può controllare le determinanti dei propri flussi finanziari in entrata, *in primis* i livelli e la composizione dei propri traffici. In questo senso, per poter essere responsabile dei propri equilibri economico-finanziari, l'Autorità Portuale – sostiene la Venice Port Authority - deve essere messa in condizione di poter influire, nei limiti definiti da regole certe, su ogni prezzo (o tariffa) o ogni quantità relativa a ogni servizio, pubblico o privato, fornito in porto alla nave e/o alla merce. Il futuro dei porti, quali "piattaforme logistiche pivot",

serventi un ampio territorio (anche sovraregionale), dipende molto dall'approdo finale ipotizzato. Si potrebbe, invero, immaginare che la funzione di indirizzo e di programmazione siano riconosciute in capo a un ente pubblico, lasciando conseguentemente al settore privato imprenditoriale lo svolgimento delle attività economico-commerciali. E questo risponde a uno schema che nel nostro ordinamento giuridico risulta rispettoso non solo di un riparto di competenze, ma potrebbe essere altresì foriero di sviluppi inediti. Faccio riferimento, in particolare, alla funzione di "agenzia di promozione territoriale" che i porti potrebbero assumere qualora le funzioni di indirizzo, controllo e monitoraggio fossero debitamente strutturate e rafforzate, aggiungendo, a supporto del mantenimento, anche nella prospettiva della riforma del comparto portuale italiano, della finalità pubblicistica delle istituzioni portuali (che potrebbe inverarsi anche attraverso sperimentazioni gestionali innovative sotto il profilo giuridico: a esempio immaginando una fondazione di partecipazione), anche quello della possibilità di ampliare le attività delle AP nel senso dell'agenzia territoriale.

**In tal senso, *naturaliter***, pertanto, le autorità portuali, potrebbero svolgere le attività di agenzia, che in un determinato ambito geografico e di ambito territoriale potrebbero integrarsi con quelle svolte da altri enti di promozione e di marketing del territorio. Anzi, si potrebbe finanche trasferire in capo alle autorità portuali, per talune "aree" di intervento, le funzioni che oggi altre "agenzie" del territorio svolgono, contribuendo in questo modo alla semplificazione del quadro degli attori presenti e promuovendo una cabina di regia del territorio che svolga attività di marketing territoriale, di promozione degli investimenti sul territorio, di start up, di monitoraggio e attività legate alla sicurezza e alla formazione del personale addetto.

a cura di **Ornella Giola** e **Paolo Nassimbeni**

**...STRADELLA (PAVIA)**

## **CEVA INAUGURA LA CITTÀ DEL LIBRO** Gestirà 400 mila quintali di carta

Ceva Logistics ha ufficialmente inaugurato la Città del Libro, piattaforma logistica all'avanguardia, unica in Europa, dedicata al settore editoria e che ha comportato un investimento di 65 milioni di euro e 8 mesi di realizzazione. La sede di Stradella, in provincia di Pavia, è stata scelta per ospitare il nuovo hub per via della sua collocazione strategica, centrale rispetto ai traffici logistici nazionali che si articolano lungo l'asse Nord-Sud ed Est-Ovest. Nella Città del Libro ogni anno vengono movimentati oltre 90 milioni di libri, più della metà dei libri letti nel nostro Paese annualmente, di clienti come RCS Libri, Messaggerie Libri e Pearson. Ceva gestirà circa 400.000 quintali di carta stampata e rilegata, equivalenti al carico di 3.000 Tir o di 100.000 pallet per un unico hub. Il nuovo magazzino impiega 200 addetti per distribuire prodotti editoriali in 4.000 punti di consegna in tutta Italia. Il mega hub, realizzato in collaborazione con AKNO Business Parks, permette ampliamenti in tempi ridotti, passando dagli 80.000 metri quadrati iniziali a oltre 150.000; in questo modo il 3PL è in grado di rispondere in modo rapido e dinamico all'evoluzione del mercato, affiancando gli editori nello sviluppo del proprio business. La Città del Libro introduce un'innovazione radicale nell'assetto distributivo del settore editoria: la filiera logistica si accorcia infatti grazie all'integrazione a monte delle attività inbound e di finissaggio, con una conseguente ottimizzazione dei flussi e una riduzione dei costi logistici connessi. La concentrazione di numerosi editori in un unico sito consente la creazione di economie di scala estremamente vantaggiose per i clienti, poiché la condivisione di aree, sistemi informativi, modalità di automazione e personale specializzato permette una riduzione dei costi totali. Attraverso la continua applicazione di procedure standardizzate i servizi logistici e le procedure di Ceva Logistics sono sottoposte al miglioramento continuo dei processi, offrendo costantemente un elevato livello di servizio al cliente. Il magazzino di Stradella è all'avanguardia anche dal punto di vista della sostenibilità: sarà infatti operativo entro l'anno un impianto fotovoltaico di oltre 35.000 moduli, corrispondente a un'area di circa 6.500 metri quadrati, che permette di produrre ogni anno 3.780 MWh, pari al consumo di 2.000 unità abitative, con un conseguente risparmio di circa 1,6 milioni di kg di emissioni di CO2.



