



**Alessandro
Rossetti (Fiege)**

**"IL 2009 È STATO
UNO DEI NOSTRI
ANNI MIGLIORI,
A DISPETTO
DELLA CRISI"**

IMMOBILI LOGISTICI: C'È RIPRESA, MA...

FERROVIE

**Una liberalizzazione
a metà del guado**

DOGANE

**Il futuro nel segno
della digitalizzazione**

RIFIUTI RAEE

**Adesso entra in gioco
anche la distribuzione**

Engineering 2K S.p.A.



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

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

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



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



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

Strada 3 Palazzo B5, Anagni (LT) - Tel. 07-5770071 Fax 07-8042533 - E-mail info@eng2k.com

www.eng2k.com

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
e-mail: redazione@euomerici.it

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Progetto grafico
Mina Florio

Stampa
Mediaprint Milano

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

Intervista ad Alessandro Rossetti

**"IL 2009 È STATO PER FIEGE,
UNO DEGLI ANNI MIGLIORI"**

2

Approfondimenti

**TERZIARIZZAZIONE,
CONVIENE DAVVERO?**

8

Nuovi trend

**QUELLA PASSIONE TUTTA ITALIANA
PER GLI INTEGRATORI ALIMENTARI**

12

Ferrovie

**LA LIBERALIZZAZIONE
È A META DEL GUADO**

16

FOCUS 1 - Formazione

**TANTE IDEE
PER VINCERE**

20

Dogane

**IL FUTURO NEL SEGNO
DELLA DIGITALIZZAZIONE**

24

Intervista a Marco Identici di Dispensa Logistics

**"SERVIZI MIGLIORI,
QUALITÀ MAGGIORE"**

28

FOCUS 2 - Mercato immobiliare

**C'È RIPRESA, NULLA
PERO' È COME PRIMA**

31

Sostenibilità

**RAEE, ORA INTERVIENE
ANCHE LA DISTRIBUZIONE**

44

ASSOLOGISTICA NORD EST

54

LE AZIENDE INFORMANO

56

È ACCADUTO A...

60

30 GIORNI

64



BORSINO Immobiliare
della **LOGISTICA**

powered by
World Capital
www.worldcapital.it

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

www.borsinoimmobiliarelogistica.it

"IL 2009 E' STATO UNO DEGLI ANNI MIGLIORI"

Lo dice il managing director della divisione "pharma" di Fiege, il 3PL che ha da poco attivato un nuovo mega-center alle porte di Roma.

di **Ornella Giola**



ALESSANDRO ROSSETTI

Fiege, 3PL fondato nel 1987 da Jo-ann Joseph Fiege, è l'unico gruppo leader logistico europeo non quotato in borsa. E' inoltre di proprietà familiare: siamo infatti alla quinta generazione della famiglia Fiege con il non ancora quarantenne Jens Fiege, figlio di Heinz Fiege, che gestisce la divisione Fiege International, in qualità di ceo dal 2004; Felix Fiege, figlio di Hugo Fiege, è invece entrato a far parte del gruppo come direttore di Fiege Engineering nel 2008. *"In Italia - esordisce Alessandro Rossetti, managing director pharma division - siamo presenti con 14 piattaforme logistiche, compreso il nuovo mega-center logistico di Colleferro (a sud-est di Roma), che è il terzo più grande magazzino Fiege in Italia, coi suoi quasi 86 mila mq per una superficie*

calpestando di 42 mila mq". Vari i settori di specializzazione nel nostro Paese, tra cui quello farmaceutico (si aggiudica il 25% del traffico complessivo), del largo consumo e del retail (60% del business), dei beni durevoli e fashion (10%) e del chimico (5%).

NELLA PRESENTAZIONE DELLA "MISSION AZIENDALE" DICHIARATE CHE IL VOSTRO MERCATO È IL MONDO. MA È DAVVERO COSÌ?

■ Attualmente Fiege è presente in 18 Paesi nel mondo. Al momento siamo una realtà per lo più europea con però attività in crescita nel Far East, specie in Cina e a Taiwan, dove effettuiamo in particolare servizio di logistica integrata overseas dall'Estremo Oriente con distribuzione sul territorio europeo, anche se in Cina disponiamo di 5

"Operiamo in 18 Paesi del mondo; siamo una realtà per lo più europea, ma siamo presenti anche in Cina e Taiwan"

piattaforme per la gestione dei traffici. Va detto che guardiamo inoltre con interesse ai mercati dell'Est Europa, dove siamo forti in Polonia, Ungheria e Ucraina. Nutriamo un certo interesse come sbocco futuro verso il nord Africa, mentre per quel che riguarda gli Usa li consideriamo un mercato maturo e dove l'outsourcing logistico è stra-consolidato.

CHE RUOLO GIOCA IL MERCATO ITALIANO PER IL GRUPPO FIEGE?

■ Il mercato italiano è il secondo per importanza e turnover, dopo quello tedesco. L'Italia fa parte di una regione, la Southern Europe, in cui confluiscono Spagna, Portogallo e appunto Italia, a capo della quale c'è nel ruolo di "ceo" Stefano Vincinelli. Rispetto alla Spagna, dove operiamo prevalentemente in due settori (food e consumer goods), l'Italia presenta un'operatività più diversificata, spaziando nei settori del largo consumo, dei beni durevoli, del fashion, del farmaceutico e del chimico. Va dato atto a Fiege di aver compreso che l'Europa deve essere interpretata nei suoi vari Paesi; da un lato la società impone sì le



sue regole di base, ma dall'altra ogni Paese viene rispettato nelle sue peculiarità e specificità. Ad esempio la divisione italiana non ha mai avuto un amministratore delegato tedesco; la carica è sempre stata affidata a italiani.

QUALI EFFETTI HA AVUTO PER VOI LA CRISI?

■ Paradossalmente il 2009 e il 2010 saranno per Fiege Italia gli anni migliori come risultato economico. Il tutto grazie da una parte a scelte strategiche e dall'altra a eventi più fortuiti, come la nostra scarsa presenza nel mercato Usa o l'esposizione nulla nel settore dell'automotive. In Italia il business alimentare, quelli del largo consumo e del farmaceutico, da sempre di nostra competenza, hanno poi risentito meno della crisi. Sul versante della moda abbiamo clienti specializzati in particolar modo in capi per bambini, per i quali la crisi non ha inciso in maniera così pesante.

QUALE È IL RISULTATO PIÙ NEGATIVA CHE LA CRISI CI STA LASCIANDO?

■ Sta succedendo di tutto, anche se il trend in assoluto più negativo è conseguente all'atteggiamento di aziende di

logistica che, sull'orlo del baratro e prima di chiudere i battenti, tentano il tutto per tutto, proponendo servizi a prezzi super-stracciati, drogando così il mercato. Questo trend nel settore farmaceutico è quasi la normalità.

LA VOSTRA SOCIETÀ NON È QUOTATA IN BORSA E QUESTO – DOPO IL RECENTE TZUNAMI FINANZIARIO – VI HA IN QUALCHE MODO PROTETTO. E' UNA SCELTA CHE INTENDETE ANCORA RISPETTARE?

■ La decisione di non quotarsi in Borsa è e resta una scelta strategica per il gruppo, che – qualche anno fa ha trovato una forma di finanziamento consistente nel dismettere, attraverso una joint-venture con un istituto bancario, una quota della sua parte patrimoniale (gli immobili oggi sono più di 280 e per lo più di proprietà). Questo ci ha consentito di evitare di passare sotto le forche caudine del-

la Borsa e di poter contare su una gestione più diretta e rapida, senza dover rendere conto agli analisti o essere troppo vincolati nel caso volessimo effettuare scelte strategiche di medio-lungo termine.

DI CHI È LA PROPRIETÀ DEGLI IMMOBILI ITALIANI?

■ Ve ne sono alcuni di proprietà e altri in locazione. La parte immobiliare è affidata a Fiege Engineering, divisione composta da esperti provenienti da differenti settori tecnologici specialistici: ingegneri elettrotecnici e meccanici, ingegneri civili, architetti, specialisti in Information Technology ed esperti di logistica e supply chain management. Uno dei fattori di successo della divisione Engineering è l'interazione tra specialisti di diversi settori, con una conoscenza globale su particolari mercati e dinamiche concorrenziali, la cui cura professionale dei dettagli consente di identificare la risposta ideale per ogni problema. Le soluzioni offerte ottimizzano la supply chain nella sua interezza, dagli acquisti alla produzione, dallo stoccaggio alla distribuzione, collaborando attivamente alla realizzazione dei progetti logistici, dallo studio fino all'implementazione operativa.

“L'azienda ha scelto strategicamente di non quotarsi in Borsa, avendo trovato altre forme di finanziamento”

QUALI SONO I VOSTRI PROGETTI A BREVE TERMINE?

■ Dopo la partenza dell'attività di Colferro, dove confluirà quella svolta nel deposito di Bagni di Tivoli e dove arriveranno nuovi clienti dei settori alimentare e farmaceutico, puntiamo ad acquisire nuovo business nel nord Italia. Operiamo da poco con due nuovi importanti clienti, tra cui Diageo (il maggior produttore e commercializzatore mondiale di prodotti alcolici) e Red Bull, con i quali siamo ora in post start up. Sotto il >





“PHARMA”, UNA DIVISIONE STRATEGICA

“**S**iamo specializzati nell'offerta all'industria farmaceutica di soluzioni avanzate di terziarizzazione della logistica, completate da una vasta gamma di servizi integrati a elevato valore

aggiunto – afferma Rossetti -. Le nostre capacità operative coprono un ampio spettro di attività, dalla pianificazione delle scorte e degli approvvigionamenti dei magazzini alla gestione completa del ciclo dell'ordine attraverso call center specializzati, fino alla fatturazione e alla contabilizzazione delle vendite realizzate. Le nostre competenze spaziano dalla gestione dei prodotti farmaceutici etici e Otc, ai cosmetici, dai prodotti e le attrezzature per la diagnostica, ai dispositivi medico-chirurgici e mono-uso”. Grazie a un'organizzazione nazionale decentrata tra più sedi, geograficamente distinte ma organizzate sulla base dei medesimi sistemi operativi e gestionali, Fiege è in grado in ogni momento di affrontare eventuali situazioni di emergenza, affidando temporaneamente le attività di uno dei depositi a un altro: tutte le succursali rispettano infatti gli stessi standard di qualità e di livello di servizio. Batch tracing e order tracking, assicurati tanto dalle procedure di organizzazione interna quanto dal costante collegamento con i partner trasportatori, sono servizi a disposizione delle aziende mandanti, che possono collegarsi on-line al sistema informativo centrale del 3PL per verificare lo stato dei propri ordini. Il settore farmaceutico è gestito in Italia nelle piattaforme di Caleppio di Settala e Colleferro, dove si garantiscono soluzioni informatiche integrate (track & trace, batch recall, ecc.), solidità di procedure (sistema qualità, gestione “audit”), gestione front office (presa ordini, statistiche venduto) e officina farmaceutica (attività di confezionamento secondario).

profilo commerciale stiamo sviluppando aggressivamente il settore della moda, oltre a potenziare l'attività di gestione delle piattaforme della grande distribuzione.

PER LA GRANDE DISTRIBUZIONE SIETE MAGGIORMENTE PRESENTI AL NORD, MA LA VERA LEADERSHIP L'AVETE AL CENTRO-SUD. COME MAI?

■ Borruso, operatore logistico specializzato nel settore alimentare per la GDO che Fiege ha acquisito nel 1995, essendo nato a Roma è ben conosciuto in questa area, dove tuttora Fiege è leader nel mondo alimentare e del largo consumo, anche se la sua maggior presenza è concentrata al nord. Il sud Italia (Sicilia in-

clusa e a noi particolarmente cara) è un mercato difficile perché ha caratteristiche ambientali, organizzative e territoriali più complesse e che spesso costituiscono una vera barriera per molti dei nostri competitor.

E VENIAMO AGLI ASPETTI TECNOLOGICI...

■ Siamo costantemente impegnati nella ricerca di nuove applicazioni e di tecnologie innovative, per verificarne le potenzialità di integrazione con i pro-

cessi esistenti e offrire ai nostri clienti le soluzioni più avanzate. Il nostro sistema informativo è basato su una piattaforma IBM AS/400 ISeries: l'hardware, costituito da due sistemi mantenuti dinamicamente allineati tramite una specifica soluzione (Quick-Edd) che consente un "backup a caldo", è allocato in un'apposita computer room, dotata delle massime condizioni di sicurezza attiva e passiva, per garantire in ogni circostanza la continuità del servizio. Software proprietari ci permettono di assicurare al sistema sviluppo dinamico e capacità d'innovazione, offrendo servizi a elevato valore aggiunto. Flessibilità d'interfacciamento e ampia connettività sono caratteristiche acquisite del nostro modo di operare.

IL FARMACEUTICO È UN SETTORE PARTICOLARE, CON NORMATIVE RIGIDE NEL NOSTRO PAESE E CHE HANNO COMPORTATO IMPORTANTI INVESTIMENTI DA PARTE DEGLI OPERATORI LOGISTICI. COME SI COLLOCA AL RIGUARDO FIEGE?

■ I nostri impianti sono di grande livello e non hanno uguali in Europa, con la presenza di celle frigorifere, in particolare modo a Colleferro, che ridisegneranno un nuovo standard di mercato. Al “pharma” Fiege dedica spazi a Caleppio di Settala (52 mila mq alle porte di Milano), Monterotondo Scalo (5 mila mq in provincia di Roma) e prossimamente a Colleferro (10 mila mq con altezza superiori agli 11 metri). La realtà italiana è stressata da una normativa molto stringente, che ha selezionato parecchio anche il mercato dei 3PL e dei trasportatori. Le nostre strutture sono molto evolute, consentendoci talvolta di sconfinare anche nell'attività dei clienti stessi. Di qui la nascita

“Nel settore farmaceutico disponiamo di impianti molto evoluti che non hanno pari in Europa”

dell'officina farmaceutica con attività di confezionamento secondario che offriamo su un'area di 3 mila mq. >

organizzano:

6^a Edizione del Premio *Il* Logistico dell'Anno

L'evento si terrà
il 12 novembre 2010
presso Malpensa
e sarà preceduto
dal convegno dibattito
*“Competitività di sistema
del cargo aereo italiano”*

L'edizione 2010 prevede riconoscimenti
a società e manager logistici che
hanno effettuato innovazione in ambito:

- Ambientale
- Dell'internazionalizzazione d'impresa
- Formativo
- Immobiliare
- Tecnologico
- Trasportistico (per modalità terrestre
e/o marittima e/o aerea e/o intermodale)

EUROMERCI il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS



I FOCUS 2010

Gennaio-Febbraio

- Mercato immobiliare
- Express

Marzo

- Trasporto intermodale
- Logistica del food & beverage

Aprile

- ICT e Software per la logistica
- Logistica del farmaco

Maggio

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

Giugno

- Trasporto marittimo
- Logistica del fashion

Luglio-agosto

- Mercato immobiliare
- Cina e mercati asiatici

Settembre

- Logistica del freddo
- Cargo aereo

Ottobre

- Materials handling & attrezzature per magazzini
- Autotrasporto

Novembre

- ICT e Software per la logistica
- Logistica sostenibile

Dicembre

- Trasporto intermodale
- City logistics

OLTRE ALL'OFFICINA FARMACEUTICA QUALI ALTRI SERVIZI "PARTICOLARI" PREVEDETE?

■ Possiamo effettuare la raccolta di una serie di dati (ricezione ordini, gestione di ordini ospedalieri, ecc.) presso di noi o del cliente. Svolgiamo - mediante i nostri operatori del customer service - attività di televendita per aree in cui i nostri clienti non dispongono di agenti commerciali. E ancora effettuiamo attività di scouting telefonico per collocare prodotti che hanno difficoltà di commercializzazione. Oppure facciamo da supporto nel lancio dei prodotti nuovi. Notevole è anche il nostro impegno nell'attività di reverse logistics.

LA CRESCITA AL CENTRO SUD COINVOLGERÀ ANCHE IL SETTORE FARMACEUTICO?

■ A Colferro raddoppieremo l'area dedicata al "pharma", con quindi il nostro impegno a crescere nel centro Italia in questo segmento, perché il mercato lo richiede. Qui si sta replicando quello che nel settore alimentare del largo consumo è già successo qualche anno fa: molte aziende stanno comprendendo che si riesce a garantire un miglior servizio con duplici magazzini, uno a Milano e uno a Roma, data la configurazione geografica del nostro Paese. Ora c'è un grosso interesse per Roma e quindi il sud, cominciando a credere anche all'ipotesi del doppio magazzino.

ESSERE MULTI-SETTORIALI CHE VANTAGGI VI ARRECA?

■ In generale il farmaceutico si presta all'innovazione tecnologica, perché è altamente specializzato. Per noi è molto importante questo settore, perché una volta acquisite certe competenze in esso le abbiamo poi "esportate" anche agli altri comparti in cui operiamo. E' il caso, per esempio, della tracciabilità e rintracciabilità del lotto, prassi che nel farmaceutico sono obbligatorie da sempre. Abbiamo quindi declinato procedure, soluzioni e protocolli, semplicemente trasferendo le nostre conoscenze al settore alimentare. Vale però anche il contrario: nel business legato alla gestione di CeDi alimentari della grande distribuzione abbiamo una notevole esperienza che ora possiamo estendere al settore farmaceutico, dal momento che anche la GDO si sta progressivamente strutturando per la distribuzione del farmaco.

LA LOGISTICA SANITARIA-OSPEDALIERA VI INTERESSA?

■ Abbiamo molta esperienza in Germania, dove questo tipo di logistica è assai avanzata e difficilmente replicabile in Italia con le stesse caratteristiche. Il settore ci interessa; pensiamo, ad esempio, di sfruttare l'officina farmaceutica, dove poter preparare - operando con alcuni ospedali lombardi - le confezioni di dosi unitarie giornaliere, al fine di evitare sprechi. ■

Assologistica e Studio Legale Tributario Santacroce-Procida-Fruscione
organizzano il workshop:

“
**CRISI ECONOMICA E CRITICITÀ
DEI SISTEMI DI GOVERNO,
CONTROLLO E GESTIONE DELLE
IMPRESE DELLA LOGISTICA:
LA CERTIFICAZIONE AEO
ALLA LUCE DEI NUOVI STRUMENTI
PER L'OTTIMIZZAZIONE
INTEGRATA DELL'IMPRESA**
”

Intervengono:

**Prof. Avv. Benedetto Santacroce,
Studio Legale Tributario Santacroce, Procida, Fruscione - Roma**

**Avv. Luigi Fruscione,
Thalis Consulting Srl - Roma**

**Dott. Bruno Ferroni,
Direttore Affari Fiscali e Societari Ferrero S.p.A.**

Il workshop avrà luogo il 30 settembre 2010

Per informazioni e iscrizioni: tel. 02.66.915.67

TERZIARIZZAZIONE, CONVIENE DAVVERO?

L'instabilità dei mercati spinge le aziende ad affidare all'esterno parte del processo logistico. Vantaggi e svantaggi di questa scelta.

di Paolo Sartor

La terziarizzazione di parte del processo produttivo, commerciale e/o distributivo può essere definita come una strategia attraverso la quale un'azienda esternalizza la gestione operativa di una o più fasi produttive o funzioni, in precedenza svolte al suo interno. Gli elementi che caratterizzano la terziarizzazione logistica possono essere rappresentati da tre dimensioni strettamente interconnesse tra di loro. Si tratta precisamente dell'area operativa dove vengono effettuate le attività, dell'oggetto del trasferimento e dell'ampiezza delle attività affidate all'esterno.

Entrando nel dettaglio, una strategia di outsourcing può esplicitarsi con diverse modalità. E' possibile l'affidamento dell'intera attività, di parti di essa oppure di rami aziendali a un provider specializzato, senza partecipazioni azionarie. Al contrario, si può pensare alla costituzione ad hoc di nuove aziende, giuridicamente autonome, ma controllate dall'azienda, cui affidare servizio e gestione del processo logistico. Tale situazione potrebbe evolversi, nell'ipotesi in cui la società outsoucer si inserisce sul mercato, offrendo i propri servizi non più solamente alla società controllante, bensì anche a terzi.

In relazione all'oggetto del trasferimento l'outsourcing può interessare parte del processo produttivo, intere fasi del medesimo, attività ausiliarie/di supporto, processi elementari o di natura interfunzionale. Infine l'ampiezza delle attività/relazioni condivise con il fornitore di servizi logistici può presentare diverse caratteristiche a seconda dell'orientamento che l'azienda attribuisce al processo di outsourcing, cioè se si tratta di una scelta tattica o strategica. La scelta tattica si verifica quando le attività terziarizzate non sono particolarmente complesse, pertanto hanno una bassa rilevanza sotto il profilo strategico e dove l'impresa non ritiene di avere elevate competenze nella gestione, oppure si tratta di esigenze specifiche in genere non ripetitive. Il rapporto con il provider logistico in questo caso è solitamente di natura occasionale o contingente, non regolato da particolari forme di condivisione delle strategie e orientamento

L'ampiezza delle attività condivise col fornitore dipende dal fatto se il processo di outsourcing è tattico o strategico



tato prevalentemente al contenimento dei costi. Nell'ipotesi in cui il processo di outsourcing costituisce una scelta strategica, il rapporto con l'operatore logistico è regolato da un contratto d'appalto di servizi che prevede, per entrambi, l'impegno alla collaborazione con obblighi di suddivisione del rischio e la possibilità di realizzare congiuntamente o singolarmente nuovi investimenti per meglio svolgere l'attività oggetto del rapporto. Scegliendo questa ipotesi il rapporto tra le parti è di natura consolidata e normalmente si formalizza con contratti di durata pluriennale. Tra queste due ipotesi esistono anche soluzioni intermedie.

In Italia i valori predominanti nell'outsourcing sono quelli della riduzione dei costi, della flessibilizzazione e in pochi casi del miglioramento del servizio. Nel nostro Paese l'effetto positivo dell'outsourcing si è smorzato o comunque non si è sviluppato



LE RAGIONI DELLE AZIENDE CLIENTI

Gli elementi che portano le aziende a ricorrere all'outsourcing di parte o dell'intero processo logistico sono molteplici e diversi a seconda della tipologia di impresa, del prodotto e dei canali di vendita da rifornire. In linea generale possiamo elencare le motivazioni più frequenti e più conosciute, analizzando i casi di eccellenza aziendali e quelli più famosi dalla letteratura. La pratica dell'outsourcing logistico viene intrapresa per ricercare **maggiore focalizzazione sul core business aziendale**, per una **maggiore efficienza nelle attività fisiche**, per l'**accesso alle best performance** offerte dal fornitore, per la **ricerca di maggiore flessibilità**, per **eliminare gli investimenti finanziari in questo ramo d'azienda**, ma soprattutto per **rendere certi e variabili i costi logistici**. In linea di principio la somma dei benefici appena elencati porta a un sensibile miglioramento delle performance dell'azienda e a un accrescimento del suo valore. Le attività che non rientrano nel core business dell'azienda possono costituire, all'opposto, il nocciolo strategico sul quale si concentra un'altra impresa, l'outsourcer, in grado quindi di offrire prestazioni qualificate, best performance, realizzando economie di scala alle quali l'azienda committente può accedere, sfruttandone i vantaggi. L'outsourcing rappresenta inoltre una buona soluzione per **risolvere i problemi di gestione relativi a una singola funzione**. Per esempio quando si riscontrano difficoltà nell'ambito di una specifica attività, il rapporto collaborativo instauratosi tra le due parti permette di individuare con maggiore semplicità e velocità una soluzione ottimale e condivisa. Molto spesso si terziarizzano alcune funzioni per evitare investimenti in attività in cui non si è competitivi, mantenendo una maggiore disponibilità finanziaria che viene poi dirottata e sfruttata core-competence. In particolare, adottando questa strategia si alleggerisce la struttura dei costi, in quanto è possibile trasformare costi fissi in costi variabili, sfruttando al contempo le economie di scala raggiunte dal fornitore logistico. In caso contrario, l'impresa dovrebbe ad esempio effettuare investimenti in ricerca e sviluppo, in marketing e quindi gravarsi di ulteriori costi che andranno a far lievitare il prezzo finale del prodotto e la conseguente eventualità di non recuperare gli investimenti effettuati. Queste considerazioni valgono in particolare per investimenti che comportano un certo grado di rischio, come ad esempio nel settore dei beni tecnologici o connotati da una forte innovazione.

come in altre realtà. Questo soprattutto a causa di una forte carenza di cultura logistica che limita sia lo sviluppo di richieste equilibrate da parte dei committenti, ma anche di reperire personale che sia di effettivo aiuto e garantisca, nel tempo, valore aggiunto al committente stesso. Tale scenario è aggravato pure da una diffusa arretratezza tecnologica e dall'incapacità dimostrata anche dai

grandi integratori logistici (3PL) divenuti grandi grazie ad acquisizioni e fusioni condotte nel periodo a cavallo degli anni 2000 e che non hanno prodotto le sinergie necessarie, limitando di fatto il potenziale dell'outsourcing così come concepito nei Paesi all'avanguardia. E, non da ultimo, è necessario tener conto che affinché l'esternalizzazione possa portare i suoi frutti, con il nuovo partner >

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

Gruppo FBH



diventa necessario realizzare un rapporto di vera e autentica collaborazione. Niente a che fare con quelle falsamente sbandierate durante i convegni e che poi, alle prime difficoltà, si risolvono con l'intervento degli avvocati. Collaborare significa infatti giocare la partita a carte scoperte, ripartendosi equamente non solo i benefici, ma anche gli eventuali imprevisti.

In materia di terziarizzazione delle attività logistiche l'esperienza insegna che non esistono modelli o verità certe, soluzioni la cui validità non sia sottoposta alla verifica del tempo o all'evoluzione delle politiche di business. Certamente oggi è fondamentale rafforzare il livello di presidio in tutta la filiera, dedicando maggiore tempo e risorse all'ascolto delle esigenze del cliente.

**Oggi diviene
fondamentale
presidiare tutta
la filiera, prestando
massimo ascolto
alle esigenze
del cliente**

Infine bisogna avere le idee molto chiare sul modello di outsourcing e su quali siano soprattutto le aspettative legate a questa scelta. In sintesi: vogliamo dimenticarci del problema, controllare il problema o governare il problema? L'operatore logistico deve impostare subito, fin dall'inizio del rapporto con il cliente, un sistema di relazioni coerenti alla definizione del contratto d'appalto, precisando minuziosamente le attività soggette all'appalto stesso o da terziarizzare, le attrezzature idonee al mantenimento/miglioramento del servizio, del livello di qualità richiesta, la manodopera impegnata in termini di ore necessarie, la struttura di movimentazione e di gestione dell'ordine. ■



più valore alla freschezza
più potenza al tuo business
big boreuzs si rno pasuess



www.dispensalogistics.it

QUELLA PASSIONE TUTTA ITALIANA

I nostri connazionali apprezzano in maniera crescente questi prodotti, assumendoli regolarmente. Lo dice un'indagine di AIIPA.

di **Carolina Quaglia**

Gli italiani ricorrono all'integrazione alimentare in modo più ampio rispetto al passato: lo confermano i recentissimi risultati di una ricerca demoscopica commissionata da AIIPA – l'Associazione Italiana Industrie Alimentari - ad Astra Ricerche su un campione rappresentativo della popolazione italiana nella fascia d'età compresa tra i 18 e i 35 anni.

Attualmente oltre un terzo degli intervistati afferma di far uso regolarmente di integratori alimentari; il profilo del consumatore-tipo di questo genere di prodotti si conferma essere quello di una persona colta, con una prevalenza di adulti (45-54 anni) e di senior (55-69 anni) con uno stile alimentare buono o addirittura ottimo e uno stile di vita avanzato. A differenza di quanto comunemente si immagina, è quindi il consumatore più evoluto e che ricerca uno stile alimentare più adeguato e sano quello che meglio conosce il ruolo e i benefici dell'integrazione alimentare.

Negli ultimi quattro anni si è assistito a un aumento dei consumi: infatti se nel 2006, anno della precedente rilevazione AIIPA, solo il 30% degli intervistati ne aveva consumati nel triennio precedente, oggi invece il numero di

coloro che affermano di aver integrato la propria dieta è più che raddoppiato. Questo rappresenta un elemento significativo nell'ambito di un più ampio trend di crescita globale dell'integrazione alimentare in senso lato, che include, oltre agli integratori alimentari propriamente detti, anche gli alimenti addizionali e quelli funzionali. E' lievemente aumentata pure la conoscenza dell'integrazione alimentare rispetto al passato; le categorie maggiormente conosciute sono gli integratori a base di vitamine (88,5%), sali minerali (77,2%), integratori a base di fibre (59,6%), integratori di probiotici (39,7%) e infine quelli a base di erbe e loro estratti (37,5%).

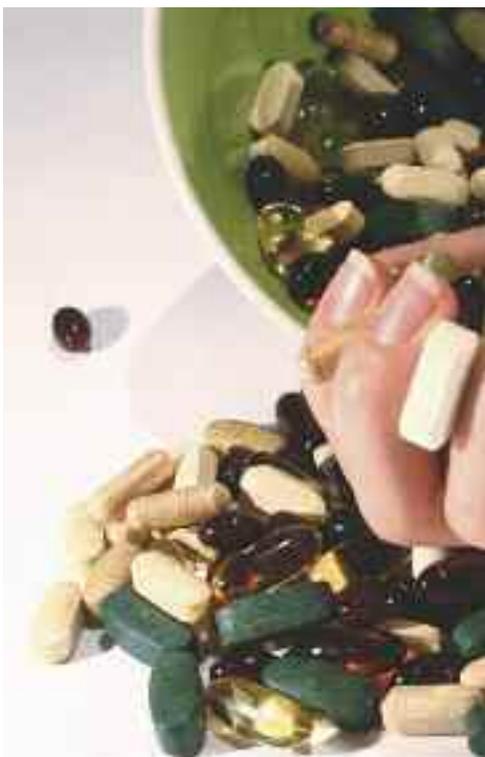
Il numero di chi afferma di avere arricchito con tali sostanze la propria dieta è più che raddoppiato negli ultimi 4 anni

mente aumentata pure la conoscenza dell'integrazione alimentare rispetto al passato; le categorie maggiormente conosciute sono gli integratori a base di vitamine (88,5%), sali minerali (77,2%), integratori a base di fibre (59,6%), integratori di probiotici (39,7%) e infine quelli a base di erbe e loro estratti (37,5%).

E' particolarmente interessante il giudizio ambivalente degli intervistati sulle proprie abitudini alimentari: da una parte, quasi otto italiani su dieci ritengono nel complesso di mangiare e bere in modo sano ed equilibrato; dall'altro affermano però di consumare in modo non adeguato carboidrati (67,5%), fibre (59,2%), proteine (58,9%), vitamine (55,0%), sali minerali (44,3%) e cibi integrali (33,5%).

La corretta alimentazione rappresenta un'esigenza fortemente sentita: alla domanda relativa a quali aspetti della vita hanno bisogno di essere "integrati", perché presenti in misura insufficiente o addirittura perché non presenti del tutto, un intervistato su quattro risponde proprio la corretta alimentazione. Rispondono così soprattutto gli over cinquantacinquenni, prevalentemente in Emilia Romagna e nelle zone urbano-metropolitane, singles o separati, divorziati e vedovi. Oltre alla corretta alimentazione i nostri connazionali mettono al primo posto la necessità di un'"integrazione" di red-

Fotolia.com

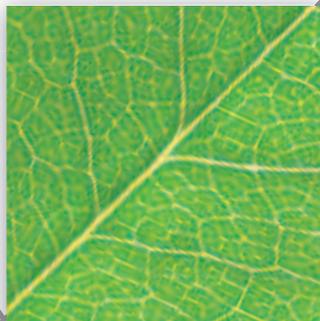


dito, di viaggi e di vacanze, di attività fisica, di serenità, di lavoro e relazioni sociali, nonché di risparmi. Tale prospettiva si inquadra nel più ampio quadro di un bilancio esistenziale degli italiani che appare fortemente diverso rispetto al quadriennio precedente: in effetti, la crisi economico-sociale – aggravatasi dall'autunno 2008 – ha reso assai più forti da un lato i bisogni materiali (reddito, risparmi, occupazione) e, dall'altro lato, ha rafforzato le tendenze 'privatistiche', auto-referenziali e anche egoistiche, diminuendo l'enfasi sull'altruismo, sulla solidarietà e sulla responsabilità sociale dei nostri connazionali.

"Questa ricerca rappresenta un rinnovato impegno di AIIPA sul fronte della corretta informazione al consumatore" – afferma Anna Paonessa, responsabile dell'area integratori alimentari dell'Associazione -. **Abbiamo intrapreso questo impegno da diversi anni e si è concretizzato nella realizzazione di due Libri Bianchi sul comparto (in collaborazione con i più autorevoli rappresentanti della comunità scientifica, nel sito informativo www.integratoriebenessere.it) e nella continua attività di informazione/educazione al consumatore. Ci auguriamo che le evidenze emerse da tale ricerca possano stimolare un ulteriore momento di riflessione sul ruolo e sul significato che l'integrazione alimentare ha assunto oggi, anche alla luce del complesso scenario delineatosi con l'applicazione del Regolamento europeo Claims".** ■



INTERPORTO BOLOGNA



IL CUORE INTERMODALE DELL'ITALIA È VERDE

L'Interporto di Bologna è un **nodo vitale** per il trasporto e per la logistica delle merci che si movimentano lungo l'asse Nord-Sud dell'Italia, cerniera fra l'Europa e i Paesi del Mediterraneo.

Costruito per offrire livelli di servizio efficienti ed evoluti alle imprese di trasporto e al sistema industriale locale, l'Interporto di Bologna da anni opera nel **pieno rispetto dell'ambiente**, avendo acquisito, sin dal 2004, la **certificazione ISO 14001**.

Interporto di Bologna offre **139.000 mq di aree per nuove costruzioni**, **6.000 mq** fra ribalte ferro-gomma o gomma-gomma, magazzini e uffici specializzati per la logistica **pronti alla locazione**.

Interporto di Bologna è una piattaforma logistica di **livello europeo**, al servizio dell'economia, della comunità, dell'ambiente.



Interporto Bologna SpA

www.bo.interporto.it
Tel. 051.2913011 fax 051.221505
info@bo.interporto.it

CON PIU' 'ITS' MENO EMISSIONI DI CO2

L'impiego di questi "sistemi intelligenti di trasporto" può fornire un contributo davvero importante al contenimento dell'inquinamento.

di **Tiziano Marelli**

L modi e i mezzi più adatti e moderni per ridurre la congestione provocata dal traffico a due e a quattro ruote, parallelamente al miglioramento dei conseguenti livelli d'inquinamento, tenendo conto dell'importanza di dover implementare la sicurezza complessiva degli automobilisti: questi i temi discussi a Roma in un convegno promosso da TTS, l'associazione italiana della telematica per i trasporti e la sicurezza. L'incontro aveva come tema principale "L'impatto degli Its per la riduzione di CO2", laddove per Its si intende Intelligent Transport System, vere e proprie applicazioni di altissimo profilo tecnologico fondate sull'interazione fra trasporti, informatica e telecomunicazioni. Strumenti pensati e progettati ad hoc che in un futuro nemmeno tanto lontano – secondo gli esperti più accreditati del settore – dovranno svolgere in maniera sempre più decisiva un ruolo determinante nell'ambito della mobilità complessiva, a partire da una decisa contrazione dei tempi di spostamento (grazie all'opera 'vigilante' degli Its, calcolati in discesa almeno del 20% rispetto a quelli attuali), da un miglioramento della sicurezza (fra il 10 e il 15%) per arrivare fino alla riduzione delle emissioni di CO2, il dato da considerare forse come più importante, oltreché sperabile, 'pro-

messo' in calo del 10% su base nazionale e addirittura del 20% in alcune particolari situazioni locali che si prestano nel modo migliore alle novità auspiccate.

Il calo degli inquinanti potrebbe essere del 10% su base nazionale e del 20% in certe situazioni locali

venture connesse al fenomeno-mobilità affidate alla comparsa sulle nostre strade di semafori (ancor più di quelli attuali) intelligenti, di sensibilissimi

sensori del traffico, di strumenti sofisticati per la gestione e l'ottimizzazione del trasporto pubblico, di tutor sempre più diffusi, di nuovi servizi di infomobilità. Per non parlare dei navigatori satellitari: basta pensare ai modelli nemmeno più evoluti ora in commercio, capaci di fornire informazioni e segnalazioni sulle strade più brevi da percorrere in caso di intasamenti: un dato preziosissimo per la gestione "snellente" del traffico, che da solo è in grado di ridurre i consumi da emissione del 12% circa. E questi sono solo alcuni dei dati emersi da uno studio realizzato da TTS Italia e presentati nell'occasione: una ricerca, coordinata dal professor Vito Mauro, frutto dell'opera di un gruppo di lavoro particolarmente qualificato che ha coinvolto

Percentuali in caduta libera riferite ai guasti provocati dal settore viabilistico nel suo complesso, quelle presentate a Roma, che si basano su "rivoluzioni" prossime

Archivio Volvo Trucks



aziende, enti di ricerche e pubbliche amministrazioni, sia nazionali che locali.

Recentemente TTS Italia è stata incaricata dal ministero dei Trasporti di definire il Piano nazionale per gli Its secondo le direttive previste in sede di Unione Europea, alla luce di dati di settore, che riguardano il nostro Paese, particolarmente allarmanti. L'Italia è uno dei paesi della Ue a più alta densità di traffico, con un totale di passeggeri-km anno che sfiora il miliardo di unità (per l'esattezza: 975.455 milioni!), dei quali ben il 92,24% sceglie la strada, con una produzione relativa pari a 64 milioni di tonnellate all'anno di CO2.

Obiettivi di miglioramento del traffico, aumento della sicurezza e diminuzione dell'inquinamento, grazie alla diffusione degli Its, possono essere raggiunti, secondo il presidente di TTS Italia Gioacchino Gabbuti, *"solo con l'aiuto di tutti e in particolare attraverso il supporto delle istituzioni e degli enti locali"*, considerati "attori primari" del progetto Intelligent Transport System nel suo complesso. Senza dimenticare l'importanza, sottolineata nel suo intervento dal professor Ennio Cascetta (del dipartimento di ingegneria dei trasporti dell'Università di Napoli) di una *"finalmente approfondita e auspicabilmente attuabile in tempi brevi politica nazionale dedicata alla mobilità sostenibile"*: venendo meno questa, e con essa mancando anche la volontà certificata di mettere mano in maniera decisa al problema, i sogni di gloria "pulita e vivibilità" del settore rischiano di rimanere bloccati nel traffico delle buone in- ■



MACROAREA LOGISTICA COSTA di ROVIGO



La nuova Macro-Area, intermodale produttiva e logistica è tra le più importanti Aree Produttive del territorio Veneto a sud di Padova.

L'area che si estende per oltre 1.200.000 mq. si colloca in uno dei nodi infrastrutturali più strategici in vista dei futuri sviluppi come corridoio V del Nord Est ed è connessa:

- all'Autostrada A/13 (Padova-Bologna) all'altezza del nuovo casello di Villamarzana;
- alla superstrada Transpolesana (Rovigo-Verona);
- al nuovo tratto autostradale della "Valdastico Sud" (Vicenza-Rovigo).

L'area ha una spiccata vocazione logistica per la sua collocazione e per le sue infrastrutture alle quali è collegata in quanto oltre alle direttrici statali citate, dispone di un raccordo ferroviario della tratta Rovigo-Verona, che sarà utilizzato per la realizzazione del terminal intermodale per il trasporto delle merci su rotaia.



**COSTA
VILUPPO**

COSTA SVILUPPO SPA
Galiera Brancaleon, 2 - PADOVA
Tel +39 049 767775
www.costa sviluppo.com

LIBERALIZZAZIONE A META' DEL GUADO

Lo dice il 20° Quaderno del Freight Leaders Council, che indica anche le vie per uscire dalla situazione in cui ristagna l'Italia.

di **Giovanni Cristaldi**

In poco più di 30 anni, il trasporto ferroviario delle merci in Europa è sceso dal 20% al 10,8%. Eppure cresce la domanda di mobilità sostenibile, sale la dimensione dei mercati, aumenta il ruolo strategico della portualità: tutti fattori che dovrebbero favorire un ritorno alla rotaia, così come è avvenuto negli Stati Uniti (dove nel 2007 la quota di mercato è arrivata al 45,3%, con un incremento di 8 punti percentuali rispetto al 1990) e così come vorrebbe la stessa Unione Europea, che dal 1991 ha avviato politiche per spingere la ferrovia. La chiave di volta del rilancio del trasporto ferroviario delle merci, a fronte di un mercato sempre più privatizzato e globale, è nella competitività delle imprese, oggi comprese da un processo di liberalizzazione ancora in mezzo al guado e da un livello di innovazione che stenta a confronto con le altre modalità. Liberalizzazione e innovazione sono, dunque, i cardini sui quali può aprirsi l'uscio che porta al rilancio del trasporto ferroviario delle merci. A questi due temi il Freight Leaders Council ha dedicato il suo «Quaderno n° 20», presentato a Roma in un dibattito al quale hanno partecipato operatori del settore e autorità politiche. «La liberalizzazione ferroviaria, nel settore del trasporto merci, è arrivata, in Europa e nel nostro Paese, a metà del guado», afferma il documento del Freight Leaders

Council, ma, aggiunge, «tornare indietro non è più possibile. Le regole europee di accesso sono pienamente operative e si comincia a formare una dimensione comunitaria del mercato».

In Europa la quota del trasporto ferroviario è scesa dal 20% al 10,8%; negli Usa nel 2007 è arrivata al 45,3% (+8% sul 1990)

con un rating di 734, contro un valore medio di 780. Ma lo stesso rapporto evidenziava come «l'avanzamento dell'assetto normativo fosse molto buono, ma, almeno all'epoca, la situazione dell'accesso al mercato fosse meno soddisfacente». Le ragioni di tale «condizione di minorità», sostiene il Quaderno FLC, sono

Per quanto riguarda in particolare l'Italia, siamo al 20° posto tra i 27 dell'Unione europea nella classifica stilata nel 2007 dal Rapporto IBM «Global Business Service - Rail Liberalisation Index»,

sia di ordine industriale che normativo, in una situazione in cui l'ex monopolista, in una logica di mercato, punta a «non erogare più prestazioni a costi incompatibili con il valore del trasporto reso», mentre i nuovi entranti, anziché occupare gli spazi lasciati liberi «si sono concentrati sui segmenti di traffico più attrattivi».

Il risultato di tutto ciò è una sostanziale diminuzione dell'offerta complessiva di servizio, anziché un suo rilancio e una perdita di spazi di mercato per i nuovi operatori nazionali, che operano al momento su nicchie di mercato, ma non hanno la «massa critica capace di assicurare quelle economie di densità che sono necessarie ad assicurare sostenibilità di medio e lungo termine al business». E finiscono per cedere il passo, nelle aree del Nord Italia, dove la domanda è più densa, alle «filiali di operatori internazionali del trasporto europeo, espressione del vecchio mondo del monopolio». E'

Archivio Hupac



necessario, allora, secondo il Quaderno FLC, mettere in condizione Trenitalia di competere a livello europeo, allineando i costi di produzione agli standard continentali, in particolare attraverso un confronto tra le parti sociali che porti a un contratto unico per il trasporto ferroviario che assorba una serie di vincoli (doppio macchinista, flessibilità del personale, rapporto tra personale di staff e di linea), permetta di «operare secondo regole di utilizzazione del personale che siano coerenti con obiettivi di sostenibilità dal punto di vista della efficienza e della produttività, salvaguardando al tempo stesso gli standard di sicurezza dell'esercizio».