**...TORINO**

## **ITN - INFRASTRUCTURE, TELEMATICS & NAVIGATION, SECONDA EDIZIONE** Tutto sulle infrastrutture intelligenti

Il Lingotto Fiere di Torino ha ospitato la seconda edizione di ITN – Infrastructure Telematics & Navigation, l'evento – unico in Europa – che si rivolge a un mercato in evoluzione, che va dalla telematica alla navigazione satellitare e localizzazione, per connettersi alle infrastrutture che oggi diventano 'intelligenti' per gestire le informazioni dai territori, l'e-ticketing e i pagamenti mobili. A ITN 2010, organizzato da GL events Italia SpA-Lingotto Fiere con il supporto di Regione Piemonte, in partnership con la Camera di commercio di Torino e con il contributo scientifico di Torino Wireless, si sono dati appuntamento 60 espositori e sponsor provenienti da Italia, Francia, Inghilterra, Germania, Irlanda, Finlandia, Svezia, Olanda e Svizzera, nonché 153 speaker impegnati in 20 conferenze e workshop e 70 aziende coinvolte in 200 incontri di brokerage.

>

**Provincia di Milano**  
 Comune di Settala

**AFFITTASI**



log. trasp.

**Distanza:** 12 km da Milano (uscita per A14/A4)  
**Magazzino:** da mq. 4.000 a mq. 13.000  
**Ribatte:** mono o doppio fronte H. mt. 10,00  
**Ufficio:** in base esigenze  
**Note:** servizi integrati all'attività logistica

**Provincia di Milano**  
 Comune di Lacchiarella

**VENDESI  
 AFFITTASI**



log. trasp.

**Distanza:** 10 km da A1 e 5 km da A2  
**Magazzino:** mq. 1.000  
**Ribatte:** 7 H. mt. 11,00  
**Ufficio:** mq. 200  
**Note:** capiente uno loggione con ampio piazzale. Possibilità di subentro a Lease ip.

**Provincia di Milano**  
 Comune di Milano

**AFFITTASI**



trasporti

**Distanza:** 14 km A4, 11 km A1/MSO  
**Magazzino:** mq. 7.200 H. mt. 6,00  
**Ribatte:** 40 ca.  
**Ufficio:** mq. 1.200  
**Note:** immobile doppio fronte ribatte, ottimamente posizionato per servizi Milano città (porta Margherita e est)

**Provincia di Lodi**  
 Comune di Pieve Fissiraga

**VENDESI  
 AFFITTASI**



trasp. log. distr.

**Distanza:** 7 km da A1  
**Magazzino:** mq. 11.000 H. mt. 11,00  
**Ribatte:** in base esigenze  
**Ufficio:** in base esigenze  
**Note:** immobile da realizzare su indicazioni dell'attuale proprietario, ottima posizione, prezzo molto interessante

**Provincia di Novara**  
 Comune di Blandrate

**AFFITTASI**



log. trasp.

**Distanza:** 50 km da Milano  
**Magazzino:** mq. 50.000 H. mt. 10,50  
**Ribatte:** 20 ca.  
**Ufficio:** in base esigenze  
**Note:** possibile trasferimento da mq. 2.000. Cammi di accesso intercomunali. Pronto passaggio. Ottima finitura.

**Provincia di Bologna**  
 Comune di Bentivoglio

**VENDESI  
 AFFITTASI**



trasp. log. distr.

**Distanza:** 5 km da A10 e 10 km da A1  
**Magazzino:** da mq. 1.500 a mq. 20.000  
**Ribatte:** in base esigenze H. mt. 11,30  
**Ufficio:** in base esigenze  
**Note:** immobili in pronta consegna a tutti gli effetti di trasporto e servizio, ottima finitura da realizzare in base alle esigenze dell'utilizzatore finale.