In conclusione «con questo assetto di mercato, se non muta in modo significativo la direzione di marcia, l'effetto sarà che la liberalizzazione indurrà in Italia un ulteriore arretramento competitivo del trasporto merci rispetto alle altre modalità di trasporto: Trenitalia Cargo arretrerà il perimetro della propria operatività, mentre i nuovi entranti non saranno in grado di tamponare la riduzione dell'offerta. Insomma, la liberalizzazione non sarà così un'occasione di sviluppo, ma un'ulteriore spinta alla marginalizzazione dei servizi ferroviari merci nel nostro Paese». Il sistema ferroviario in genere, e quello italiano in particolare, secondo il 20° Quaderno FLC,

I "RIMEDI" DI BASE

Quanto agli aspetti normativi, secondo il Quaderno FLC occorrono politiche attive di liberalizzazione. E in particolare:

- «una riforma del pedaggio di accesso alla rete ferroviaria per i treni merci, che vada nella direzione di semplificare il meccanismo di calcolo»;
- una politica di incentivi all'intermodalità tempestiva ed effettiva: il ferrobonus, «sempre annunciato e sinora sempre rinviato», avrebbe bisogno di uno stanziamento di «almeno di 80 milioni di euro all'anno per 5 anni» per poter determinare una decisa inversione di tendenza nella ripartizione modale, con un recupero di competitività dei servizi intermodali in Italia;
- «un riassetto del gruppo Ferrovie dello Stato che porti fino in fondo il processo di ridisegno istituzionale avviato con la divisionalizzazione e la societizzazione, realizzando la separazione orizzontale, disarticolando Trenitalia in società separate per il trasporto regionale, il trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza, il trasporto delle merci»;
- «una disciplina nell'accesso alle *essential facilities* (scali merci, manovre, manutenzione, certificazioni del materiale rotabile) che sia orientata a ridurre le barriere all'accesso per i nuovi entranti»;
- «una regolamentazione della sicurezza ferroviaria che sia orientata alla tutela della *safety* ma che tenga in conto anche degli assetti concorrenziali rispetto agli altri modi di trasporto e dei costi, impliciti ed espliciti, della sicurezza, che rischiano di mettere del tutto fuori mercato il ricorso a tale modalità».



non solo non si è innovato tecnicamente, ma ha anche ridotto progressivamente la sua presenza sul territorio. Insomma, è rimasto inalterato sostanzialmente il modello di produzione, mentre il perimetro operativo dell'offerta si è ristretto, limitando ancor di più la gamma delle scelte per i clienti finali. Al contrario, le altre modalità, dal camion alla nave e all'aereo, hanno sfruttato a fondo lo sviluppo delle tecnologie per offrire al mercato mezzi sempre più funzionali e competitivi, tali da migliorare la qualità del servizio.

Il Quaderno approfondisce il tema, analizzando nel dettaglio l'offerta di tecnologia sia nel settore delle infrastrutture (il «porto lungo»: terminali attrezzati per lavorare carichi sempre più forti e ridurre i tempi di movimentazione) che in quello della trazione («doppia trazione simmetrica» che consenta la

composizione di treni fino a 2200 tonnellate, come avviene in Germania, anziché limitarli a 1000 tonnellate, come accade attualmente). Ma c'è anche un'esigenza innovativa nelle procedure di accesso alla rete (a cominciare dal riconoscimento della «*pari dignità ai treni merci rispetto ai treni passeggeri*») e nel settore intermodale migliorando e razionalizzando «*l'accesso in rete dei treni che originano e sono destinati a un centro intermodale o a un porto*». Le ricadute che si verrebbero a determinare tramite una decisa azione di innovazione nei sistemi di gestione del trasporto ferroviario e delle soluzioni intermodali sono evidenti: aumento della competitività rispetto alla strada (oltre che della sicurezza), snellimento delle procedure, maggiore efficienza ed efficacia del servizio, riduzione di costi verso il mercato, mantenimento e sviluppo dell'occupazione nel settore. ■



CO2: SI' AI TAGLI, MA SENZA ESAGERARE

L'Ue ha bocciato l'idea della commissaria Hedegaard che voleva innalzare la soglia della contrazione delle emissioni dal 20 al 30%.

di Anna Mori



CONNIE HEDEGAARD,
COMMISSARIO UE

La Commissione europea ha deciso di non innalzare dal 20 al 30% il taglio delle emissioni di anidride carbonica entro il 2020, sconfessando Connie Hedegaard, il commissario Ue per il cambiamento climatico, che in un convegno a Londra aveva sostenuto che rafforzare l'obiettivo di taglio dei gas serra avrebbe potuto rappresentare l'unico modo di far aumentare i prezzi della CO2 sul mercato a un livello tale da incentivare gli investimenti verdi.

Perché questa marcia indietro della Commissione? Perché l'obiettivo è sì interessante e condivisibile, ma non sussistono ancora le condizioni adatte per poterlo realizzare. E così Bruxelles ha bocciato la proposta della

commissaria Hedegaard, sostenendo che la proposta avrebbe senso se inquadrata in un programma internazionale più ampio che dovrebbe includere anche Paesi ad altissime emissioni come India e Cina.

Stando a un'analisi Ue pubblicata dal *Financial Times* ad aprile, il prezzo da pagare per raggiungere l'obiettivo del 20% nel 2020 è sceso da 70 a 48 miliardi di euro, complice la crisi. Inasprire l'obiettivo al 30% costerebbe 81 miliardi, una cifra giudicata al mo-

mento troppo elevata anche se in parte controbilanciata dai risparmi che deriverebbero ad esempio dalla migliore qualità dell'aria, per una cifra tra i 6,5 e 10 miliardi di euro.

Tagliare sui gas serra significa aumentare il costo della CO2 e favorire di conseguenza gli investimenti verdi

Tuttavia, secondo la Hedegaard perdere questa occasione significa farsi sorpassare da Cina e Stati Uniti. *"Non potete immaginare come le cose si stiano muovendo - ha dichiarato la commissaria - mentre noi parliamo, edifici, ferrovie, telefonini si sviluppano a una velocità incredibile e questo vale anche per la tecnologia verde. Pechino ha capito che è il business del XXI secolo e questo vale anche per Paesi come Corea e Brasile"*. ■

A CHE PUNTO È LA UE

L'Unione europea è a metà strada nel raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 del 20% entro il 2020 rispetto ai livelli del 1990. Lo rivela un rapporto dell'Agenzia europea per l'ambiente (Eea) secondo il quale le emissioni dei 27 Paesi dell'Unione sono scese dell'11,3% nel corso del 2008 e del 6,9% per la Ue a 15 rispetto ai livelli fissati dal protocollo di Kyoto. Secondo Eea a consentire tali risultati sarebbe soprattutto la recessione economica mondiale. Le emissioni nel Vecchio Continente registrano un calo costante a partire dal 2003, ma solo nel 2008 la contrazione di CO2 ha raggiunto i 99 milioni di tonnellate, ottenendo una riduzione netta dei livelli di anidride carbonica di 627 milioni di tonnellate rispetto al 1990 anche grazie alla combinazione tra gli alti prezzi del carbone e quelli più bassi del gas naturale. Ciò ha suggerito a parecchi Paesi di accrescere le centrali elettriche a gas; in aumento anche l'uso delle biomasse e di altre fonti rinnovabili (specie eolica e idroelettrica).



FIEGE LOGISTICS. DIVISIONE FARMA - HEALTHCARE .
CON LA CONOSCENZA SI FANNO LE COSE CON LE COMPETENZE SI FA
LA DIFFERENZA .

La nostra presenza decennale, in un settore dove le conoscenze tecniche e normative sono un requisito indispensabile, ci ha portato a maturare competenze, che ogni giorno mettiamo a disposizione dell'Industria Farmaceutica e dell'Healthcare.

La nostra cultura internazionale e la nostra attitudine alla creazione di rapporti di lungo periodo, ci hanno consentito di sviluppare, insieme ai nostri Clienti, soluzioni „Tailor Made“ non solo nell'ambito della logistica tradizionale ma anche nei servizi a valore aggiunto, come il confezionamento secondario.



FIEGE

The World of Logistics

TANTE IDEE PER VINCERE LA CRISI

Sono quelle emerse nel corso del convegno “Creatività e innovazione in supply chain” organizzato da “Assologica Cultura & Formazione” e svoltosi presso l’Università Cattolica di Milano.

a cura della **Redazione**

Nella stupenda cornice dell’aula magna dell’Università Cattolica del Sacro Cuore si è svolto l’annuale convegno strategico di Assologica Cultura&Formazione incentrato sull’innovazione. In apertura dei lavori Paolo Guidi, direttore commerciale di Kuehne+Nagel, ha presentato il caso RFID di Iveco, particolarmente interessante in quanto reale esempio di applicazione operativa di una tecnologia che da tempo è inserita tra le più promettenti in logistica, ma che nella pratica stenta a decollare. Nel caso dei ricambi Iveco l’applicazione dell’RFID (e delle porte di identificazione), quale tool di riconoscimento automatizzato per una serie di famiglie di ricambi ad alto costo ed elevato livello di servizio, hanno permesso di ottenere importanti benefici sia in termini di semplificazione dei flussi operativi sia di precisione e puntualità delle consegne, al punto che il progetto è stato esteso ai depositi europei e sono in progetto estensioni a monte e a valle della filiera (fornitori e dealer).

Molto interessante anche l’illustrazione di Teresa Alvaro, direttore area centrale dell’Agenzia delle Dogane, delle enormi potenzialità che la digitalizzazione dei processi doganali e autorizza-

tivi in genere sta raggiungendo, ad esempio con la possibilità di sdoganare “in rada” i container in arrivo, con indubbi benefici sui tempi di smistamento ed evasione a terra: un cambiamento che, se ben applicato, potrebbe finalmente rendere competitivo il sistema portuale italiano con quelli nord-europei in termini di tempi di resa (peraltro un concetto già in vigore con i cargo aerei e che funziona molto bene). La testimonianza di Daniele Testi, marketing director di Contship, ha illuminato la platea con un progetto, Porto Lab, avviato ormai da

Tra le relazioni segnaliamo quella relativa al processo di digitalizzazione in atto nelle dogane

molti anni che vede le scuole elementari/medie regolarmente ospitate nelle sedi italiane del gruppo Contship con un percorso formativo e divulgativo molto concreto e al punto da aver raccolto una nutrita serie di “co-sponsor” dell’iniziativa, che hanno continuato a sostenerla anche in anni di crisi come quelli attuali.

Il caso di Mauro Frigerio, direttore generale del gruppo Panem, leader italiano nel pane fresco nel segmento GDO, ha invece portato alla ribalta un complesso progetto di rivisitazione della filiera distributiva con ottimi esiti finali in termini di riduzione dei costi logistici, pur mantenendo i livelli di servizio elevati richiesti dal settore (*“se non consegno in tempo, non faccio vendere il mio cliente; se non ritiro il pane “avanzato”,*



non soddisfo il mio cliente”). La rivisitazione ha portato all’insourcing delle attività, risultato spinto al punto da creare un vero e proprio spin-off, sul modello di Number1, in una società “prodotto” che oggi offre servizi logistici anche a terze società del settore.

Nel campo delle tecnologie di magazzino molto stimolante è risultato il contributo di Roberto Bianco di Smoov, che ha presentato un sistema innovativo di movimentazione dei pallet interi; grazie a una concezione fortemente modulare e flessibile, permette di automatizzare sia magazzini relativamente obsoleti in termini di strutture edili, sia di adattarsi a lay-out anche tortuosi. Questo grazie all’impiego di ASRV, veicoli intelligenti capaci di muoversi direttamente sulle scaffalature per lo stoccaggio e il recupero di un’unità di carico. Direttamente dai Paesi Bassi è arrivato invece il contributo di Luigi Biondani e Wouter Lammerse di Eyefreight, che hanno sviluppato un sistema web-based per la gestione e il controllo dell’operatività del trasporto a livello internazionale: un “dashboard” per il controllo dei flussi che permette anche di contabilizzare i costi logistici.

Ritornando al tema delle razionalizzazioni logistiche, Enrico Castelli, direttore logistica, ha presentato il caso Partesa, società distributiva del gruppo Heineken che, in Italia, con oltre 200 acquisizioni locali, ha coagulato un formidabile network distributivo nel settore del beverage. In particolare si è parlato del canale HoReCa (hotel, restaurant e catering), che richiede una capillarità enorme a fronte del quale la rete distributiva è stata, nel corso di alcuni anni, rimodellata secondo una struttura a due livelli: depositi regionali e transit point locali (con eventuali mini-stock nelle punte stagionali). Partesa ha saputo non solo assorbire le varie realtà,

UN’INDAGINE SUI TREND LOGISTICI

Nel corso dell’evento milanese è stata proposta la consueta indagine sulle tendenze nella logistica. Pietro Pedone, consigliere di Assologistica Cultura & Formazione, ha proposto ai presenti di investigare l’eccellenza logistica e le competenze richieste per mezzo di tre questionari rivolti al mondo della produzione, della distribuzione e degli operatori logistici. Sebbene l’indagine continuerà nelle settimane successive con approfondimenti e nuove interviste, già al termine del convegno sono stati anticipati alcuni contenuti d’interesse, tra cui, per esempio:

- non sempre la funzione logistica è padrona di processi chiave come la gestione della disponibilità del prodotto finito;
- sono da rinforzare alcune competenze, attualmente non adeguate alle esigenze di gestione (per esempio, nella gestione delle promozioni e nella programmazione dei ritiri dai fornitori).

La ricerca avrà comunque un seguito nelle attività di Assologistica C&F: le competenze che richiedono maggiori rinforzi saranno il focus per un percorso multimediale di formazione con moduli anche a distanza. Tali attività saranno facilitate dall’esperienza di Ekip Reply nell’approccio alla formazione continua e nelle tecnologie per l’erogazione e la fruizione “blended”, presentate dall’AD, Roberto Alessandrini, a chiusura del convegno.

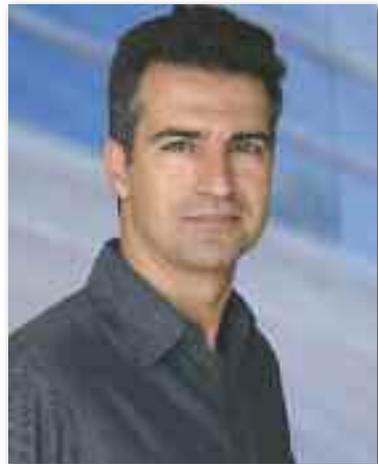
spesso padronali, ma anche standardizzare i processi dell’intera rete, riuscendo a non danneggiare l’efficacia del business.

Last but not least, l’intervento del professor Carlos Cordón dell’IMD (International Institute for Management Development) di Losanna, che ha illustrato due casi molto innovativi:

Carlos Cordón ha sottolineato come sia in atto un ripensamento di molte strategie di delocalizzazione e outsourcing

■ Lego, la famosissima azienda danese produttrice dei mattoncini in plastica, ha saputo ristrutturarsi sia in termini di processi sia di prodotti (tagliando il 50% delle SKU- stock keeping unit, ad esempio), riprendendo possesso di alcuni importanti impianti produttivi (pur avendo terziarizzato il magazzino centrale Europa, che sorge in Repubblica Ceca);

■ Desigual, una catena di abbigliamento spagnola anche grazie a una forte im-



pronta stilistica, nonché a uno stile manageriale informale e “divertente”, sta crescendo a ritmi vertiginosi, riuscendo a superare addirittura il “modello Zara” in termini di velocità e creatività. In generale Cordón ha sostenuto come stia emergendo un trend di ripensamento di molte strategie di delocalizzazione e outsourcing, specie nel Far East, laddove tali strategie possano creare problemi di affidabilità nelle pianificazioni e nel controllo delle operations (supply chain inclusa). ■

UN DOTTORATO IN QUEL DI BERGAMO

Il centro d'eccellenza, con sguardo sul mondo, coinvolge Università di Bergamo, SDA Università Bocconi e Zaragoza Logistics Center.

a cura di **Gianni Berra**

Università di Bergamo, SDA Università Bocconi e Fondazione Italcementi Cav. Lav. Carlo Pesenti hanno rinnovato l'accordo per il "PhD" in logistica e supply chain management. Dopo il finanziamento per i primi due cicli di dottorato, che hanno coinvolto sette studenti italiani, la Fondazione Italcementi si è messa ancora una volta al fianco dell'eccellenza post-universitaria, contribuendo con altri 900 mila euro a sostenere due nuovi trienni del corso post universitario (2010-2012 e 2011-2013). Nel progetto di formazione è coinvolto anche il Zaragoza Logistics Center, partner di MIT di Boston (USA).

«L'obiettivo principale - spiega Giovanni Giavazzi, presidente della Fondazione Italcementi - **è offrire borse di studio a giovani ricercatori in modo da garantire la creazione di un consistente gruppo di alta professionalità e competenze in un settore strategico per il futuro dell'economia. Nei prossimi due cicli grande attenzione sarà dedicata alle**

candidature internazionali. Il traguardo di medio periodo è creare a Bergamo un centro essenziale e d'eccellenza per lo

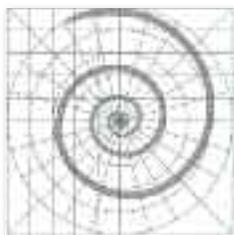
Fondazione Italcementi eroga borse di studio a giovani ricercatori così da creare un team di alta professionalità

sviluppo della logistica». Il carattere internazionale del "PhD" è uno dei punti cardine dell'offerta formativa. «Si tratta di un dottorato di eccellenza in Italia, ma allargato al mondo, con docenti non solo italia-

sile... L'internazionalità del corso per laureati è già nell'organizzazione: infatti è previsto un semestre di stage al moderno centro logistico di Zaragoza che è partner del Mit di Boston», afferma Alberto Grando, direttore della SDA Bocconi. Le studentesse, che hanno già completato il primo anno, danno un giudizio positivo, soprattutto per quanto riguarda l'esperienza in Spagna. «L'ateneo bergamasco, che vanta una nascita più recente rispetto a università di altre città, ha dimostrato di avere meno difficoltà ad approcciarsi all'innovazione oggi richiesta dal mercato», conclude Alberto Castaldi, rettore dell'Università di Bergamo. ■

ACCADEMIA ESTIVA

La summer academy del Zaragoza Logistics Center, che si svolge di norma nei mesi di giugno e luglio, ha la finalità di far conoscere a studenti selezionati dei vari corsi di dottorato, tramite docenti di fama internazionale, le metodologie, le scuole di pensiero e le nuove tendenze della ricerca scientifica in materia di logistica e supply chain management. Finora due edizioni dell'academy estiva (nel 2008 e nel 2009) si sono svolte a Zaragoza, con la partecipazione di 20 - 30 studenti provenienti da Spagna, Nord America, Centro e Sud America. Nell'edizione 2010, grazie anche all'accordo di collaborazione tra il "dottorato" dell'Università di Bergamo e il MIT - Zaragoza international logistics program, l'obiettivo dei docenti della summer school è di ottenere una più vasta partecipazione a livello internazionale, coinvolgendo studenti provenienti, oltre che da Europa e America, anche da Nord Africa, Medio Oriente e Far East. L'iniziativa nell'edizione 2010 è localizzata per un terzo circa della sua durata a Bergamo e per due terzi a Zaragoza. Nell'edizione successiva (2011) la componente bergamasca potrà svolgere un ruolo più ampio e incisivo. La copertura delle spese per l'attività della summer academy da realizzare a Bergamo sarà effettuata con le risorse già messe a disposizione dalla Fondazione. Il periodo di svolgimento della summer academy 2010 è andato dal 14 giugno al 30 luglio. Bergamo ha ospitato le prime due settimane, dal 14 al 26 giugno.



Fondazione
Italcementi
Cav. Lav.
Carlo Pesenti

UN PROGETTO BEN RIUSCITO E VALIDO

Si è concluso con successo il “Curricolo della logistica e dei trasporti nella scuola”. Coinvolti gli studenti delle quinte di due Istituti cittadini.

di **Giulia Vivis**

Giugno 2010. Ultima campagna. Termina così un altro anno scolastico e con questo, per gli studenti degli Istituti professionali Ipsia Da Vinci e Ipsct Casali di Piacenza, il percorso integrato scuola-formazione professionale “Il curricolo della logistica e dei trasporti nella scuola”. La sperimentazione, finanziata dall’amministrazione provinciale di Piacenza e realizzata in collaborazione con Enaip Piacenza, Cde e Fondazione Itl (Istituto sui trasporti e la logistica), ha puntato, nel suo sviluppo biennale, all’acquisizione, da parte dei circa 80 studenti in formazione, delle prime competenze di logistica e trasporti spendibili in una fase post diploma sia in vista di potenziali occupazioni nel settore, sia di possibili partecipazioni a percorsi formativi successivi.

In occasione del termine del corso è stato organizzato, presso l’aula magna G. Modonesi di Piacenza, un evento

pubblico rivolto a istituzioni, scuole, docenti, imprese e cittadinanza, con l’obiettivo di sensibilizzare il territorio sulle tematiche riguardanti la logistica individuata come vocazione piacentina riconosciuta e assegnata anche dalla stessa Regione Emilia Romagna. Il focus della manifestazione si è concentrato sulla presentazione di alcuni lavori elaborati dagli studenti del quinto anno riguardanti lo sviluppo di un’idea d’impresa accompagnato da approfondimenti inerenti le tematiche di progettazione e gestione del magazzino, analisi delle scorte, sviluppo della supply chain, pianificazione e realizzazione di piani di trasporti intermodali, gestione di aspetti normativi e contrattuali, definizione di prezzi e di sistemi di vendita commerciali.

Il tutto realizzato nella formula del “project work” operativo individuato dal gruppo di progetto, formato da docenti e formatori, come strumento di-

dattico di apprendimento attivo capace di mettere gli allievi direttamente in situazione, al fine di utilizzare conoscenze teoriche, abilità e competenze acquisite nelle ore di scuola e anche di tirocinio in azienda per elaborare un’ipotesi concreta di lavoro. La manifestazione ha inoltre permesso di coinvolgere importanti interlocutori per verificare e valutare insieme la valenza dei lavori presentati e le principali questioni emerse proprio grazie a questi ultimi. La valutazione dei lavori ha così permesso di considerare i diversi punti di vista presenti nel progetto complessivo: l’Istituzione pubblica in qualità di soggetto preposto alla programmazione e alla governance del territorio nei processi e nelle scelte vocazionali dei territori, la scuola vista come soggetto formativo. Ma in particolare si segnala l’intervento dell’impresa e di Itl che, in questo particolare progetto, hanno rappresentato importanti punti di riferimento in quanto portatrici di “sapere esperto”, necessario a trasferire quel dato di realtà del mondo del lavoro in ambito formativo, così da legare le esigenze e le istanze di quest’ultimo alla scuola e alla formazione dei giovani. L’impresa in particolare in occasione dell’evento finale è stata capace di offrire chiavi di lettura significative, di dare suggerimenti utili agli studenti anche e soprattutto in vista del proprio approccio in generale al lavoro e al settore del lavoro logistico. ■



UN MOMENTO DELLA PRESENTAZIONE FINALE DEI PROGETTI



DOGANE, UN FUTURO NEL SEGNO DELLA DIGITALIZZAZIONE

Il Codice dell'amministrazione digitale e il piano comunitario MASP (Multi Annual Strategic Plan) stanno - di fatto - rendendo obbligatoria la telematizzazione delle procedure doganali.

di **Teresa Alvaro**

Direttore centrale Tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane

Ogni anno circa il 20% delle importazioni mondiali passa per le dogane dell'Unione Europea, vale a dire oltre due miliardi di tonnellate di merci, più di 180 milioni di dichiarazioni doganali (operazioni di import/export) e oltre 6 milioni di controlli fisici sulle merci che attraversano le frontiere dell'Unione. Nel 2009 le dogane italiane hanno trattato circa 10,5 milioni di dichiarazioni doganali, vale a dire una dichiarazione ogni 2 secondi e oltre 500 mila dichiarazioni di accise, circa 60.000 sono le analisi chimiche effettuate dai laboratori delle dogane. Gli introiti accertati nei settori doganali e accise sfiorano i 45 miliardi di euro annui.

Gli attori coinvolti a livello nazionale sono molteplici: circa 300.000 imprese sono coinvolte negli scambi extra-UE (importazioni ed esportazioni); oltre 270.000 imprese effettuano scambi intra-comunitari; circa 80.000 aziende per il settore accise; circa 20 amministrazioni centrali, nonché gli enti locali (regioni e province) intervengono a vario titolo nel processo di sdoganamento

e sono tenuti a ricevere i dati desunti dai processi doganali e del settore accise. A partire dal 2010 le imprese hanno il dovere di presentare gli elenchi riepilogativi per i servizi resi e ricevuti in ambito comunitario (Intra Servizi). I numeri su presentati riflettono l'andamento di variabili quali l'intensità dei traffici e dei consumi dei prodotti energetici (per le accise) che

Nel 2009 le nostre dogane hanno trattato circa 10,5 milioni di dichiarazioni doganali, una ogni 2 secondi

fanno delle dogane un attore di primo piano nella scena del commercio internazionale. Solo servizi doganali estremamente efficienti possono gestire un simile carico di lavoro e trovare il giusto equilibrio fra la fluidità dei traffici, la lealtà del processo concorrenziale, l'efficienza dei controlli, nonché la sicurezza e la salute dei cittadini.

Il "Codice dell'amministrazione digitale" (D. Lgs. 82/2005) ha reso "obbligatoria" l'innovazione nella Pubblica Amministrazione (PA) offrendo ai cittadini il diritto di interagire sempre e dovun-

que, e verso qualsiasi amministrazione, attraverso internet, posta elettronica e reti. Tutte le amministrazioni devono organizzarsi in modo da rendere disponibili tutte le informazioni in modalità digitale e hanno l'obbligo di erogare i servizi istituzionali in rete, nonché di semplificare i processi amministrativi, in particolare quando sono coinvolte più amministrazioni.

Il piano comunitario (MASP - Multi Annual Strategic Plan) per l'attuazione della modernizzazione del Codice Doganale comunitario e della cosiddetta dogana elettronica (e-customs) prevede difatti la semplificazione e la modifica della normativa di settore per costituire la base giuridica di sostegno alla completa telematizzazione delle procedure doganali in un'ottica single window

Foto: [fotoia.com](http://www.fotoia.com)



QUELLA DIREZIONE "AD HOC"

La direzione centrale per le tecnologie, di cui Teresa Alvaro è a capo, definisce le linee evolutive dei sistemi ICT anche in relazione agli obiettivi strategici dell'Agenzia. Orienta e coordina lo sviluppo e la realizzazione del sistema informativo in rapporto alle competenze istituzionali dell'Agenzia e ai servizi resi agli utenti esterni, nonché agli ulteriori servizi interni di supporto. Indirizza e coordina uffici, direzioni centrali, regionali e provinciali nelle materie di competenza. La segreteria della direzione cura per la stessa le attività di pianificazione, programmazione e controllo di gestione, assegnazione degli obiettivi ai dirigenti degli uffici della Direzione, nonché la rilevazione delle esigenze di formazione e informatizzazione.

(paradigma che mira ad armonizzare in un singolo processo veloce, sicuro e trasparente, le attività e le relazioni fra le agenzie governative deputate al controllo della movimentazione delle merci e gli operatori economici ed amministrativi interessati). Secondo tale approccio, le dogane non segmentano i loro controlli in diverse fasi o momenti, ma ogni azione confluisce in un procedimento unico che contempla la contestuale applicazione, all'atto del compimento delle formalità relative alle merci e ai controlli sui viaggiatori, di tutte le misure previste dalle vigenti disposizioni a fronte dell'esecuzione di una determinata operazione ("unicità del momento doganale") anche quando le misure da applicare nel caso concreto siano di competenza di più autorità. È il caso quindi di considerare come lo sdoga-

namiento di una merce può comportare il controllo di oltre 70 documenti diversi: fatture, licenze per import ed export, autorizzazioni, certificati fitosanitari e veterinari, ecc.; e, in corrispondenza, implicare l'attesa dell'esito dei controlli esercitati da più di 20 enti e soggetti diversi.

Un processo così fortemente frammentato e costoso, in assenza di un efficace coordinamento

tra gli enti coinvolti, può causare costi aggiuntivi per le imprese. A tal fine gli sforzi delle dogane sono concentrati non solo nel perseguire la dematerializzazione del documento cartaceo ma, soprattutto, nel perseguire la digitalizzazione degli adempimenti, analizzando, reingegnerizzando e integrando i processi e razionalizzando i flussi informativi. Il ruolo dell'Agenzia delle dogane risulta mutato nel tempo fino a svolgere, al giorno d'oggi, il ruolo di necessaria regolazione e di

La Ue spinge verso l'e-customs e l'avvio in un singolo processo delle attività e relazioni fra le varie dogane

"filtro" dei flussi merceologici ai confini del territorio doganale comunitario, garantendo l'equilibrio tra le esigenze di velocizzazione dei traffici internazionali leciti e quelle di prevenzione e contrasto degli illeciti tributari ed extratributari, anche a tutela della sicurezza e della salute della collettività. Il traffico di merci contraffatte e di prodotti usurpativi comporta gravi danni economici, altera la corretta funzionalità del mercato e pregiudica le attività legittime di tutte le parti impegnate nell'ambito del commercio internazionale. La peculiare attività di controllo condotta dalle dogane a garanzia della qualità dei prodotti (i Regolamenti CE nn. 648/2005 e 1875/2006 prevedono l'intervento del presidio doganale per la tutela della salute e della sicurezza della collettività dei cittadini), è supportata dai 15 laboratori chimici dell'Agenzia delle dogane che, nel corso del tempo, hanno svilup-





Fotolia.com

pato competenze e capacità per assolvere alle sfide, sempre più complesse, connesse soprattutto con lo sviluppo dei traffici internazionali e con le possibili minacce alla sicurezza e alla salute della collettività.

Per adeguarsi a tale complessità, l’Agenzia ha fortemente investito nella informatizzazione dei servizi adottando l’approccio *single window*, che permette di superare le frammentazioni derivanti dalla suddivisione delle competenze tra una molteplicità di enti, di razionalizzare e velocizzare i flussi di informazioni e di impostare un sistema integrato di controllo, rendendo fruibili sulla rete le informazioni trattate a diversi livelli. Nelle more dell’iter normativo per la realizzazione dello Sportello Unico doganale, l’Agenzia ha già attivato un Sistema d’Interoperabilità per la gestione dei titoli denominati “AGRIM” e “AGREX”, in collaborazione con il ministero dello Sviluppo Economico e del Commercio Internazionale.

Alcune delle “opere” che consentono alle dogane di intervenire nel loro quotidiano sono AIDA, Falstaff, Il Trovatore, ovvero progetti ad elevata componente tecnologica dal nome ispirato dalle opere di Giuseppe Verdi. A.I.D.A.

(Automazione Integrata Dogane Accise) è il sistema informativo realizzato dall’Agenzia delle dogane che sarà presentato nel dettaglio nel prossimo contributo. Falstaff, Fully Automated Logical System to Against Forgery and Fraud è un sistema riconosciuto come d’avanguardia nelle più autorevoli sedi internazionali (Menzione d’onore all’ eEurope Awards for eGovernment- 2005

con la seguente motivazione: “Falstaff costituisce un progetto innovativo ed ambizioso per contrastare il fenomeno della contraffazione nel mercato unico europeo e può essere un eccellente esempio per gli altri uffici doganali europei, nonché per migliorare e rendere più efficace la cooperazione tra gli Stati dell’Unione Europea”) che consente al funzionario doganale l’immediato confronto tra caratteristiche dei prodotti sospettati di essere contraffatti e quelle dei prodotti autentici, potenziando le capacità di controllo senza incrementare l’attrito sui traffici e in parallelo si apre ai consumatori, e alle

loro associazioni, un canale informativo adatto ad acquisire notizie connesse alla distribuzione di prodotti contraffatti o non sicuri sul mercato interno. Il progetto Il Trovatore mira a individuare un modello logistico, procedurale ed organizzativo da proporre nelle zone portuali ed aeroportuali per agevolare i transiti ai varchi e il trasporto nelle aree retro portuali (interporti), grazie anche alle collaborazioni avviate con l’Istituto per la Protezione e la Sicurezza del Cittadino del Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea, per individuare soluzioni innovative basate

su tecnologie RFID per la sigillatura dei container e per la verifica a distanza delle merci, e con UIRNet per favorire il monitoraggio fisico e documentale dei container. Nella strategia più generale della semplificazione e razionalizzazione delle procedure per il rilancio del sistema portuale e aeroportuale e della promozione dell’interoperabilità con i sistemi degli enti gestori, citiamo infine il progetto CARGO la cui ultima innovazione riguarda la possibilità dello “sdoganamento in mare”.

L’Agenzia delle dogane continua quindi ad attuare, nonché a promuovere continuamente una strategia “in rete e sulla rete”, avvalendosi di strumenti informatici o ad alta tecnologia, per veicolare un patrimonio inestimabile di memoria che è appartenenza, identità, cultura di una organizzazione, in una parola, la sua ricchezza professionale. Questo implica il mettersi continuamente in gioco, al fine di affrontare, in una di- ■

Per adattarsi alla complessità delle funzioni, l’Agenzia delle Dogane sta adottando l’approccio “single window”



CARATTERISTICHE:

- Superfici modulari da 600 a 6.000 mq con uffici
- Altezza sottotrave da 8 a 12 metri
- Ampie aree di parcheggio
- Raccordo ferroviario
- Cablaggi in fibra ottica



COLLEGAMENTI:

- Accesso diretto
- 1 Km casello Verona Nord alla tang. Ovest di Verona
- 2 Km casello Verona Sud
- Impianto antintrusione perimetrale o telecamere
- Controllo accessi



“SERVIZI MIGLIORI, QUALITA' MAGGIORE”

Lo sostiene il manager di Dispensa Logistics, operatore del freddo che del miglioramento continuo ha fatto il suo cavallo di battaglia.

di **Ornella Giola**



MARCO IDENTICI

“**V**ogliamo essere leader in Italia nella fornitura di servizi logistici per il settore dei prodotti alimentari a temperatura controllata e la strategia con cui Dispensa Logistics intende raggiungere questo obiettivo consiste nel puntare sulla qualità del servizio, come elemento distintivo riconosciuto dal mercato”, esordisce così Marco Identici, responsabile della qualità e della sicurezza per il 3PL che incontriamo nella sede dell'operatore, situata nella bella campagna lodigiana.

QUALITÀ È TERMINE ABUSATO PURE IN LOGISTICA E TALVOLTA LA SUA CERTIFICAZIONE HA RILEVANZA SOLO BUROCRATICA. COME VI PONETE AL RIGUARDO?

■ Dispensa Logistics dispone della certificazione ISO 9001 che le è stata rilasciata da un istituto inglese leader mondiale

(il Lloyd's Register); il nostro presupposto non è però quello di disporre di un semplice documento, anche se rilasciato da un ente certificatore serio e super-partes che ci ha verificato per ben cinque giorni, bensì quello di disporre di un sistema di gestione tale da essere assimilato come “metodo” valido per la nostra azienda e per le persone che in essa e con essa lavorano.

LEI È IN AZIENDA DAL 2004: QUALI SONO STATI I SUOI INTERVENTI INIZIALI?

■ Ho da subito lavorato sull'analisi dei processi, al fine di trovare degli indicatori di performance (Kpi) che mettessero in luce quanti e quali processi stavano portando ai risultati effettivamente attesi. Va però detto che Dispensa Logistics garantiva già un tipo di servizio differente rispetto a quanto avveniva (e tuttora in molti casi avviene) in Italia, in quanto il suo AD Renato Mosca ha da subito introdotto modelli di servizio stabili, con regole chiare e misurabili.

MA ANCHE IL FRESCO, OVVERO IL SEGMENTO DI VOSTRA SPECIALIZZAZIONE, NON SEMPRE BRILLA PER ORGANIZZAZIONE. COME VI HA ACCOLTO IL MERCATO?

Da sempre questo 3PL ha introdotto modelli operativi standardizzati, andando controcorrente

■ In un mondo relativamente disorganizzato la presenza di un'azienda che fa dell'organizzazione il suo cavallo di battaglia può mettere in crisi e ingenerare una certa chiusura. In ogni caso il feed-back al nostro modo di operare assume vari aspetti: ci sono aziende fin da subito disposte a seguirci, in quanto comprendono che elevato livello di servizio vuol dire diminuzione dei costi; altre - in seguito anche a una nostra azione diciamo così “propedeutica” - acquisiscono consapevolezza.

COME SI SELEZIONA E PERSEGUE UN KPI?

■ Innanzitutto misuriamo con cadenza periodica i livelli di servizio e gli indica-



CHI È MARCO IDENTICI

Poco più che quarantenne, Marco Identici ricopre il ruolo di manager della qualità e della sicurezza di Dispensa Logistics. Si è diplomato perito caseario presso l'Istituto professionale per l'agricoltura di Pandino (Cremona). Entra presto in Galbani, che - una volta acquisita dal gruppo Danone - lo vede occupato dal 1992 al 1997 quale responsabile della qualità per lo stabilimento di produzione dello yogurt; si occupa anche di sistemi di controllo igiene, laboratorio di microbiologia, analisi chimiche, fisio-chimiche e controllo delle buone prassi igieniche. Nel 1996-97, in Galbani, è responsabile della qualità per lo stabilimento di produzione dei prodotti Crescenza e Galbanino, oltre che di sistemi HACCP, laboratorio di microbiologia, analisi chimiche, fisio-chimiche e di controllo delle buone prassi igieniche. Dalla fine del '97 al 2004 è food assessor supervisor e auditor di sistemi HACCP e ISO 9001 per conto del Lloyd's Register Certification.

tori di produttività sul 100% di attività e non fermandoci alla superficie; scindiamo quindi i KPI generati dalla nostra attività da quelli provenienti dall'attività del cliente. Dopo di che analizziamo congiuntamente i problemi che emergono dalle due realtà, proponendo soluzioni e ascoltando le proposte del cliente. Incontriamo periodicamente e regolarmente i nostri clienti, concordando con loro la metodologia da seguire, ovvero quali KPI valutare, quali risultati sono stati ottenuti e se si è andati oltre le aspettative, dal momento che - una volta raggiunto il risultato contrattualmente concordato - possiamo proporre un obiettivo ancora più elevato. Il tutto in un'ottica di miglioramento continuo.

CHE RAPPORTO C'È TRA QUALITÀ E PRODUTTIVITÀ?

■ La produttività la si ottiene se c'è chiarezza nelle regole e negli obiettivi. Abbiamo sperimentato questa verità nella nostra piattaforma multi-produttore di Mairano (Lodi), dove il rapporto mq-volumi è sbilanciato verso questi ultimi: è proprio per questo motivo che siamo riusciti ad avere una

piattaforma altamente produttiva (anche in termini economici), in quanto lavoriamo con ordine, il che si traduce anche nella possibilità di lavorare velocemente e con profitto.

E TRA QUALITÀ E TECNOLOGIA?

■ Tutto il modello Dispensa ruota attorno all'Information Technology, la quale non consiste solo nel disporre del software adatto o dell'hardware più aggiornato. Noi lavoriamo per garantire la "business continuity" e il "di-

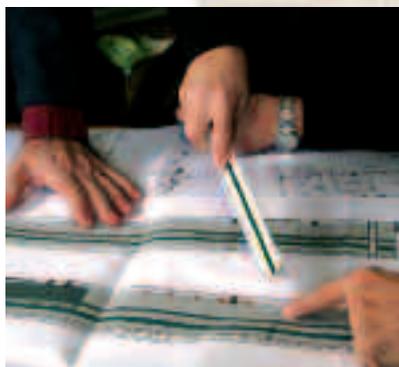
saster recovery": nel nostro settore la mancanza di energia elettrica per solo mezz'ora si traduce in un vero disastro. Lavoriamo perché tutto questo non accada e, ad esempio, disponiamo di due sale del tutto separate fra loro con due cabine di trasformazione, due gruppi elettrogeni, sistemi che verificano il funzionamento della linea, ecc.

LA QUALITÀ HA UN COSTO, MA IN TEMPO DI CRISI LA PRIORITÀ È CONTENERE I COSTI.

■ Fare le cose per bene e misurare analiticamente certi parametri può comportare un piccolo costo. Ma la domanda da porsi è un'altra, ovvero questo costo iniziale non può trasformarsi in effetti in un investimento proficuo a fronte dell'incidenza dei costi che la "non" qualità genera? Dispensa Logistics ha chiuso un ottimo 2009 e sa quale è stata la sfida lanciata dal nostro AD? La sua parola d'ordine è stata "incrementare i livelli di servizio, incrementare la qualità!". E nel 2010 le cose non cambiano, se non per l'aggiunta di una revisione dell'approccio ai processi per capire dove sono possibili ulteriori miglioramenti, senza dare mai nulla per scontato. ■



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



Graphito Creation > Pôle Communication - www.graphito.fr

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



C'È RIPRESA, NULLA È PERÒ COME PRIMA

La crisi ha colpito ma, a detta degli operatori, si notano timidi segnali di riavvio, anche se con caratteristiche piuttosto inedite: indietro non si torna!

di **Alessia Furia**

Il settore degli immobili per logistica ha saputo far fronte in Italia alla crisi, riuscendo in parte a pararne i colpi. La congiuntura ha però fatto sì che assetti strategici consolidati venissero disarticolati: la semplificazione del mercato ha interessato - ovviamente - sviluppatori immobiliari e 3PL, che hanno così concentrato la loro attività in centri e poli logistici più strutturati e moderni. La speculazione

finanziaria ha inoltre subito una notevole flessione, dando vita a un'inversione di tendenza, in base alla quale prima nasce la domanda di spazi logistici e quindi si struttura l'offerta (non più viceversa). Domina così la tendenza al "built to own" e al "built to suit", come pure il processo di riassorbimento degli spazi liberi. Sul versante degli affitti si assiste alla crescente domanda di incentivi alla locazione, fatto

questo che, di conseguenza, riduce i canoni netti sia nelle locations primarie che in quelle secondarie. Complici gli incentivi di legge, un'attenzione molto particolare viene posta sugli immobili "verdi". Quanto infine alle aree geografiche cresce il ruolo strategico del Nord Est; nel medio periodo però emergeranno nuove aree nel Centro-Sud del Paese e in particolare in regioni quali il Lazio e la Campania. ■ >



Il comparto della logistica nel suo insieme non si è fatto cogliere impreparato dalla crisi congiunturale e anche in virtù della peculiarità del settore, sono già visibili i primi segnali di miglioramento. Risulta, però, evidente che l'ultimo biennio ha modificato consolidati assetti strategici, condizionando le scelte dei principali player. Il mercato degli sviluppatori logistici ha subito considerevoli variazioni;

la ristrettezza del ricorso al credito finanziario nonché l'eccessiva esposizione raggiunta in alcuni ambiti hanno ricompattato il settore, restringendo il numero complessivo di operatori e concentrando l'attività su poli già strutturati. Si assiste, infatti, a una costante richiesta di spazi nelle location su cui si è investito di più negli esercizi passati: ne sono una dimostrazione sia i recenti progetti completati nel distretto piacentino, snodo di congiunzione principale dell'Italia settentrionale, sia l'incremento di attività sull'asse del Corridoio 5. Le domande provengono soprattutto da operatori interessati alla razionalizzazione dei costi e all'incremento dei servizi cui poter accedere nei parchi logistici. È da registrare, inoltre, il crescente interesse verso il Nord-Est Italia, mercato maturo e via d'accesso preferenziale verso la nuova Europa, che vede aumentare il suo trading di merci verso l'Italia di un 20% medio l'anno. In questo contesto non sorprende che alcuni fra i più grandi operatori del settore abbiano scelto di espandersi nella provincia di Rovigo, zona baricentrica e ben "infrastrutturata". Tutti gli indicatori portano ad affermare che questa crescita continuerà nei prossimi anni. Al di là delle tendenze attuali, collocate in prevalenza nel Nord Italia, nel medio periodo l'evoluzione dovrebbe portare all'apertura di nuovi mercati nel Centro-Sud Italia. Le regioni principalmente interessate saranno il Lazio e la Campania, realtà che hanno un enorme bacino di consumatori e che avranno sempre più bisogno di parchi logistici di buon livello, in cui collocare piattaforme in grado di supportare una logistica moderna e integrata. Purtroppo però dobbiamo sottolineare che le carenze infrastrutturali di questa parte del Paese, il dialogo non sempre facile con le amministrazioni locali e l'assenza di prezzi adeguati alle aree indicate rendono difficile stabilire quando queste premesse potranno concretizzarsi in solide realtà.