**Provincia di Bergamo**  
 Comune di Zingonia

**VENDESI  
 AFFITTASI**



log. trasp.

**Distanza:** 15 km da Bergamo  
**Magazzino:** mq. 45.000  
**Ribatte:** doppio fronte  
**Ufficio:** mq. 2000  
**Note:** immobile adatto ad attività di distribuzione, con possibilità di trasferimento

**Provincia di Frosinone**  
 Comune di Anagni

**VENDESI  
 AFFITTASI**



logistica

**Distanza:** 34 km da il capoluogo Frosinone, sud, 20 km da Fregene, 8 km da il centro di Al. Castro  
**Area:** 10000 mq  
**Magazzino:** mq. 21.400 H. mt. 8,00  
**Ribatte:** in base esigenze  
**Ufficio:** mq. 500  
**Note:** Area di 10000 mq, di superficie variabile da mq. 300 a mq. 1000 circa, pronta consegna, prezzi interessanti

**Provincia di Napoli**  
 Comune di Calvano

**AFFITTASI**



distribuzione

**Distanza:** 15 km (7 min.) di uscita Tang. Napoli Centro 5 km dal autostrada A1 - Poggioreale/Via Jena  
**Magazzino:** da 500 a 20.000 mq. H. mt. 10,30  
**Ribatte:** 17  
**Ufficio:** 1.000 mq. trasferibili da minimo 50 mq.  
**Note:** immobile di recente costruzione, ideale da addebi a piattaforma distributiva, impianto antiriflesso, elevatori, giardino.



## ...VENEZIA

### NUOVO "B767-300" DI UPS IN VOLO PER COLONIA

Parte dall'aeroporto Marco Polo

L'Italia rappresenta uno dei 5 principali mercati europei di Ups: la rete, innervata su 5 aeroporti (Bologna, Ciampino, Orio al Serio, Pescara e Venezia) è composta da oltre 550 punti logistici o di raccolta che impiegano circa 1.300 dipendenti e dispongono di 1.200 automezzi. Presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia l'operatore dispone del proprio principale gateway per tutte le spedizioni aeree internazionali in partenza e arrivo nel Nordest. I locali di UPS, inaugurati nel giugno 2008, occupano una superficie di oltre 3.000 mq all'interno dell'area dell'Autorità Doganale, dove UPS è in grado di svolgere la procedura di sdoganamento semplificata. Dal punto di vista tecnico il gateway UPS di Venezia è dotato di pedane speciali per la movimentazione di air container, 10 bocche di carico/scarico ground e 8 baie air e ha una capacità di smistamento di 1.500 pacchi all'ora. Recentemente l'express courier ha potenziato i propri servizi aerei, dedi-



cando alla tratta Venezia – Colonia un nuovo "Boeing 767-300", velivolo capace di trasportare 31 pallet aerei per oltre 59 tonnellate di carico lordo. Il potenziamento del collegamento giornaliero tra il mega hub continentale tedesco, l'aeroporto Marco Polo con successiva prosecuzione verso terminal romano di Ciampino testimonia l'importanza del mercato italiano - e del Nord Est in particolare - per UPS.

## ...MILANO

### ALSEA DIBATTE SU INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ IN LOMBARDIA

Per una migliore circolazione delle merci

Nel corso del meeting cui è intervenuto anche il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, il presidente di Alsea, Pietro Vavassori, ha lanciato alcuni messaggi su distribuzione urbana delle merci, rete infrastrutturale, piano della logistica ed Expo 2015. *"La distribuzione urbana delle merci - ha in particolare detto Vavassori - può apparire un argomento di carattere locale e lo è sicuramente nella sua esecuzione. Se però pensiamo alla distribuzione urbana come elemento connesso al territorio di riferimento del trasporto merci rischiamo di trovarci con regole diverse tra Milano e Como, tra Bergamo e Brescia e così via. Ciò non è possibile, poiché la Lombardia, ma forse tutta la Padania, è un unico grande agglomerato e unici sono i veicoli, gli orari, il CCNL dei lavoratori e l'organizzazione delle imprese. A nostro avviso occorre una regia regionale che coordini le attività dei comuni coinvolti, inserita in un contesto di regole nazionali. E' di tutta evidenza che la distribuzione urbana delle merci deve per forza prevedere un disegno comune di carattere regionale e nazionale. E questo è l'invito che rivolgiamo alle Amministrazioni. Anche perché dobbiamo e vogliamo dirlo chiaro e forte: siamo stufi di provvedimenti restrittivi solo ed esclusivamente per il trasporto merci quando vi sono elevati livelli di inquinamento atmosferico. Ma non ci si domanda perché si superano i limiti solo d'inverno, ovvero quando funziona il riscaldamento? Non è forse il caso di intervenire su questo elemento in maniera strutturale? Sotto questo aspetto apprezziamo una previsione (e poco altro, per la verità) del protocollo di Accordo siglato tra Governo ed Associazioni dell'Autotrasporto in data 1° dicembre 2009 ove il Governo si impegna ad analizzare il problema della distribuzione urbana delle merci. Sappiamo tutti quale sia il gap del settore dei trasporti italiano rispetto a quello degli altri Paesi. Parte di questa inefficienza ricade sulle aree metropolitane e, quindi, Milano paga un grande contributo. Auspichiamo, ma ne siamo sicuri, che il futuro Piano Nazionale della Logistica lanciato dal sottosegretario Giachino preveda un capitolo dedicato a questo tema".* ■