“CRESCERE L'INTERESSE PER IL NORD-EST E NEL MEDIO PERIODO SI APRIRANNO NUOVI MERCATI NEL CENTRO-SUD”

**Benjamin Khafi Grynfas,
Direttore sviluppo di Gazeley**

“SALE LA DOMANDA DI INCENTIVI ALLA LOCAZIONE E I CANONI NETTI VANNO GIÙ”

**Marco Colombo,
Senior logistics agent di Jones Lang LaSalle**



Le attuali tendenze di mercato confermano, come principale driver del settore, la necessità di razionalizzare e consolidare per tipologia di attività merceologica gli spazi da parte degli utilizzatori (3PL), sia per motivi di ristrutturazione sia per rispondere a nuove esigenze della supply chain. Osserviamo una debole ma costante domanda di spazi che si contrappone all'aumento dell'offerta generata dal rilascio di spazi esistenti, oltre alla sempre più presente richiesta di "incentivi alla locazione" (free rent period - fit out) che riducono sensibilmente i canoni "netti" sia nelle prime sia nelle secondary locations. Nel breve e nel medio periodo, il mercato proseguirà la fase di consolidamento ed internazionalizzazione caratterizzata da un minor impatto generato dagli owner occupier, una maggior presenza degli operatori internazionali oltre alla diminuzione di chi sceglie di fare logistica in house e conseguente aumento del ricorso all'outsourcing per svolgere attività logistiche a sempre maggior valore aggiunto (4PL). Questo tipo di andamento potrà generare, dapprima la ripresa di progetti "built to suit", che potranno essere i driver per il futuro nella promozione di sviluppi a carattere speculativo, che negli ultimi diciotto mesi hanno registrato un forte rallentamento sino al completo arresto. In merito ai trend di mercato possiamo stimare un leggero aumento del vacancy, tuttavia senza l'esistenza del rischio di oversupply soprattutto per la bassa qualità dello stock che verrà rilasciato. Il livello dei canoni nelle prime location potrà rimanere stabile ed eventualmente registrare un leggero incremento nel secondo semestre.

Le attuali tendenze di mercato confermano, come principale driver del settore, la necessità di razionalizzare e consolidare per tipologia di attività merceologica gli spazi da parte degli utilizzatori (3PL), sia per motivi di ristrutturazione sia per rispondere a nuove esigenze della supply chain. Osserviamo una debole ma costante domanda di spazi che si contrappone all'aumento dell'offerta generata dal rilascio di spazi esistenti, oltre alla sempre più presente richiesta di "incentivi alla locazione" (free rent period - fit out) che riducono sensibilmente i canoni "netti" sia nelle prime sia nelle secondary locations. Nel breve e nel medio periodo, il mercato proseguirà la fase di consolidamento ed internazionalizzazione caratterizzata da un minor impatto generato dagli owner occupier, una maggior presenza degli operatori internazionali oltre alla diminuzione di chi sceglie di fare logistica in house e conseguente aumento del ricorso all'outsourcing per svolgere attività logistiche a sempre maggior valore aggiunto (4PL). Questo tipo di andamento potrà generare, dapprima la ripresa di progetti "built to suit", che potranno essere i driver per il futuro nella promozione di sviluppi a carattere speculativo, che negli ultimi diciotto mesi hanno registrato un forte rallentamento sino al completo arresto. In merito ai trend di mercato possiamo stimare un leggero aumento del vacancy, tuttavia senza l'esistenza del rischio di oversupply soprattutto per la bassa qualità dello stock che verrà rilasciato. Il livello dei canoni nelle prime location potrà rimanere stabile ed eventualmente registrare un leggero incremento nel secondo semestre.

“IL TEMPORARY LOGISTICS STORE E' UNA RISPOSTA AI MUTAMENTI IN ATTO”

Marco Clerici,
Marketing
& sales manager
di World Capital



All'ultimo salone internazionale del Real Estate, EIRE, abbiamo realizzato il primo convegno sull'immobiliare logistico che l'importante manifestazione milanese abbia mai ospitato. Il titolo "Immobiliare logistico, un'opportunità per operatori e investitori", volutamente provocatorio, ha posto l'attenzione degli operatori del mondo immobiliare proprio su tendenze e reali opportunità, nel breve e medio periodo, di un settore, a detta di tutti, strategico. Infatti, di fronte al palese cambiamento del sistema di produzione dell'industria "Italia", l'impresa logistica si trova quotidianamente impegnata a soddisfare una crescente ed eterogenea necessità di qualità nella distribuzione dei beni. In questi cambiamenti micro e macro economici gli operatori logistici si trovano molte volte nel ruolo di attori protagonisti, probabilmente però con molti oneri e pochi onori. Ecco perché chi come noi quotidianamente raccoglie le aspettative della domanda e dell'offerta è da tempo che ha notato un certo cambiamento nelle varie posizioni prese dagli attori interessati. Noi l'abbiamo chiamata Temporary Logistic Store (TLS) e potrei semplicemente dire che si tratta di una risposta specifica a una "aspettativa" del mercato. Per quanto ci riguarda ci siamo limitati a condividere con le "proprietà" immobiliari queste aspettative, rielaborandole in soluzioni operative per dare delle risposte reali a quelle che oggi sono divenute richieste di mercato. Tecnicamente si tratta del semplice concetto del Temporary Shop trasferito all'utilizzo di magazzini logistici. Abbiamo raggiunto accordi con importanti player che ci permettono di considerare questo tipo di soluzione per andare incontro alle esigenze specifiche dei tenant chiamati a gestire e/o sviluppare particolari commesse. Stiamo parlando di operatori immobiliari logistici che hanno compreso quale altro ruolo potenziale possono avere all'interno dell'intera filiera logistica là dove si trasformano da semplici fornitori di beni/servizi a partner competitivi. Sicuramente la Temporary Logistic Store è una tendenza attuale che si affermerà sempre più nel breve e medio periodo soprattutto per quanto riguarda la gestione gli immobili esistenti. Per quanto riguarda il cosiddetto "nuovo" ovviamente la tendenza è quella ormai consolidata di progettare e realizzare immobili e soluzioni sempre più su misura concertati tra "logistici" e "produttori".



A fine 2009 abbiamo assistito a un cambiamento radicale nel modo di fare business e la conseguenza sostanziale di ciò è stata l'affermazione del "bisogno reale". La speculazione finanziaria ha subito allora una notevole flessione, portando oggi a un'inversione di tendenza che vede nascere prima la domanda e poi l'offerta. Per molto tempo è successo il contrario, sulla scorta di un'ipotetica stima di domanda che si sarebbe, successivamente, più o meno concretizzata in una richiesta identificata. La tendenza attualmente molto presente è quella del "Built to own", o comunque del "Built to Suit". La matrice comune di queste due realtà è che si investe solo quando l'operazione è "nota" nei suoi termini dalla A alla Z. Le conseguenze di quest'ultimo fenomeno sono una notevole riduzione di spazi ancora disponibili e una realtà immobiliare dove il timing tra "domanda" e "risposta" è molto più stretto rispetto al passato. Bisogna pertanto essere pronti e reattivi a cogliere le richieste sul nascere e dare delle risposte calibrate sul business del proprio cliente, con un approccio sempre innovativo e una visione globale sul progetto. In questo senso, sia GSE Group che Nazca, la filiale di GSE dedicata alla realizzazione di impianti fotovoltaici su copertura chiavi in mano, hanno riscontrato una generale convergenza nel progetto di molteplici aspetti, prima meno connessi, come ad esempio l'integrazione di requisiti di sostenibilità ambientale e la riduzione dei costi operativi connessi all'utilizzo dell'immobile tramite lo sfruttamento dell'energia solare.

“PREVALE LA TENDENZA DEL "BUILT TO OWN" E DEL COSIDDETTO "BUILT TO SUIT"”

Valentino Chiarparin,
Direttore sviluppo
Italia di GSE

**“SERVONO
MAGAZZINI PIU'
EFFICIENTI, VERDI
E CON BUONE
LOCATION”**

**Ranald Hann,
Managing director
South Europe
di Prologis**



Il livello attuale di domanda di spazi logistici moderni è principalmente dovuto alle necessità di alcuni operatori di ridimensionare le loro attività, ridurre i costi ed eventualmente riorganizzare la loro supply chain collocandosi in magazzini più efficienti per le loro operazioni e in location migliori (grade A), approfittando di condizioni economiche vantaggiose. Ciò ha condotto a una leggera riduzione dello sfritto di spazi moderni (grade A) e a un significativo aumento dello sfritto degli immobili di grade B o C. I canoni di locazione che hanno subito una flessione dall'inizio delle crisi (nel 2008), sono ora stabili e dovrebbero riprendere a crescere entro la fine dell'anno. Di conseguenza, il volume attuale delle operazioni speculative è rimasto ai minimi storici e gli operatori specializzati del settore puntano quasi esclusivamente all'implementazione di immobili su misura (BTS o owner-occupier) i cui volumi, purtroppo, risentono ancora della fragilità della ripresa. Per tutto il 2010 tale situazione dovrebbe sussistere. Per lo sviluppo di nuovi immobili gli operatori logistici e gli sviluppatori puntano sempre di più su magazzini "verdi" con certificati ambientali internazionali (LEED o BREEAM), garantendo un minore impatto ambientale e un maggiore risparmio sulle bollette dei consumi energetici, con il conseguente miglioramento della competitività di chi opererà all'interno dell'immobile. Inoltre, questi prodotti "verdi" sono sempre più apprezzati e richiesti dagli investitori. Nel breve termine, ProLogis punta a investire sui propri terreni di Padova e Bologna, mentre nel medio termine si prevedono operazioni su Milano e Roma.



Il settore seguirà l'evoluzione della situazione economica italiana. Si prevede dunque una crescita debole che si tradurrà con una richiesta debole di spazi nuovi e prese di decisioni lunghe. Ciò nonostante, vedremo anche lo sviluppo di nuovi progetti mirati a essere competitivi, dove la concorrenza tra gli sviluppatori sarà molto forte e le esigenze di qualità molto elevate. Questo rafforzerà la posizione di chi ha costruito parchi logistici moderni e di chi gode di una reputazione tecnica e finanziaria buona; tenderà inoltre a scartare sviluppatori finanziariamente più deboli e meno preparati dal punto di vista tecnico.

**“DOMANDA
DI SPAZI DEBOLE
E DECISIONI
LUNGHE”**

**Eric Veron,
General manager
di Vailog**

**“NEL CORSO DEL
2010 CONTINUA
IL PROCESSO DI
ASSORBIMENTO
DI SPAZI VACANTI”**

**Alfredo Mauri,
capo divisione
logistics
di GVA Redilco**



Il settore del RE legato agli immobili per logistica mantiene per il primo semestre del 2010 lo stesso trend del 2009. La domanda di mercato rimane costante, seppur flebile. La pipeline degli sviluppi immobiliari "speculativi", arrestata in seguito alla crisi economico-finanziaria di fine 2008, non ha ancora mostrato segni di ripresa. Tutti gli immobilizzatori sono concentrati a mettere a reddito gli immobili attualmente vacant. Il processo di "assorbimento" (take-up) degli spazi liberi continua in maniera costante, tanto che diversi parchi logistici sia in "prime" che in "secondary" location hanno pressochè raggiunto la saturazione. Le previsioni sono che questo trend continui sino a fine 2010 e che nuovi sviluppi speculativi o importanti "built-to-suit" si registreranno solo con l'inizio del 2011. In questa situazione di mercato viene prestata molta attenzione ai "green building" e, in particolare, al fotovoltaico. Quest'ultimo, in periodo di rendimenti in discesa per via dell'abbattimento dei canoni di locazione medi di mercato, garantisce ai proprietari degli immobili una fonte di reddito aggiuntiva sia nel caso di investimenti diretti sia nel caso di "affitto dei tetti" a società specializzate. ■



ProLogis Park Bologna 2
Lotti da 5.000 m²

Pronto Sviluppo

Sviluppi Chiavi In Mano

Realizzazione di
magazzini su misura



ProLogis Park Padova
Lotti da 8.000 m²

Contacts
jsaporito@prologis.com
tel: +39 02 253 997 205
www.prologis.it



www.prologis.com

FONDI, ORA ARRIVA IL SECONDO TEMPO

Ma il Governo sta introducendo norme limitative, per eliminare le speculazioni. Danneggiando, di fatto, tutto il settore. Che protesta.

di **Manuele Carretti**

Svolgono ormai un ruolo fondamentale nel sistema economico: sono i fondi immobiliari, ovvero quella forma d'investimenti che consente di trasformare il possesso d'immobili di vario tipo in quote di attività finanziarie, grazie alle quali si genera liquidità senza che l'investitore debba acquisire direttamente le relative proprietà. In tale ambito l'Italia si colloca al terzo posto in Europa, dopo Germania e Paesi Bassi, ma davanti a Francia e Gran Bretagna. Certamente la maggior parte degli edifici posseduti dai fondi è destinata a residenze abitative e uffici, ma anche il settore dei magazzini logistici comincia ad avere una certa presenza nei patrimoni di tale tipo, sebbene in percentuale inferiore rispetto a quanto avvenga in altre aree del mondo. In occasione della presentazione di un'ampia ricerca sul settore, realizzata dall'Istituto indipendente di studi e ricerche Scenari Immobiliari, il suo presidente, Mario Breglia, ha fatto presente che la fase registratasi finora, in questo comparto, può essere definita come il "primo tempo" di una partita calcistica. Ora deve iniziare il "secondo tempo", quello di una loro definitiva affermazione. Ma i segnali già di scarsa attenzione, rivolti a questo ramo finanziario negli ultimi anni, dai vari Governi succedutisi nel nostro Paese, hanno trovato un'accentuazione nelle

norme confuse di cui si è discusso nell'ambito della manovra fiscale voluta da Tremonti per risanare i conti pubblici.

Le intenzioni emerse, alla luce degli ultimi avvenimenti (ma sulla materia le evoluzioni sono continue e quindi l'ultima parola non è ancora detta), tendono a favorire la chiusura di molti fondi immobiliari invece di favorirne la creazione di nuovi.

Il nostro Paese è al terzo posto in Europa, con un patrimonio considerevole. Dietro a Germania e Paesi Bassi

Per quale motivo? Sostanzialmente lo scopo è di colpire il settore dei fondi immobiliari non quotati in Borsa, perché

considerati "speculativi" (o forse sarebbe meglio dire elusivi dal punto di vista fiscale). Ma l'azione intrapresa dal Governo rischia di avere un impatto contrario, nel senso che probabilmente contribuirà a "immergere" di nuovo quella parte di mercato immobiliare che negli ultimi anni – proprio attraverso i fondi – era emersa e aveva pagato le tasse. Alcune modifiche sono state tuttavia introdotte con il passare dei mesi rispetto alla prima versione dell'azione intrapresa. Per esempio le sgr immobiliari hanno ottenuto l'abolizione del 20% di tassazione prevista per i fondi esteri, salvo per quelli basati in Paesi fiscalmente non trasparenti.

Tutta l'azione lascia però capire che gli organi di controllo finanziario (con



SEGNALI DI RIPRESA

Banca d'Italia e Consob in prima linea tendono a promuovere la permanenza in futuro sul mercato unicamente di fondi quotati e di Siiq (società d'investimento immobiliare pure quotate). Secondo Breglia l'azione da intraprendere è invece diversa. Due sono i principali nodi che occorrerebbe affrontare. Il primo è quello delle dimensioni spesso limitate di sgr e fondi, la cui professionalità va aiutata a crescere. In Italia il patrimonio medio è di appena 150 milioni di euro, il che non consente alla maggior parte delle realtà di essere incisive sul mercato e di conseguenza di muoversi in maniera anticiclica rispetto ai trend. Il secondo nodo riguarda la "governance", con la sgr cui spettano la responsabilità e la guida, allo scopo di rendere chiari i ruoli. Ma la vera forza di un'azio-

Dopo due anni di recessione, i primi mesi del 2010 sono stati caratterizzati da diversi segnali di ripresa nel settore immobiliare, anche se perdura una situazione delicata. Il 2009 si è chiuso con un ampliamento del risparmio gestito in tale ambito. Il patrimonio delle diverse forme di strumenti immobiliari (quotati, non quotati, chiusi, aperti e Reit) è salito a 1390 miliardi di euro, con una crescita del 6,9% rispetto all'anno precedente. Da notare che gli strumenti finanziari Etf investono in Reit, società che devono avere queste caratteristiche: 1) possedere e gestire immobili; 2) distribuire almeno il 90% dei propri utili agli azionisti; 3) ricavare almeno il 75% di tali utili da locazioni, mutui e compravendite d'immobili.

ne a favore del settore deve avere tre fondamenti: offrire ai risparmiatori un prodotto certificato e anticiclico, grazie a stimoli provenienti da apposite normative, anche fiscali; aiutare a valutare pure i patrimoni pubblici (e qui la logistica potrebbe svolgere un ruolo importante); incentivare i veri investimenti esteri, cioè quelli che arrivano per lo sviluppo e la valorizzazione (e non sola-

mente per un "mordi e fuggi"), campo in cui gli specialisti dell'immobiliare logistico hanno dato un ottimo esempio. Le prospettive sono quindi molto interessanti, anche perché gli esempi provenienti dai Paesi economicamente più avanzati lasciano intendere che la strada dei fondi libera risorse, porta chiarezza e consente una maggiore diversificazione degli investimenti. ■



Vaiolog offre spazi logistici in Italia, Olanda, Francia, Romania e Cina.
Spazi flessibili per una logistica flessibile.

www.vaiolog.com

VAILOG S.r.l.
Strada 3 Palazzo B3
20130 Arezzo, Marelli (AR)
Tel. +39 0575 211 5000
Fax +39 0575 211 4111
info@vaiolog.it

EIRE, EDIZIONE IN CONTROTENDENZA

L'appuntamento con Expo Real Estate ha visto la presenza di 473 imprese (anche di nuovi settori) e più di 14 mila operatori professionali.

di **Giovanna Galé**

Lesta edizione di EIRE – Expo Italia Real Estate, il salone dedicato al mercato immobiliare e al real estate italiano e dell'area mediterranea, ha visto protagonisti nei padiglioni di Fiera-Milano oltre ai tradizionali comparti (residenziale, terziario e logistico) anche e in particolare il settore retail e il turistico alberghiero. Si è trattato di un'edizione che ha confermato i dati della scorsa edizione, un risultato in controtendenza rispetto all'andamento del settore: 35.000 mq di area espositiva, 473 imprese e istituzioni presenti, più di 14.000 operatori professionali (da oltre 50 Paesi), oltre 300 giornalisti accreditati e un centinaio tra convegni, seminari ed eventi negli stand. Presenti in fiera inoltre le più importanti realtà emergenti e dell'area mediterranea, con progetti di ampie dimensioni e di varie tipologie, dal residenziale al retail. Presenti tra gli altri Turchia, Brasile, Montenegro, Romania, Nicaragua, Malta, Ungheria, Slovenia, India e Cina.