Rendi il tuo business più scattante.



Migliora le tue performance, diventa Smoov Business Partner.

Il bello di avere limiti è di poterli superare.  
Con un'idea, e la tecnologia giusta per metterla in moto.

Smoov ASRV è il rivoluzionario sistema di stoccaggio merci basato sulla interconnessione di veicoli intelligenti che, muovendosi direttamente sulla superficie delle scaffalature, permettono di ottimizzare gli spazi e di essere indipendenti dalla struttura del magazzino.

Rendendo l'automazione accessibile a costi finora impensabili, come layout complessi o piccole strutture, e aprendo così nuove frontiere di business per chi è attento a coglierle.

Sei un'azienda di scaffalature o un System Integrator?  
Scopri come diventare partner visitando il sito [www.smoov-asrv.eu](http://www.smoov-asrv.eu)  
o inviando una mail a [smoov@smoov-asrv.eu](mailto:smoov@smoov-asrv.eu)



  
**SMOOV ASRV**  
Wherever smart

a cura di **Giovanni Cristaldi**

## **PARTNERSHIP RINNOVATA TRA ND E BRITISH AIRWAYS**

British Airways World Cargo (BAWC) ha rinnovato il contratto con Norbert Dentressangle per altri cinque anni, riconoscendo oltre dieci anni di eccellenza. Fondata originariamente da BAWC nel 1998, Norbert Dentressangle Logistics UK lavora nell'area di 6.500 mq del Perishables Handling Centre (centro di gestione del materiale deperibile) di BAWC presso l'Heathrow airport, fornendo una serie completa di servizi dall'aereo allo scaffale, solitamente in meno di 24 ore. Le spedizioni di prodotti freschi in arrivo dalle tre porte di BAWC a Londra presso Heathrow, Gatwick e Stansted sono trasferite in centro con veicoli isothermici. Aperto tutto l'anno, 24 ore su 24, lo stabilimento è il più grande centro completamente refrigerato di distribuzione delle spedizioni del Regno Unito ed è progettato per consentire a coltivatori e produttori di tutto il mondo di raggiungere i loro mercati più rapidamente e di mantenere al fresco i loro prodotti. Tutte le spedizioni sono mantenute in un ambiente controllato fino al momento dell'invio diretto ai centri di distribuzione dei supermarket e dei mercati. È previsto che entro la fine del 2010 il centro ospiterà circa 120.000 tonnellate di prodotti freschi inclusi frutta, verdura, fiori, alimentari confezionati, frutti di mare, carne, pesci e prodotti di caseifici. Norbert Dentressangle è responsabile di tutte le attività svolte nel centro, inclusi sdoganamento sul posto, scarico dei container, smistamento delle spedizioni a ordini individuali dei clienti, abbattimento di temperatura, immagazzinamento e controllo degli stock in congelatori ermetici, ispezioni di controllo qualità e test della vita sullo scaffale, etichettatura e ricezione delle ordinazioni, assemblaggio di superfici di supporto e distribuzione ai CeDI dei rivenditori.