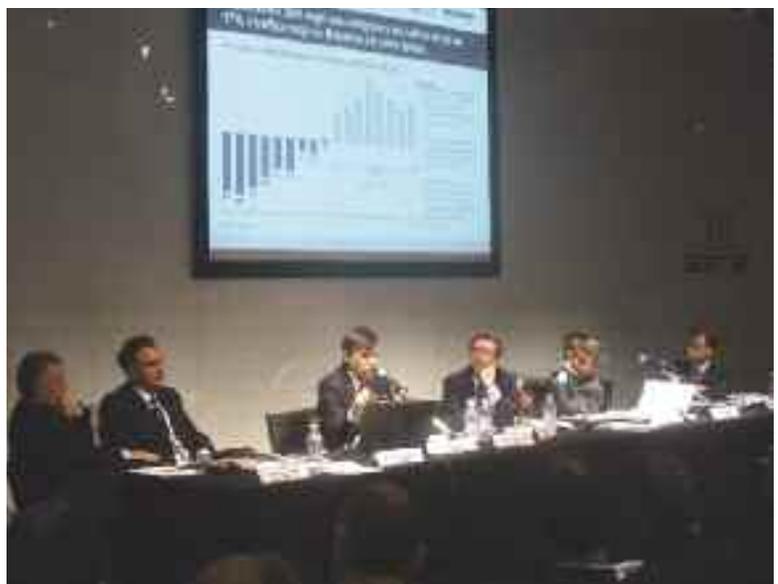
La logistica ha avuto quest'anno un suo spazio di riguardo, non solo tra gli stand espositivi, ma anche grazie al convegno dal titolo "Immobiliare logistico un'opportunità per tutti" organizzato dal *Borsino Immobiliare della Logistica* e da *Euromerci*. Nel

corso del meeting si sono presentate interessanti case histories di realtà logistiche importanti quali Sea, Kuehne + Nagel, Ceva Logistics, Interporto di Bologna e Fiege. Da segnalare in particolare l'intervento di Andrea Appetecchia, direttore di Isfort-Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti - il quale ha ricordato come

Alla logistica dedicato un convegno, nel corso del quale si sono illustrate interessanti "case histories"

l'Italia ha una intelaiatura infrastrutturale vecchia, non perché obsoleta, ma perché costruita per un precedente modello di sviluppo (grande

impresa); l'attuale modello (PMI) manca ancora di rete di trasporto adeguata. Serve dunque una nuova politica infrastrutturale elaborata a partire dal dialogo significativo, sia con le imprese, sia con le organizzazioni dei cittadini, che effettui un'analisi aggiornata dell'accessibilità del Paese. *"I servizi logistici - ha detto Appetecchia - non possono più essere artigianali e si avverte la necessità di razionalizzare aree congestionate e di migliorare accessibilità e servizi delle aree critiche del Paese (dove è alta la concentrazione manifatturiera ed è ridotta l'accessibilità ai servizi logistici). Serve una razionalizzazione delle aree sature, concentrandosi verso le aree di nuova polarizzazione dei servizi, occupando gli spazi vuoti".* ■



QUEL MAGAZZINO VICINO A LINATE

L'impianto, di classe B, occupa 14.800 mq. E' stato realizzato da La Ducale SpA a Vignate, località a pochi chilometri dallo scalo lombardo.

di **Giuseppina Germani**

A Vignate (Milano), in prossimità delle strade provinciali Rivoltana e Cassanese, a 17 chilometri circa dall'aeroporto di Milano Linate, La Ducale SpA ha da poco realizzato un complesso industriale di classe B che occupa un'area di circa 21.000 mq di cui 12.000 adibiti a magazzini alti 9 metri e con 32 ribalte; altri 2 mila mq sono destinati a uffici. La superficie lorda di pavimento è di circa 14.800 mq frazionabili in quattro lotti da 3.700 mq circa ciascuno. Nelle vicinanze dell'immobile si trovano le uscite autostradali di Melegnano per chi viaggia sulla Autosole A1 e di Agrate per chi si sposta sull'autostrada A4 Mila-

no-Venezia. A breve distanza sorgerà poi lo svincolo della Brebemi, l'autostrada che unirà Brescia, Bergamo e Milano. La struttura è collocata accanto al centro merci di alcune delle maggiori compagnie aeree internazionali (in primis Lufthansa), il che rende l'immobile particolarmente adatto a fungere da centro di smistamento per gli

**Nelle vicinanze
si trovano le
strade provinciali
Rivoltana
e Cassanese,
oltre alle uscite
della A1 e A4**

spedizionieri aerei che lavorano con tali vettori. Passando ai dati tecnici, la struttura portante è in prevalenza in cemento armato precompresso

con copertura in tegole coibentate e protetti con guaina ardesiata. I pannelli di facciata sono rifiniti con ghiaietto bianco di Carrara, mentre i serramenti esterni degli uffici hanno profili in alluminio a taglio termico e dotati di vetrocamera. Sono previsti inoltre evacuatori di fumo in policarbonato, portoni sezionali per il carico e portoni a libro (uscite sul retro), rampe di carico, porte interne cieche a uno o due battenti realizzate con profili in alluminio e pannelli tamburati rivestiti in laminato plastico. La pavimentazione delle aree di servizio e degli uffici è in gres fine porcellanato; le aree di servizio e degli uffici prevedono impianti di riscaldamento e raffrescamento. La struttura è anche dotata di impianto fotovoltaico. ■



UNA PIATTAFORMA A TEMPO DI RECORD

E' quella realizzata da GSE Italia per conto di Gazeley e del 3PL Italia Logistica. Sorge su una superficie di circa 60 mila mq nel piacentino.

a cura di **Luigi Farè**

In collaborazione con Gazeley, sviluppatore internazionale, GSE ha progettato già da qualche anno un grande polo logistico di 144.000 mq denominato "Magna Park Monticelli", situato nei pressi di Piacenza, all'intersezione tra due grandi arterie autostradali del nord Italia, la A1 Milano-Roma (asse Nord - Sud) e la A21 Brescia Torino (asse Est - Ovest). Dell'intera superficie, 85.000 mq sono già stati costruiti e 59.000 mq sono realizzabili da subito. In questa realtà di notevole infrastruttura logistica si è sviluppata l'operazione Gazeley - Italia Logistica.

Il deposito è al servizio di Enel Distribuzione per il centro-nord Italia e per la Sardegna

no alla presentazione del progetto con prezzo fisso e garantito e "tempi certi" per la costruzione di un im-

mobilabile di 30.000 mq all'interno del Magna Park. Da questa prima fase di analisi, una volta aggiudicato l'appalto, si è passati a una configurazione di ruoli "istituzionali" cliente -

fornitore, che ha visto GSE nel ruolo di general contractor. « Solamente la filosofia del 'si vince davvero quando si vince tutti,

ha permesso di centrare gli obiettivi dichiarati all'inizio dell'intera operazione - afferma Camillo Mastrolorenzo, project manager di GSE (nella foto di pag 41) - Tutti gli attori legati al progetto Italia Logistica sono stati determinanti. Il tenant, il cliente, i subappaltatori, i consulenti, tutta l'équipe GSE, ognuno è stato stimolato e aiutato dagli altri nell'ottenimento del proprio risultato sia parziale che globale. Un'operazione molto complessa nella sua semplicità, basata sulla cultura tecnica, sulla solidità e sull'innovazione tecnologica di un'azienda che da più di 30 anni sviluppa il mestiere del general contractor in 21 Paesi al mondo ».

Italia Logistica, joint venture tra Ferrovie dello Stato e Poste Italiane, polo nazionale di logistica integrata che si colloca tra i primi operatori del settore, partecipa alla gara europea, aggiudicandosi l'appalto, di Enel Distribuzione per la realizzazione di una piattaforma logistica al servizio del Centro Nord Italia e della Sardegna. Il primo semestre 2009, momento decisivo per l'aggiudicazione dell'appalto, vede GSE nel ruolo di progettista, al fianco di Gazeley prima e di Italia Logistica poi, per trovare la formula rispondente alle esigenze di Enel. Durante questa fase si è pertanto proceduto all'analisi di tutte le peculiarità tecniche del tender Enel, si-



ALCUNI DATI

Descrizione tecnica

Superficie costruita: 30.500 mq
Superficie magazzino: 29.900 mq
Superficie uffici: 600 mq
Superficie piazzali di stoccaggio esterno: 20.000 mq
Superficie tettoia esterna in acciaio: 3.000 mq
Superficie viabilità mezzi pesanti: 10.000 mq
Magazzino provvisto di impianto antintrusione perimetrale a doppia tecnologia e videosorveglianza

Tempistiche

20/10/2009 – Rilascio permesso di costruire
04/03/2010 – Prima messa a disposizione anticipata
20/05/2010 – Consegna immobile
Durata cantiere: 26 settimane (37 giorni di maltempo)

Gli attori legati al progetto

Il tenant, ovvero Italia Logistica, grazie alla collaborazione di Enrico Terenzi, Paolo Pillon e Adriano Bontà; lo sviluppatore Gazeley con Jean-Fleury Gareil; i subappaltatori; i consulenti e tutta l'équipe GSE capitanata da Antonio Guarascio, coadiuvato da Camillo Mastrolorenzo nel ruolo di project manager e dal direttore studi Andrea Lodi.

Obiettivi e risultati

- Le numerose messe a disposizione e consegne anticipate, che GSE ha potuto garantire, hanno fatto in modo che Italia Logistica potesse iniziare la propria attività il 1° aprile 2010, con un permesso di costruire rilasciato a fine ottobre 2009 e con 37 giorni di maltempo.
- La trasparenza nella gestione dell'operazione ha consentito di neutralizzare ogni criticità nel rapporto cliente - GSE e GSE - subappaltatori.
- GSE ha garantito il prezzo iniziale di contratto, nonostante le complicazioni legate al maltempo.
- E' stato centrato l'obiettivo di realizzare un edificio su misura per il cliente - design and build.



Da 30 anni
contribuiamo al successo
dei nostri clienti
offrendo soluzioni innovative
ed altamente personalizzate.



warehousing
anche Inhouse-Outsourcing®

value added services
Co-packing beni industriali e largo consumo

distribution
nazionale ed internazionale



www.sogema.it

Via Magellano, 22/24 21054 Fagnano Olona (VA) Italia
Tel. +39 0331 61371 Fax +39 0331 613711 info@sogema.it

CEVA SI AFFACCIA NEL FARMACEUTICO

Con l'acquisizione di Dimaf, uno dei player del settore, il 3PL affronta un nuovo segmento di mercato. E anche qui punta alla leadership.

di **Ornella Giola**



CARLO ROSA

Tempo di shopping in casa Ceva Logistics, che ha da poco acquisito Dimaf Pharma Supply Chain srl, tra i cinque maggiori operatori della logistica farmaceutica in Italia, gestore della supply chain di circa 30 case farmaceutiche, incluse alcune multinazionali. Nel 2009 ha realizzato un fatturato di 15 milioni di euro con circa 90 dipendenti diretti; l'azienda è presente sul territorio italiano con tre magazzini a temperatura controllata, in Lombardia e nel Lazio, per una superficie totale di 35.000 mq. Offre anche servizi di officina farmaceutica in aree con specifiche norme igienico sanitarie e di *good manufacturing practices*, dove personale specializzato si occupa di servizi a valore aggiunto. *“Con l'integrazione e l'introduzione di servizi innovativi, Ceva prevede di aumentare ulteriormente il valore per i clienti”* dice Carlo Rosa, am-

ministratore delegato (fresco di nomina) di Ceva Logistics.

COME MAI LA SCELTA DI ENTRARE NEL SETTORE DEL "PHARMA" PROPRIO ADESSO CHE I MARGINI ANCHE IN QUESTO COMPARTO SI STANNO CONTRAENDO?

■ Ceva Logistics voleva rafforzarsi nel segmento dell'*health & beauty care* dove è presente da tempo, al fine di garantire un'offerta il più possibile completa. Un anno fa circa ci siamo focalizzati sul settore del farmaceutico-sanitario, analizzandolo nel dettaglio e abbiamo optato per l'acquisizione di uno dei player già noto e consolidato nel comparto. Comparto dove la nostra organizzazione, grazie alla sua capacità di gestire processi complessi, intende svolgere quanto prima ruolo di leader.

LA MAGGIORE CRITICITÀ DELLA FILIERA È NEL TRASPORTO, CON L'ITALIA CHE HA RECEPITO LE NORME UE IN MODO RESTRITTO. COME VI PONETE DI FRONTE A QUESTO ASPETTO?

■ Siamo consci della situazione del mercato e di come in esso sia organizzato il network dei trasporti; creare una sorta di struttura parallela non ha molto senso, dal momento che i volumi non ne

giustificano l'esistenza. Approcceremo il settore con umiltà, introducendo quanto già da noi implementato in altri comparti, ponendo particolare enfasi al controllo maniacale dei processi e al tracking dei prodotti.

LA FILIERA DEL "PHARMA" IN ITALIA È LUNGA E COMPLESSA: QUALI MODELLI ADOTTERETE PER RISOLVERE – ALMENO IN PARTE – QUESTO ASPETTO?

■ Il nostro compito sarà di contribuire a semplificarla, accompagnando il cliente in questa evoluzione, al fine di saltare qualche anello, focalizzandoci sul punto finale della distribuzione e garantendo servizi a valore aggiunto, come per esempio call centre avanzati, centri cross docking evoluti con consegne giornaliere plurime, ecc.

DIMAF AVEVA ADOTTATO "SAP", UN SISTEMA PIUTTOSTO RIGIDO E MAL CONFACENTE CON LA FLESSIBILITÀ CHE È PROPRIA DI CHI FA LOGISTICA. CHE STRADA PERCORRETE DA QUESTO PUNTO DI VISTA?

■ Quella della continuità nel dare servizi ai clienti, pur essendo consci della situazione con Sap.

INTENDETE FARE ALTRE ACQUISIZIONI NEL SETTORE DEL PHARMA?

■ Il nostro obiettivo è quello di crescere nel comparto, soprattutto per sviluppo organico, anche se questo non esclude ulteriori possibilità di shopping. ■

“Volevamo rafforzarci nel settore dell'health & beauty care, per dare un'offerta più completa”

Provincia di Milano Comune di Settala

AFFITTASI



Distanza: 12 km da Milano (autostrada per A1/A7/A4)
Magezzino: da mq. 4.500 a mq. 13.000
N. Ribatte: sono a disposizione
Office: in base esigenze
Note: servizi integrati all'attività logistica

log. trasp.

Provincia di Napoli Comune di Caivano

AFFITTASI



Distanza: 15 km (7 min.) da uscita Tang. Napoli-Corona
5 km (breve autostrada A1) - Pianopiano Via Libano
Magezzino: da 500 a 20.000 mq. H: mt. 10-30
N. Ribatte: 12
Office: 1.000 mq. frazionabili da minimo 30 mq.
Note: immobile di recente costruzione, classe da adibire a posteggiamento distributivo, impianto antibrucchi, cruscatoio, piazze d'arri.

distribuzione

Provincia di Roma Comune di Roma

AFFITTASI



Distanza: zona fibertina
Magezzino: mq. 7.000
N. Ribatte: modulare
Office: da visitare in base alle esigenze
Note: immobile ideale per attività di distribuzione e spedizioni

log. trasp.

Provincia di Catania Comune di Catania

**VENDESI
AFFITTASI**



Distanza: 7 km da centro Catania
Magezzino: mq. 14.000 H: mt. 12-20
N. Ribatte: 30
Office: mq. 550
Note: immobile in totale ribatte, di recente costruzione, impianto antibrucchi, ampio piazzale

logistica

Provincia di Milano Comune di Milano

AFFITTASI



Distanza: 14 km A4, 11 km A1/A50
Magezzino: mq. 1200 H: mt. 6-10
N. Ribatte: 40 circa
Office: mq. 1.200
Note: immobile doppio fronte ribatte adiacente al parcheggio per servizio Milano città (fronte logistico est)

trasporti

Provincia di Milano Comune di Melegnano vic. ze

**VENDESI
AFFITTASI**



Distanza: 12,5 km da Milano
Magezzino: mq. 10.000 H: mt. 12-20
N. Ribatte: in base esigenze
Office: in base esigenze
Note: immobile versatile (tutti i ribatte) ottimo prezzo, buona possibilità di finanziamento

trasp. log. distr.

Provincia di Frosinone Comune di Anagni

**VENDESI
AFFITTASI**



Distanza: 34 km da Roma (via Roma sud), 20 km. da Frosinone, 5 km da succursale A1 casello Anagni-Fuggi
Magezzino: mq. 21.411 H: mt. 8,5/9
N. Ribatte: in base esigenze
Office: mq. 550
Note: divisibile in moduli di superficie variabile da mq. 300 a mq. 3500 circa, pronto consegna, prezzi interessanti

logistica

Provincia di Milano Comune di Peschiera Borromeo vic. ze

AFFITTASI



Distanza: 7 km collina Tang. Est, 10 km autostrada A1
Magezzino: mq. 4.200
N. Ribatte: 29
Office: mq. 500
Note: immobile doppio fronte ribatte a temperatura controllata, ideale per la distribuzione del settore alimentare

logistica

Provincia di Novara Comune di Blandrate

AFFITTASI



Distanza: 50 km da Milano
Magezzino: mq. 10.000 H: mt. 10-20
N. Ribatte: 90 circa
Office: in base esigenze
Note: pessimo finanziamento da mq. a 0,00. Caponi di locazione strettissimi. Pronto consegna. Ottime finiture.

log. trasp.



RAEE, INTERVIENE LA DISTRIBUZIONE

Da giugno trova applicazione il DM 65/8 (detto “uno contro uno”). Obbliga i distributori a ritirare dai clienti il vecchio elettrodomestico al momento dell’acquisto di un apparecchio nuovo equivalente.

di **Marina Melissari**

Amministratore delegato SGL Logistica - Segretario nazionale associazione RELOADER onlus (www.reloaditalia.it)

Il risultato del secondo anno di attività di recupero dei RAEE [rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche] ha rilevato un tasso di crescita indubbiamente significativo – secondo quanto affermato da Giorgio Arienti, presidente del centro di coordinamento (CdC) RAEE e direttore generale del consorzio Ecodom. Il CdCRAEE - che supervisiona le attività dei consorzi di produttori - ha dichiarato infatti che sono circa 193.000 le tonnellate di RAEE, provenienti da uso domestico, ritirate presso i centri di raccolta italiani nel corso del 2009 dai 15 sistemi collettivi operanti sul territorio nazionale, con una percentuale pari al 15% dei rifiuti prodotti nel nostro Paese. Il risultato della raccolta nel 2008 è stato pari a poco meno di 2 Kg pro capite. Al termine del 2009 il valore di recupero è cresciuto a circa 3,5 Kg per ogni abitante e ci stiamo avvicinando ai 4 kg pro capite, fissati dal decreto legislativo 151/05. L’aspetto negativo è che non possiamo competere ancora con Svezia e Norvegia che recuperano 14 Kg di RAEE per abitante e che – sempre secondo Arienti – oggi soltanto il 20% dei RAEE è smaltito in modo corretto, giacché “*all’appello mancano almeno 10 chilogrammi per abitante*”. La buona notizia invece è

Oggi nel nostro Paese appena il 20% dei rifiuti elettrici ed elettronici viene smaltito in modo corretto

che, a partire dal giugno 2010, è più fattibile raggiungere questo traguardo grazie al ritiro gratuito del rifiuto da parte della distribuzione, che dovrebbe consentire lo smaltimento dei vecchi elettrodomestici di pari passo con l’acquisto dei nuovi. Le modalità semplificate per questa gestione dei RAEE domestici sono estese anche ai RAEE cosiddetti “professionali”, vale a dire per le forniture di nuove apparecchiature destinate da enti e aziende a scopo lavorativo.

Il provvedimento, che norma queste attività, ha tuttavia subito numerosi rinvii per il fatto che impone aggravii, in alcuni casi difficili da gestire, per gli esercenti in termini di spazi, impegni economici e risorse umane dedicate. I rivenditori, gli installatori e i manutentori hanno un certo numero di adempimenti da compiere: possono procedere alla raccolta e al trasporto dei RAEE solo previa iscrizione all’Albo gestori ambientali (l’iscrizione è soggetta al pagamento di 50 euro l’anno); hanno l’obbligo di

porre temporaneamente il rifiuto in raccolta separata e non accessibile al pubblico presso il proprio punto vendita o nel luogo indicato nella comunicazione effettuata all’Albo; devono garantire a proprie spese il conferimento dei RAEE ritirati al centro di raccolta comunale o a quelli convenzionati con il comune, con una scadenza al massimo mensile e un apposito documento di trasporto; devono informare i consumatori con pubblicazioni affisse nel negozio.

Fotolia.com



Quanto alla procedura da seguire all'atto della consegna del "vecchio", il consumatore deve fornire al commerciante, al manutentore o all'installatore, i propri dati (nome, cognome, indirizzo), affinché questi possano annotarlo nello schedario di carico e scarico numerato progressivamente da integrarsi con i documenti di trasporto, che va compilato per ogni singolo rifiuto ritirato. Il distributore deve conservare una copia del documento di trasporto (redatto in 3 copie) insieme allo schedario. La seconda copia è di pertinenza del trasportatore, mentre la terza rimane al centro di raccolta destinatario dei RAEE. In tutti questi casi, la quantità complessiva di RAEE trasportati non deve essere mai superiore a 3500 kg, e il trasporto deve essere eseguito con automezzi di portata non superiore a 3500 kg e massa complessiva non superiore a 6000 kg. I distributori devono inoltre adottare tutte le misure necessarie ad assicurare che i RAEE giungano al centro di



COMUNI CHE DISPONGONO DI CENTRI DI RACCOLTA SU BASE REGIONALE (dati aprile 2010)

Area geografica	Regione	Totale comuni	Comuni dotati di centri di raccolta
Nord Ovest	Liguria	235	(19,5%) 46
	Lombardia	1.546	(46%) 720
	Piemonte	1.206	(19,2%) 232
	Valle d'Aosta	74	(10,8%) 8
Nord est	Emilia Romagna	348	(79,3%) 276
	Friuli V. Giulia	218	(72,5%) 158
	Trentino A. Adige	333	(51,3%) 171
	Veneto	581	(64%) 374
Centro	Lazio	378	(23%) 87
	Marche	239	(33%) 79
	Toscana	287	(35,9%) 103
	Umbria	92	(55,4%) 51
Sud	Abruzzo	305	(4,2%) 13
	Basilicata	131	(20,6%) 27
	Calabria	409	(11%) 45
	Campania	551	(29%) 161
	Molise	136	(14%) 19
	Puglia	258	(36%) 93
Isole	Sardegna	377	(22%) 83
	Sicilia	390	(11,79%) 46
TOTALE		8.094	(34,5%) 2.792

Fonte: Elaborazione Acitel su dati del Centro di Coordinamento RAEE

raccolta nello stato in cui erano stati conferiti, senza aver subito processi di disassemblaggio o di sottrazione di componenti, che si configurerebbero comunque come attività di gestione dei rifiuti non autorizzate e quindi soggette alle sanzioni di cui al D. Lgs. 152/2006. A tutti questi adempimenti sono obbligati anche i negozianti virtuali che fanno televendite o vendite mediante internet.

Le ecopiazze comunali cui vanno conferiti i RAEE raccolti sono quelle censite dal centro di coordinamento RAEE tramite l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani). I comuni dotati di centri di raccolta sono 2.792,

corrispondono al 34% dei comuni italiani e sono distribuiti in misura disomogenea su tutto il territorio nazionale con una massima densità nel nord del Paese. Filippo Bernocchi, neo vice-presidente dell'ANCI, conferma che l'infrastruttura nazionale in termini di isole ecologiche non è completa e che in totale il servizio non è assicurato per circa 10 milioni di abitanti. Oltre all'esiguità numerica dei centri di raccolta e alla scarsa capillarità, si deve registrare che l'80% dei centri di raccolta visitati da Greenpeace, nell'ambito dell'inchiesta "Hi-Tox" svolta in otto regioni italiane nell'aprile 2009 [disponibile su www.reloaditalia.it nell'area "Download"], non rispetta tutti i requisiti di legge, come per esempio essere attrezzati per ricevere i 5 raggruppamenti RAEE. Solo il 20% ha ottenuto un giudizio positivo.



Fotolia.com

Come si può facilmente intuire le criticità, che nascono da lontano, di questo nuovo regolamento di ritiro dei rifiuti elettronici non mancano. Tuttavia il centro di coordinamento RAEE ne vede anche tutte le potenzialità e, per questo, ha promosso la redazione e la sottoscrizione di un accordo di programma con Anci e Aires, Ancd - Conad, Ancra - Concommercio, Confesercenti e Federdistribuzione: individua modalità operative e soluzioni comuni, con l'obiettivo di concorrere alla realizzazione di un sistema efficiente e fluido tra tutti i soggetti coinvolti per la gestione dei RAEE, alla luce del principio di responsabilità condivisa. L'accordo prevede tra l'altro che gli enti locali segnalino ai rivenditori la propria disponibilità a ricevere nei propri centri di raccolta i rifiuti elettronici provenienti dai negozi non solo dell'area comunale, ma anche di territori diversi. *"Il prossimo step - spiega Giorgio Arienti - è quello di individuare premi crescenti di efficienza da parte dei consorzi di produttori AEE nell'ambito del rinnovo dell'accordo con l'Anci. Il terzo protocollo verte sull'offerta da parte dei consorzi collettivi di fornire direttamente il servizio di ritiro dei materiali presso gli esercizi commerciali"*.

L'accordo però, secondo Bernocchi dell'Anci, non può essere la soluzione definitiva per i problemi che i Comuni

stanno affrontando, perché questi non hanno le risorse per assicurare il ritiro dei RAEE: *"Mi riferisco soprattutto alla scadenza del 30 giugno, più volte segnalata, termine entro il quale bisognava realizzare interventi di adeguamento tecnico che comportano costi e tempi amministrativi non sostenibili per diversi Comuni. Ciò genera il rischio di dover sospendere il servizio di ritiro in diversi centri qualora non si preveda un periodo transitorio indispensabile a completare l'adeguamento della rete di raccolta. Se non ci sarà una proroga che*

Per favorire il processo di smaltimento si è siglato un accordo tra vari enti e associazioni di categoria

consenta di gestire le isole ecologiche con procedura semplificata, rischiano di chiudere 900 centri di raccolta". Ecco l'SOS, lanciato al ministro dell'Ambiente Prestigiacomo, da Filippo Bernocchi, nel corso della firma dell'accordo di programma svoltasi a Roma il 24 giugno scorso nel corso di una conferenza stampa. E, puntualmente, l'empasse temuta si è verificata il 1° luglio: come nella migliore tradizione del teatro dell'assurdo, in assenza di risposte, il centro di coordinamento RAEE ha dovuto sospendere il servizio per i centri di raccolta che non hanno ancora ottemperato a quanto previsto dal DM 8 aprile/2008 per l'adeguamento, l'autorizzazione e l'iscrizione all'albo nazio-

nale gestori ambientali dei centri di raccolta comunali.

Di conseguenza tutto questo comporterà un serio problema, soprattutto in questa fase di avvio del sistema di raccolta "uno contro uno" e del conseguente aumento della produzione di questi rifiuti, come paventato da Bernocchi. E anche da Riccardo Pasini, consigliere Aires, che ha commentato: *"In questo quadro, mi sento di affermare che la distribuzione risulta penalizzata, perché si trova a dover affrontare dei costi suppletivi senza avere nulla che possa ripagarla. Forte è il complesso di prescrizioni definite per la nostra attività, che pongono problemi diversi in relazione al diverso tipo di distributore considerato, un panorama molto variegato con criticità specifiche e diverse. A fronte di ciò, comunque, ci auguriamo che in questi giorni di primissima sperimentazione del nuovo sistema non emergano ulteriori elementi di criticità per la categoria: mi riferisco all'eventualità di trovarsi, a valle della raccolta, nell'impossibilità di consegnare i RAEE presso i centri di raccolta sul territorio".* Federdistribuzione, nella persona di Marco Pagani, direttore dell'area legislazione, rilancia la discussione su un altro tema delicato: *"Il limite di accumulo di RAEE presso i nostri negozi fissato a 3500 chili è insensato, andrebbe aumentata la quota di stoccaggio consentita"*.

>

15° EXECUTIVE SUMMIT SULLA LOGISTICA E SUPPLY CHAIN



global logistics



24 e 25
NOVEMBRE
2010

★★★★★

Centro Congressi
Hotel Parchi del Garda

Dai forza alla tua Logistica

Global Logistics è più di una fiera, è più di un convegno, è
"la Fucina di Idee e Soluzioni" per la Logistica e la Supply Chain
per informazioni: www.global-logistics-summit.it

Agenda incontri
one-to-one
organizzata e
personalizzata

Tecnologie
servizi, idee
a portata
di mano

Conferenze
tematiche di
aggiornamento
professionale



Global Corporate S.r.l. > Tel. 011 07 45 674

trascar

AUTOMAZIONI E LOGISTICA

realtà
in movimento

MOVIMENTAZIONE E PALLETIZZAZIONE



MAGAZZINI AUTOMATICI PALLET



LOGISTICA DI SPEDIZIONE



LINEA CONTROLLO PALLET



UN MOMENTO
DELLA SIGLA
DELL'ACCORDO

Le prossime settimane saranno cruciali per sperimentare operativamente tutto il complesso del nuovo sistema. È evidente però, che nei prossimi mesi la legge dovrà riuscire a trovare spunti e modalità di miglioramento, tanto per sciogliere il nodo cruciale dei Comuni, quanto per altri problemi relativi per esempio al vincolo sui mezzi di trasporto in uso alla distribuzione per la movimentazione dei RAEE raccolti, che ad oggi devono avere un peso complessivo di 60 quintali. *"I mezzi attualmente utilizzati dagli operatori sono da 75 quintali. Non mi sembra il caso di imporre un nuovo gravame al mondo della distribuzione che svolgerà questo lavoro gratuitamente, peraltro in un periodo difficile per l'economia"* - ha detto Riccardo Pasini, presidente di Elite, uno dei principali gruppi d'acquisto italiani (9 soci e 116 negozi di proprietà) nei settori elettronica, informatica, telecomunicazioni ed elettrodomestici.

Ulteriori critiche giungono da Cna e Confartigianato. La Cna sostiene che: *"Tralasciando le ulteriori incombenze che gravano sugli installatori e i centri di assistenza tecnica di AEE, il provvedimento risulta inapplicabile in ragione del mancato coordinamento con il Decreto 17 dicembre 2009 che ha istituito il sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti SISTRI. Risulta ancor più evidente la contraddittorietà di questo provvedimento con la Legge 133/2008 (taglia oneri) in quanto gli obblighi di iscrizione delle imprese di gestione dei RAEE si cumulano ai già troppo onerosi obblighi previsti dal ricordato Decreto SISTRI e dalle ulteriori disposizioni autorizzative previste dal Decreto Legislativo 152/2006. Per i trasportatori è la quarta iscrizione a cui devono sottostare per svolgere lo stesso lavoro"*. Anche Confartigianato ha contestato i molteplici obblighi di iscrizione come difficilmente giustificabili, definendo il sistema nel suo complesso eccessivo e ridondante. Il nuovo DM "uno contro uno" inoltre, confermando la vecchia modulistica cartacea riguardo al ritiro e trasporto e quindi la tenuta del "registro di carico e scarico" e il "documento di trasporto" (pur se semplificati), sembra esonerare le imprese dalla disciplina dettata da SISTRI. Colorito il commento di Arienti che sottolinea come i RAEE domestici siano assimilati ai rifiuti urbani e dunque non dovrebbero soggiacere al nuovo sistema di tracciabilità SISTRI il quale: *"per il sistema dei RAEE domestici - che è già il più tracciato in assoluto - sarebbe un vero fardello. In altre parole, vorrebbe dire accoppiare il bambino che è appena na-* ■

TRASCAR S.p.A.

Via per Modena, 123 - 41030 Boncanto - Loc. Villavara (MO) - Italy
Tel. +39 059 909331 - Fax +39 059 909922
trascar@trascar.it - www.trascar.it



Atlante della logistica

*mappatura dei
nodi logistici in Italia*

Nell'ambito di un progetto di ricerca di interesse nazionale relativo alla mappatura e caratterizzazione dei flussi logistici nel settore dei beni di largo consumo il C-log, Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università LIUC di Castellanza (Prof. Fabrizio Dallari), in collaborazione con il Dipartimento di Ing. Gestionale, Politecnico di Milano (Prof. Gino Marchet) e con il patrocinio di Assologistica, sta svolgendo un'indagine su tutto il territorio nazionale con l'obiettivo di mappare i magazzini, i depositi, le piattaforme e le riserve gestite da fornitori di servizi logistici conto terzi.

La continua evoluzione della distribuzione moderna, unitamente ai processi di razionalizzazione ed esternalizzazione delle reti logistiche da parte delle primarie imprese di produzione di beni di consumo, ha - di fatto - trasformato la mappa dei flussi logistici.

Con particolare riferimento al settore dei beni di consumo, si desidera pertanto approfondire il grado di conoscenza dell'attuale morfologia dei flussi logistici che intercorrono all'interno della filiera, attraverso un'indagine sul campo, da realizzare grazie al contributo delle aziende del settore logistica e trasporti.

Per partecipare all'indagine occorre rispondere ad un semplicissimo questionario disponibile al sito:
<http://clog.liuc.it>

In alternativa è possibile scaricare il questionario e restituirlo debitamente compilato:
E-mail clog@liuc.it oppure
Fax 0331-483.444

Al termine della ricerca a tutti i rispondenti verrà inviata una copia dello studio in cui saranno riportate le incertezze trasmesse in forma del tutto anonima.

con il patrocinio di:



INFORMATIZZATA, MA NON TROPPO

Una ricerca della School of Management del Politecnico di Milano individua le criticità nell'adozione dell'ICT nei processi clinico-sanitari.

di **Mariano Corso, Luca Gastaldi e Marco Paparella**

Osservatorio ICT in Sanità, School of Management del Politecnico di Milano

In ambito sanitario le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) stanno diventando sempre più pervasive e rappresentano una leva strategica prioritaria in risposta alle principali sfide che la Sanità italiana si trova oggi ad affrontare. Dal 2007 la School of Management del Politecnico di Milano ha avviato un osservatorio permanente, l'*Osservatorio ICT in Sanità*, per comprendere lo stato e le prospettive delle tecnologie ICT nel settore sanitario italiano. Tra i diversi ambiti approfonditi dalla Ricerca 2010 dell'Osservatorio (il rapporto

"ICT in Sanità: l'innovazione è in rete" è disponibile sul sito www.osservatori.net) grande rilevanza è assunta dal-

**Ancora
piuttosto
limitata risulta
l'introduzione
di soluzioni ICT
nel ciclo d'ordine
dei farmaci**

l'analisi degli impatti della dematerializzazione documentale sulle prestazioni dei processi clinico-sanitari. Per dematerializzazione si intende il processo mediante il quale la formazione, l'acquisizione degli elementi costitutivi, l'elaborazione, la firma, l'archiviazione, il trasporto e la conservazione

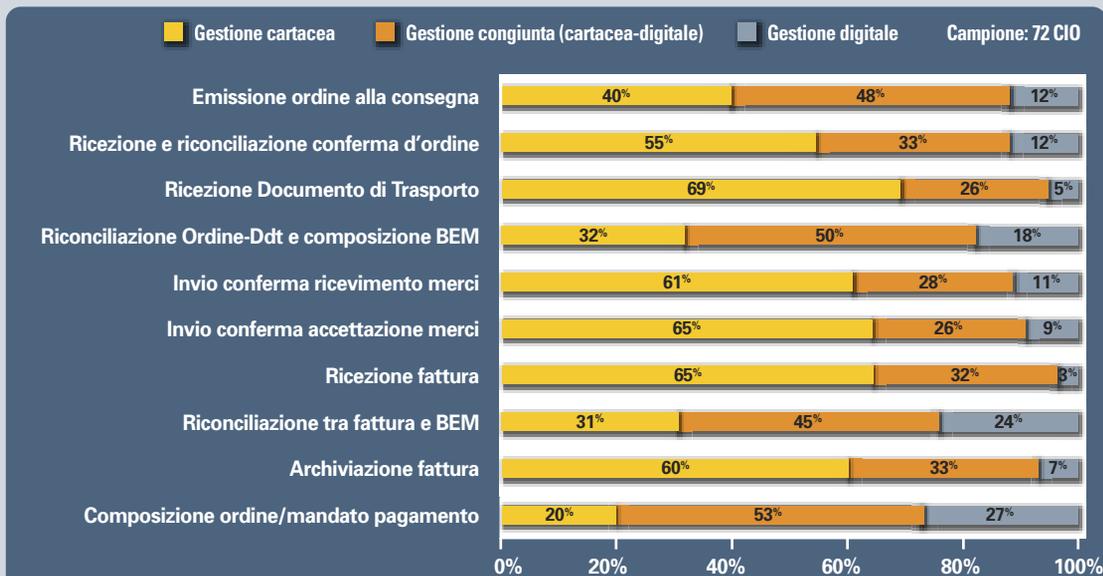
(con pieno valore tra le parti e verso i terzi) di documenti rilevanti sotto il profilo giuridico, si realizza senza altro supporto che quello informatico e/o telematico.

Le direzioni strategiche coinvolte nella ricerca hanno confermato, per i prossimi anni, di voler allocare ai progetti di dematerializzazione quote crescenti di investimenti. Tali progetti non mirano, infatti, esclusivamente all'integrità e all'efficienza nell'accesso alla documentazione, ma si configurano anche come ottime occasioni per rivedere e soprattutto semplificare interi processi aziendali, sia interni che esterni alle strutture sanitarie.

BENEFICI DELLA DEMATERIALIZZAZIONE DEL CICLO DELL'ORDINE DEL FARMACO



MODALITÀ DI GESTIONE DELL'APPROVVIGIONAMENTO



Fonte: Osservatorio ICT in Sanità – School of Management del Politecnico di Milano www.osservatori.net

Da questo punto di vista la gestione informatizzata del ciclo dell'ordine dei farmaci ricopre un ruolo estremamente rilevante, sia per il peso economico che i farmaci hanno nel portafoglio di acquisto delle aziende sanitarie, sia per i benefici potenzialmente legati all'integrazione della filiera di richiesta, ordine, trasporto, consegna e verifica del farmaco. Confrontando la visione di direttori generali (Dg), direttori amministrativi (Da) e responsabili dei sistemi informativi (Cio) delle principali strutture sanitarie italiane relativamente ai benefici attesi derivanti dalla dematerializzazione del ciclo dell'ordine dei farmaci (grafico di pag. 48), la ricerca ha mostrato che, al di là di alcuni disallineamenti connessi alle diverse prospettive aziendali, tutti e tre gli attori considerano l'efficienza (riduzione di errori, costi e spazi) uno tra i principali vantaggi raggiungibili.

Nonostante tale consapevolezza da parte della direzione strategica, il livello effettivo di integrazione informatica (e quindi di dematerializzazione) del ciclo d'ordine dei farmaci risulta tuttavia ancora limitato. Come rappresentato nel

grafico qui sopra, in media circa la metà delle aziende del campione gestisce esclusivamente su carta tutto l'intercambio documentale relativo alle diverse fasi che caratterizzano il ciclo di gestione dell'ordine dei farmaci. I livelli di digitalizzazione sono particolarmente bassi nella fase di ricezione e archiviazione delle fatture e nella ricezione dei documenti di trasporto.

Le interviste condotte, sommate all'esperienza che è stata accumulata da altri Osservatori della School of Management, consentono di tratteggiare le ragioni – sia esterne che interne – di una diffusione ancora così marginale. Le prime sono riconducibili principalmente a standard semantici e tecnologici non ancora definiti e a clienti/fornitori non ancora pronti a cooperare a livello di filiera. Le seconde fanno invece riferimento alle figure aziendali generalmente coinvolte nei processi di approvvigionamento

**La fornitura
dei farmaci
è affidata ad attori
cauti nell'affrontare
l'innovazione
dei processi che
essi governano**

dei farmaci. Ancora troppo frequentemente, infatti, sono i responsabili del *servizio di farmacia* o della *funzione acquisti e approvvigionamenti* – generalmente tra gli attori più cauti nell'affrontare innovazioni nei processi gestionali da essi governati – a presidiare queste tematiche, mentre ancora in rari

casi sono coinvolti attori come la direzione amministrativa e quella sanitaria, che potrebbero collocare la dematerializzazione del ciclo del farmaco nella giusta dimensione di revisione dei processi aziendali. Per dare una svolta a questa situazione di torpore si potrebbero sfruttare i progetti guidati dagli enti regionali, o comunque sovra-aziendali. La loro natura potrebbe, infatti,

assegnare loro un ruolo di potente catalizzatore per l'integrazione tra i diversi attori e lo scambio di flussi informativi su standard condivisi, centralizzando la gestione delle criticità e gli sforzi da sostenere nell'implementazione delle soluzioni ICT e facilitando le relazioni tra tutti gli operatori della filiera coinvolti nel processo di approvvigionamento dei farmaci. ■

IL DOPO EMERGENZA VISTO DA A.N.I.T.A.

L'associazione confindustriale sollecita misure concrete e di lunga durata, cominciando da quelle che stoppano fenomeni di illegalità.

di Tiziano Marelli

Importante e significativa l'assemblea generale che Anita (associazione nazionale imprese trasporti automobilistici fondata nel 1944 e aderente a Confindustria) ha tenuto a Roma. Al centro del dibattito è stato posto il tema della legalità come condizione essenziale per il rilancio del settore nel nostro Paese. Una discussione che ha spaziato in temi come l'evasione fiscale e contributiva, l'utilizzo di vettori irregolari, il mancato rispetto delle regole: di tutti quelli, quindi, che sono considerati "punti deboli" del sistema, capaci di alterare le condizioni di concorrenza che intercorrono tra le imprese, anche minandone la crescita. Ed è stato pure evidenziato come puntando sullo slogan "Progettare oltre

l'emergenza" che Anita intende sostenere la crescita, andando oltre una crisi generale, ma particolarmente grave per il settore. La richiesta - neanche troppo sottintesa - è che, dopo anni caratterizzati da interventi normativi in genere adottati solo per fronteggiare (appunto) situazioni di emergenza piuttosto che dalla ricerca di soluzioni organiche di più ampio respiro, si arrivi finalmente all'attuazione di misure concrete e di lunga durata.

Secondo il presidente di Anita, Eleuterio Arcese, proprio il contrasto all'illegalità deve rappresentare per la sua organizzazione "un obiettivo primario, tale non solo per le istituzioni ma anche per le forze sociali e le associazioni di imprese", battaglia dura e difficile rispetto alla quale risulta assolutamente fondamentale l'apporto del mondo imprenditoriale, nell'occasione "chiamato ad atteggiamenti positivi e soprattutto ad azioni concrete nella selezione (e quindi nella scelta) dei propri

"Il mondo imprenditoriale è chiamato ad atteggiamenti positivi nella selezione dei propri fornitori"

fornitori di servizi". Un rispetto delle regole che naturalmente non deve essere a senso unico, tanto che per Arcese riguarda invece tanto i vettori quanto coloro che affidano i trasporti, con la conseguenza che in quest'ottica condivisa "debbono poi essere colpiti i comportamenti scorretti, da chiunque vengano messi in atto" ed è per questo che "la lotta all'illegalità deve passare anche attraverso una maggiore efficienza della pubblica amministrazione e una maggiore razionalizzazione dei controlli": modi operandi, secondo il presidente di Anita, che si attuano "incrociando e potenziando le banche dati dell'albo con quelle dell'Agenzia delle Entrate e dell'Inps, ma soprattutto attraverso rapidità di intervento le più veloci possibili". Infatti, secondo i ver-



tici dell'associazione di trasporti, a svolgere un ruolo determinante per il miglioramento complessivo della situazione di tutto il settore potrebbe essere proprio l'aumento delle attività di controllo. Quindi è ritenuto assolutamente auspicabile il rafforzamento del coordinamento tra gli organi di controllo con l'inclusione della Commissione sicurezza, struttura di alto profilo e della quale fanno parte i rappresentanti dei ministeri delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Interno, del Lavoro, della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane. Nell'insieme, un pool di altissimo livello, necessario perché, come ha chiosato Arcese, "la lotta all'illegalità non può e non deve essere effettuata soltanto con il control-

lo su strada".

Le proposte espresse dal presidente di Anita - come evidenziato dal ricco e corposo dibattito successivo al suo intervento - sono state largamente condivise, in primis, dal generale della Guardia di Finanza Giuseppe Vicanolo, il quale nel suo intervento ha proprio evidenziato come "la collaborazione e il coordinamento tra gli organi di controllo sia fondamentale per combattere l'illegalità". Segnali importanti in questa direzione,

secondo l'alto rappresentante della GdF, si possono cogliere analizzando la recente manovra varata dal Governo per contrastare l'evasione fiscale, grazie alle nuove disposizioni in materia "di tracciabilità delle fatture, di limitazione dell'utilizzo di denaro contante nelle transazioni commerciali e per quanto riguarda le misure volte a contrastare il fenomeno delle imprese 'apri e chiudi' (contenute nel decreto legge 78)". Si tratta di impegni decisivi - sempre secondo Vicanolo - che d'ora in poi permetteranno di combattere nel migliore dei modi la concorrenza sleale, nonché di difendere le imprese che agiscono nel rispetto ■

"Il miglioramento della situazione può essere affidato all'aumento delle attività di controllo"

VANDERLANDE
INDUSTRIAL SYSTEMS

L'EFFICIENZA CHE DESIDERI DA UN SISTEMA DI PICKING.
Vanderlande Industrial. 60 anni di automazione per la logistica.

www.vanderlande.it

Vanderlande Industrial System B.V. Via G. Ferrar 21/A, 21147 Gorzegno (VA) - Italia - info@vanderlande.it - tel. +39 02 96745 001 - fax +39 02 96745 002

UN MASTER DI PRIMO LIVELLO ORGANIZZATO A VENEZIA DA "CFLI"

Il Centro di formazione dell'Autorità portuale di Venezia, in collaborazione con l'Università IUAV, realizza un corso di durata annuale interamente riservato alla formazione logistica e dei trasporti.

di **Federico Paluan e Irene Zaino**

Nell'ambito degli avvenimenti accaduti nel Nord Est poniamo in evidenza la presentazione dell'annuale master di primo livello in logistica e trasporti organizzato da Cfli (Centro Formazione Logistica Intermodale), l'ente di formazione dell'Autorità portuale di Venezia, e dall'Università IUAV. L'Autorità portuale di Venezia, considerando la formazione e la valorizzazione del capitale umano quali leve fondamentali dello sviluppo socio-economico territoriale e quali strumenti funzionali alla competitività delle imprese, sostiene da tempo percorsi di alta formazione con l'obiettivo di elevare il livello di competenze del management occupato in porto o

nella logistica più in generale. Di recente è stato dunque presentato l'annuale master di primo livello in logistica e trasporti di durata annuale che si articola in attività di didattica organizzata (frontale, studi di caso, seminari, visite tecniche, ecc.) e in un periodo di stage (60 crediti formativi universitari CFU).