## **ARTONI SCEGLIE SAP**

L'operatore ha adottato diverse soluzioni SAP che spaziano dai sistemi gestionali al CRM e alle applicazioni in ambito trasporti e logistica. In particolare la SAP Business Suite è stata scelta per gestire i processi di logistica integrata del polo di Codogno (Lodi), dotato di un magazzino automatizzato della capacità di 23.000 pallet e che rappresenta una realtà d'eccellenza in Italia. Dopo un'iniziale fase di mappatura dei processi ai fini della reingegnerizzazione e una prima adozione delle soluzioni SAP per la gestione amministrativa e contabile, nel 2009 sono state implementate due componenti innovative della piattaforma SAP specifiche per gli operatori di logistica integrata: si tratta di SAP Transportation Management per la gestione

dei trasporti e SAP Extended Warehouse Management per la gestione avanzata del magazzino tradizionale e automatico. Un progetto molto significativo considerato il volume di circa 700.000 spedizioni al mese e i tempi ristretti per la realizzazione. I processi logistici sono stati attivati in SAP in soli cinque mesi ed è stata successivamente realizzata in soli quattro mesi un'integrazione nativa tra SAP EWM e il magazzino automatico della Stoklin, un'esperienza unica nel suo genere in Italia, in grado di integrare tutte le logiche, la gestione e i controlli su ogni apparecchiatura e componente del magazzino automatico all'interno del gestionale.



## **FEDEX TRADE NETWORKS APRE A MILANO UNA NUOVA SEDE**

La società controllata di FedEx Corp. e in crescente sviluppo per la spedizione di merci cargo per via aerea e marittima ha aperto una nuova sede a Milano (con uffici a Segrate, nei pressi dell'aeroporto di Linate), e di altre ancora a Madrid (Spagna), Budapest (Ungheria), Praga (Repubblica Ceca) e Anversa (Belgio). Il lancio delle operazioni in Italia è una mossa importante per il braccio operativo delle spedizioni cargo di FedEx, che ha sede a Memphis negli Stati Uniti. L'Italia si posiziona infatti al settimo posto tra le economie più forti al mondo e tra i maggiori esportatori in settori come prodotti meccanici, tessile e abbigliamento, macchinari di produzione, autoveicoli, attrezzature di trasporto, prodotti chimici, cibo, bevande e tabacco. Per i clienti l'apertura del nuovo ufficio italiano porterà diversi benefici, tra cui il potenziamento dei servizi globali del trasporto merci tramite spedizioniere e soluzioni multimodali end-to-end, la possibilità di avvalersi di personale locale con esperienza e competenza nel settore e l'accesso diretto a servizi come FedEx International Direct Distribution and Global Order Logistics. ■



## Oltre le aspettative

*La logistica da un diverso punto di vista*

**La pressione a essere più efficienti, a ridurre i costi e a eliminare gli sprechi cresce ogni giorno. È per questo che miglioriamo continuamente tutto ciò che facciamo.**

In CEVA, siamo esperti di supply chain e rivediamo e razionalizziamo continuamente i processi, eliminando i difetti, aumentando la produttività e riducendo il consumo di energia. Tutto ciò che impariamo viene replicato nelle nostre attività in tutto il mondo. Il nostro approccio all'Ecceellenza Operativa è uno dei modi con cui superiamo le aspettative dei Clienti, ogni giorno.

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

Altre informazioni su come trasformare la tua supply chain all'indirizzo  
[www.cevalogistics.com/commitment](http://www.cevalogistics.com/commitment)



Making business flow

# IN QUESTO CARRELLO C'E' QUALCOSA DI SPECIALE

TOYOTA  
**SAS**  
System of Active Stability



Cilindro di blocco  
dell'assale



Riduzione della  
velocità in curva



Controllo dell'an-  
golo di branciolo  
in avanti



Controllo della  
velocità di bran-  
deggio all'indietro



Controllo di  
autoallineamento  
della forca



Gioco di sterzo  
bloccato



**IL SISTEMA SAS E' UNA TECNOLOGIA INTELLIGENTE CHE RIDUCE SIA I COSTI RELATIVI  
ALL'OPERATORE SIA QUELLI DOVUTI A DANNI ALLE MERCI O AL CARRELLO**

Questi costi insieme incidono per oltre il 70% dei costi di gestione durante la vita operativa del tuo carrello. Il sistema SAS abbassa i costi attraverso 6 funzioni chiave che lavorano insieme per garantire una movimentazione sicura e fluida delle merci, un miglior controllo del montante ed una guida più ergonomica ed efficace del carrello.

Dai un'occhiata più da vicino al Sistema SAS e scopri come può elevare la tua produttività:

→ [sas.toyota-forklifts.it](http://sas.toyota-forklifts.it)

**TOYOTA**  
INDUSTRIAL EQUIPMENT