Il master è strutturato in nove moduli fondamentali. Si tratta esattamente di "scenari geoeconomici e dimensione spaziale nell'economia"; "principi ed elementi fondamentali di logistica"; "il supply chain management"; "il sistema dei trasporti"; "l'internazionalizzazione dei sistemi produttivi"; "logistica, ICT e nuove

tecnologie"; "la logistica delle grandi imprese"; "distretti e logistica delle PMI"; "logistica, etica e sostenibilità". Le attività didattiche si svolgono nel periodo ottobre 2010-luglio 2011 durante i week-end (venerdì sera e sabato giornata intera). Successivamente (luglio-settembre 2011) è previsto un periodo di stage presso importanti imprese ed enti pubblici (partner del progetto formativo). Per i partecipanti occupati il periodo di stage può assumere la forma di un progetto "on the job" supportato dai responsabili del corso.

Il settore della logistica e del trasporto, inteso come risorsa strategica per la competitività delle imprese e del territorio, rappresenta attualmente uno dei settori economici più dinamici e innovativi. Tuttavia, a fronte di un crescente sforzo formativo promosso in questo campo da altri Paesi (europei e non) in rapporto alle forti esigenze occupazionali e professionali espresse dal tessuto economico-produttivo, il nostro Paese tende ancora a segnare il passo.



CHI C'ERA ALLA PRESENTAZIONE

Oltre al prof. Paolo Costa – presidente Autorità portuale di Venezia, alla presentazione dei master erano presenti

Master di 1. Livello in Logistica e Trasporti

“Esperto nell'analisi, pianificazione e valutazione dei sistemi di logistica e trasporto per l'internazionalizzazione delle imprese”

Dott. Tiziano Barone – Presidente CFLI

Prof. Domenico Patassini – Preside della Facoltà di Pianificazione IUAV Venezia

Prof. Marco Mazzarino – Direttore scientifico master in Logistica e Trasporti - IUAV

Dott. Paolo Mollo – Logistic Director Luxottica Group

Alla presentazione del **Master d'eccellenza in Gestione Etica d'Azienda MEGA** – *Fondazione Studium Generale Marcianum* – *SDA Bocconi* erano presenti

Dott. Marco Agostini – Amministratore Delegato

Fondazione Studium Generale Marcianum

Dott. Pivotti Francesco – Responsabile organizzativo Master MEGA

Mons. Fabiano Longoni – Direttore Master MEGA

Dott. Alberto Capuzzo – Direttore di *Venezi@Opportunità*

Dott. Giorgio Minighin – Segretario Confartigianato provincia di Venezia

Il dinamismo del settore, particolarmente accentuato in aree come appunto il Nord-Est Italia, si scontra spesso con i forti deficit di cultura logistica e trasportistica e con la mancanza di preparazione professionale specifica nel settore, ciò che determina il rischio di una perdita di competitività del territorio. L'evento formativo punta quindi nelle sue componenti di didattica, su studi di caso e su stage in modo da fornire un contributo significativo per colmare tale gap di competitività, fornendo ai partecipanti competenze altamente qualificanti che costituiscono i requisiti essenziali per una carriera di elevato livello nel mondo degli operatori privati e pubblici. ■



Portoni sezionali industriali, pedane di carico e sigillanti perimetrali

Tutto da un unico fornitore: soluzioni logistiche Hörmann.



Portoni flessibili a scorrimento rapido con dispositivo antiurto SoftEdge

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 portoni industriali, studiati in ogni minimo dettaglio e perfezionati con sistemi adattabili ad ogni situazione.

HÖRMANN
Porte • Portoni • Sistemi di chiusura



Per maggiori informazioni:

www.hormann.it

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

COMPONENTISTICA TRASCAR LA VEDE COSÌ

La società ha realizzato un deposito per lo stoccaggio di componenti stampati che consente l'automazione completa del ciclo produttivo.

a cura della **Redazione**

Un'azienda leader nella produzione di componentistica per il settore automotive, nell'occasione di una riorganizzazione dei propri locali produttivi si è dotata di un impianto automatico di stoccaggio componenti stampati che ne prevede la movimentazione automatica dall'area produttiva allo stoccaggio in un magazzino automatico mediante traslo-elevatori e alla successiva consegna all'area di assemblaggio prodotto finito. L'impianto, realizzato da Trascar Spa, consente infatti l'automazione completa del ciclo produttivo, integrandone le diverse fasi di logistica industriale. La linea automatica, oggetto della fornitura di Trascar, permette quindi di effettuare in automatico tutte le fasi che intercorrono dalla posa manuale su pianale del prodotto stampato al prelievo finale di pile di pianali di codici uniformi e pronti all'utilizzo successivo. Il sistema consente anche l'alimentazione automatica dei pianali vuoti di ritorno ai posti operatori; il carrellista adibito alla loro movimentazione si limita ad alimentare le pile degli stessi su postazioni di carico opportunamente dedicate; è l'operatore sulle macchine comanda l'evacuazione del pianale completo, consentendo così anche la "chiamata" del nuovo pianale. Il tempo ciclo di cambio pianale è inferiore al tempo di produzione del singolo ciclo dell'ani-

ma, facendo in modo di non incidere sulla produttività dell'impianto.

La linea trasporta, sul livello inferiore, contenitori vuoti (monodimensionali) con cui si va ad alimentare - mediante tavola elevatrice idraulica - il posto di riempimento da parte dell'operatore. Una volta completato il pianale, attraverso la pressione di un apposito pulsante locale, l'operatore comanda l'evacuazione dello

E' stata raggiunta la capacità di stoccaggio di circa 3.000 pianali in un magazzino alto 8 metri e lungo 50

stesso, il quale viene inviato al forno di essiccazione mediante la linea di trasporto superiore. La gestione delle precedenti sugli scambi delle immissioni è gestita dal sistema di controllo dell'impianto. Per ottimizzare il riempimento del forno, i pianali provenienti dagli operatori, prima dell'ingresso nel forno stesso, vengono impilati a gruppi di 4. Tuttavia, visto che i prodotti possono essere di provenienza diversa (da diverse macchine), ma devono essere smistati e reimpilati in uscita dal forno senza mescolarne le provenienze (e quindi i prodotti), per ciascun pianale ne viene presa in carico dal sistema di gestione la provenienza e tracciata fino alla consegna alla zona di impilamento (viene quindi gestita la sovrapposizione

di provenienze diverse all'interno della pila composta in ingresso forno). Per la gestione delle informazioni relative al prodotto contenuto in ogni singolo pianale è stato fornito unitamente all'impianto un applicativo di supervisione (basato su piattaforma PC), attraverso il quale è possibile sia il controllo del contenuto di ogni singola postazione che l'eventuale modifica dei dati ad essa associati. Poiché, visto che i prodotti devono rimanere all'interno del forno di essiccazione per un tempo definito, prima del quale il pianale non deve essere evacuato, per ciascuna pila viene controllato anche il tempo di permanenza in forno. Una volta usciti dal forno, i pia-



nali vengono, come detto sopra, deimpilati e reimpilati in funzione della macchina di provenienza da un robot ad assi cartesiani di impilamento pianali. La movimentazione delle pile di pianali in ingresso/uscita dal forno è stata realizzata mediante navette con controllo di posizione realizzato con encoder assoluto Profibus-DP.

Tali navette si occupano successivamente dell'alimentazione delle pile di pianali di prodotto omogeneo al magazzino automatico. Il magazzino automatico è composto da 2 trasloelevatori, ognuno dei quali dotato di forcole telescopiche a doppia profondità. I trasloelevatori progettati e realizzati interamente da Trascar nell'impianto descritto sono del tipo bicolumna con comando del carro verticale mediante catena. Le ruote di scorrimento su binario HEA rivestite in vulkolan e tutte le motorizzazioni sono comandate da inverter vettoriali SEW-Usocom. Il comando delle macchine è effettuato direttamente da quadro di bordo, dotato di proprio controllore programmabile Siemens S-7 300 e interfacciato via rete Ethernet Wi-Fi al PLC di terra, che gestisce tutte le movimentazioni automatiche dell'impianto. La supervisione del magazzino è affidata a un applicativo basato su piattaforma Windows, il quale gestisce le missioni di movimentazione in ingresso/uscita come pure la mappatura del magazzino appoggiandosi ad un server Data Base SQL. Il magazzino rappresentato è stato inserito in un locale che non era stato inizialmente progettato per tale scopo: dovendo quindi rispettare vincoli architettonici esistenti, è stata raggiunta la capacità di stoccaggio di circa 3000 pianali su un'altezza di magazzino di 8 metri per 50 metri di lunghezza. ■



2 giorni di conferenze
incontri b2b
3.000 mq di area espositiva

2ª EDIZIONE

itn
Infrastruttura TORINO
11 - 12 novembre 2010 | LINGOTTO FIERE - Torino
infrastructure
telematics
& navigation

L'UNICA MANIFESTAZIONE EUROPEA DEDICATA ALLE INFRASTRUTTURE INTELLIGENTI E AI SERVIZI DI INFOMOBILITÀ E NAVIGAZIONE

Aree tematiche

-  AVL/AVM / Fleet Management
-  Emergency and Safety
-  Galileo and GNSS
-  Green Mobility
-  GIS 4 Mobility & Infrastructure
-  Indoor Positioning & Asset Tracking
-  Innovators Forum
-  Personal Navigation Devices
-  Smart Infrastructures
-  On-board Telematics and Car Sensors
-  Smart ticketing and parking
-  Web 2.0 & Geocontents

organizzatore	con il sostegno di	partner organizzativo
		
partner scientifico	networking partner	segreteria organizzativa
		
		

PARTECIPAZIONE GRATUITA RISERVATA AGLI OPERATORI DEL SETTORE

Per maggiori informazioni: Wireless s.r.l.
Tel. +39 02 48100306 - info@itnexpo.com
www.itnexpo.com

PRIMO PIANO SULLA "GREEN LOGISTICS"

L'evento genovese mette i temi ambientali al centro di alcuni dei dibattiti che animeranno la due giorni, giunta alla seconda edizione.

di **Patrizia Lupi**

Come creare valore ed efficienza e nello stesso tempo diminuire l'impatto ambientale della catena logistica? Attraverso quella che il cluster del trasporto, ma anche il mondo delle imprese, chiama "green logistics". Questo sarà uno dei temi affrontati in occasione dell'appuntamento annuale di Port&ShippingTech, in programma a Genova presso Palazzo Ducale il 22 e 23 novembre. I temi della seconda edizione dell'evento saranno in effetti molteplici. L'impatto ambientale della logistica è anche quello dovuto alla realizzazione di infrastrutture, sia stradali che ferroviarie che impattano con il territorio: ne è un esempio l'AV/AC e le recenti polemiche per la sua sostenibilità. I problemi ambientali riguardano anche lo smaltimento dei rifiuti, i consumi energetici per gli equipaggiamenti, la costruzione di infrastrutture logistiche, dai centri di deposito alle piattaforme logistiche e ai magazzini. Anche la nave, considerata il vettore più "pulito" ha ugualmente effetti sull'ambiente, a causa delle emissioni durante la sosta nei porti o per la realizzazione delle strutture portuali necessarie ad accogliere i vettori di nuova generazione caratterizzati dal gigantismo. Secondo recenti studi condotti nel porto di Genova le emissioni inquinanti prodotte dalle navi sono pari a quelle di una centrale elettrica.

Nell'ambito della movimentazione e dell'imballaggio l'impatto ambientale non è certo minore; basti pensare alla refrigerazione per il trasporto di prodotti freschi, alla gestione dei pallet piuttosto che dei container, allo smaltimento dei rifiuti dovuti agli scarti, al packing o al re-packing e alla reverse logistics. Da queste considerazioni nasce l'esigenza di conoscere, monitorare e tenere sotto controllo le ripercussioni ambientali della logistica. Ne è un esempio il progetto Uirnet che prevede la realizzazione di una

Protagonista pure il progetto di Assologistica C&F, Diptem dell'Università di Genova e Simulation Team

piattaforma telematica per la logistica integrata con cui migliorare la sicurezza e l'efficienza del sistema di trasporto merci in Italia. La conseguente ottimizzazione dei trasporti farà risparmiare al nostro Paese fino a 1,5 miliardi di euro, con una riduzione del 5% dei chilometri totali percorsi dai mezzi pesanti e una diminuzione delle emissioni di CO2. In questa direzione va anche il progetto "green logistics" promosso da Assologistica Cultura & Formazione, insieme al Diptem dell'Università di Genova e al suo Simulation Team. Un tema, quest'ultimo, focalizzato sulla creazione di strumenti di diffusione e acquisizione della conoscenza relativa agli aspetti ambientali legati alla logistica e alla costruzione di modelli quantitativi per poter misurare il flusso degli impatti am-

piattaforma telematica per la logistica integrata con cui migliorare la sicurezza e l'efficienza del sistema di trasporto merci in Italia. La conseguente ottimizzazione dei trasporti farà risparmiare al nostro Paese fino a 1,5 miliardi di euro, con una riduzione del 5% dei chilometri totali percorsi dai mezzi pesanti e una diminuzione delle emissioni di CO2. In questa direzione va anche il progetto "green logistics" promosso da Assologistica Cultura & Formazione, insieme al Diptem dell'Università di Genova e al suo Simulation Team. Un tema, quest'ultimo, focalizzato sulla creazione di strumenti di diffusione e acquisizione della conoscenza relativa agli aspetti ambientali legati alla logistica e alla costruzione di modelli quantitativi per poter misurare il flusso degli impatti am-



bientali dei diversi "steps" della catena logistica. Il progetto nasce come joint venture tra enti, istituzioni e industria. Ha l'obiettivo di diffondere la conoscenza e di misurare la sensibilità degli utenti verso questi aspetti. Le aziende coinvolte attivamente quali partner in questo progetto sono del calibro di Sony, Mars e Campari (produttori), Coop Italia e Crai (grande distribuzione), Dhl e Gefco (operatori logistici). Aziende impegnate nel rendere sostenibile la loro supply chain, senza rinunciare ovviamente ai temi dell'efficienza, dei costi e della qualità dei servizi.

Il progetto "green logistics" di Assologica Cultura e Formazione è partito dall'assunto che gli sviluppi di modelli e tools dovesse basarsi sull'impiego di web technologies per garantirne la diffusione nella comunità logistica nazionale; si

GLI APPUNTAMENTI 2010

■ VERSO LA GREEN LOGISTICS.

Strategie e piani per l'autotrasporto sostenibile. Dallo sviluppo del sistema degli interporti al rilancio del trasporto ferroviario cargo.

■ TECNOLOGIE, SISTEMI E NUOVI PRODOTTI ECO SOSTENIBILI NEL MONDO DELLO SHIPPING

■ LO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE

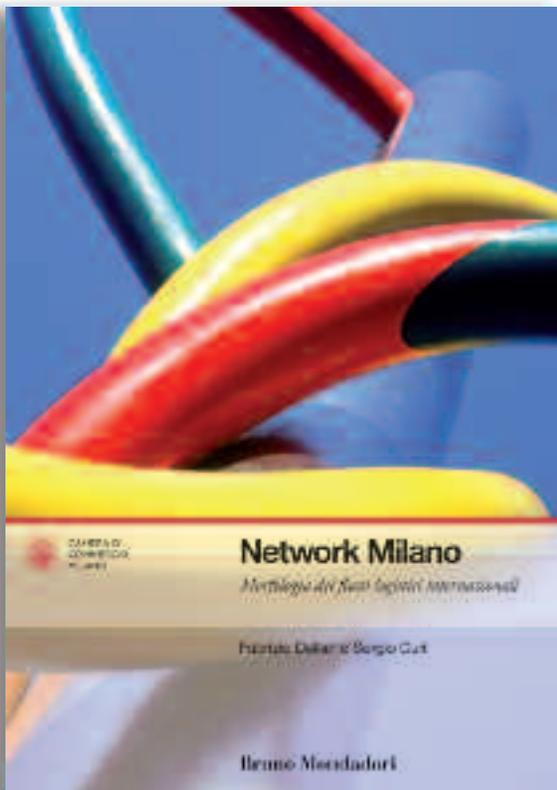
Dalle tendenze di sviluppo del sistema portuale nazionale alle nuove partnership con i porti del Mediterraneo del Sud.

■ FORUM INTERNAZIONALE PORT ID SUMMIT

è pertanto costruito un database integrato con un ambiente JAVA sviluppato ad hoc per questo progetto. Il tutto al fine di consentire la fornitura di informazioni su questa tematica e di registrare gli utenti ad essa interessati, fornendo loro informazioni e report e richiedendo di inserire dati relativi alla propria realtà aziendale e catena logistica. In questo modo diventa possibile acquisire

tutti i dati necessari per comprendere la realtà esistente e di conseguenza alimentare modelli e strumenti di calcolo per valutare gli impatti logistici dei diversi soggetti; il Diptem Università di Genova garantisce come terza parte la riservatezza delle informazioni fornite, mentre Assologica Cultura e Formazione promuove l'iniziativa nella community nazionale. ■

NOVITÀ



Per la prima volta, questo volume indaga il valore su scala mondiale di una "regione logistica".

pagine 200
euro 17,00

 **Bruno Mondadori**
www.brunomondadori.com

È ACCADUTO A... EVENTI

a cura di **Lucia Grandi**



...TORINO

AL LINGOTTO EXPOFERROVIARIA E INTERTUNNEL 2010

Visitatori in crescita

Settemilatrecento visitatori provenienti da 48 Paesi hanno partecipato a EXPO Ferroviaria 2010 e INTERTunnel 2010 al Lingotto Fiere di Torino dall'8 al 10 giugno, con un aumento del 12% rispetto all'edizione precedente del 2008. Sono già fissate le date della prossima edizione che si svolgerà sempre al Lingotto Fiere di Torino, dal 27 al 29 marzo 2012. Tra le 450 società che hanno partecipato come espositori alle due manifestazioni - 350 a EXPO Ferroviaria e 100 a INTERTunnel - erano presenti le maggiori aziende internazionali di entrambi i settori e numerosi fornitori specializzati in prodotti e servizi essenziali per le due industrie. All'edizione 2010 hanno partecipato alti rappresentanti della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), unico gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, e dell'operatore ferroviario Trenitalia, assessori regionali e provinciali per i trasporti; tra gli altri non sono mancati i dirigenti di Ferrovie Nord Milano, di NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), il nuovo operatore ferroviario ad alta velocità e di ArenaWays, operatore passeggeri privato sulla tratta Torino-Milano. Tra gli operatori ferroviari stranieri si segnalano i direttori dell'austriaca ÖBB, della francese SNCF, della tedesca DB Schenker e della svizzera SBB. Fortemente rappresentato era anche il settore dei trasporti urbani, con la Metropolitana di Roma, la Metropolitana Milanese e l'Azienda Trasporti Milanese (ATM). INTERTunnel ha visto la partecipazione, tra gli altri, dei rappresentanti dell'ANAS, il gestore della rete stradale e autostradale nazionale italiana, e di Autostrade per l'Italia, la società concessionaria che gestisce la rete autostradale italiana, degli assessori regio-

nali per i trasporti, dei rappresentanti di LTF (Lyon-Turin Ferroviaria) e degli ingegneri e acquirenti delle maggiori imprese edili, quali CIPA, Impregilo, Salini e Tecnimont.

...LUGANO

PRIMA EDIZIONE DI SVIZZERALOGISTICA

Tante le novità in vetrina

Buon successo di pubblico per Svizzeralogistica, l'innovativo e inedito salone dedicato agli specialisti del settore, che per tre giorni a partire dal 10 giugno ha occupato tutti i padiglioni del Centro Esposizioni di Lugano per una superficie espositiva di oltre 10.000 mq. Più di cento sono state le aziende espositrici specializzate in quelli che sono i più significativi settori della logistica e anche dei trasporti. L'attiva collaborazione con le associazioni Spedlogswiss (esattamente la sezione del Ticino) e ATIS ha favorito la partecipazione di un cospicuo gruppo di spedizionieri e trasportatori, tra i quali spiccano nomi come Tnt, La Posta Svizzera, Bianchi Group e Franzosini. Trasporti e spedizioni ma non solo, per la movimentazione si conferma la presenza di marchi prestigiosi come Om Carrelli elevatori, Linde e Hks. Buona la partecipazione nel comparto scaffalature e magazzino, mentre tra le tensostrutture la società Giesse si è presentata al mercato elvetico con una struttura di 40 mq appositamente realizzata per il salone. Gli organizzatori hanno inoltre dedicato notevole attenzione nel coinvolgere aziende specializzate nel campo dell'identificazione e della tracciabilità: gli interessati a questo settore hanno trovato un'ampia offerta di prodotti, alcuni dei quali assai innovativi. Oltre 3.000 mq sono stati dedicati all'esposizione di veicoli commerciali, industriali e camion: proprio in questo settore si segnala l'importante anteprima svizzera presentata dal Garage Ricca "Fuort 10", l'unico mezzo al mondo che consente un peso totale a terra di 10 tonnellate su una larghezza di soli 179 cm.





...VENEZIA

ASSOIMBALLAGGI FA IL PUNTO SULLO STATO DEL SETTORE Impegno su più fronti

Si è riunita a Venezia l'assemblea generale di Assoimballaggi. Tracciato un bilancio dell'anno appena trascorso, che ha visto l'associazione impegnata su più fronti nella promozione dell'imballaggio di legno, offrendo alle aziende importanti strumenti per rilanciare il comparto. Da luglio 2009 è ormai pienamente attivo il Progetto Palok che certifica i pallet con portata garantita: sono state rilasciate quest'anno le prime licenze all'uso marchio Palok e sono stati attivati diversi corsi di formazione, che hanno visto la partecipazione di oltre 40 imprenditori. Da sempre impegnata su questo fronte, Assoimballaggi ha ribadito in occasione dell'assemblea l'impegno a combattere il mercato nero e le importazioni "selvagge" di prodotti di bassa qualità, che possono danneggiare anche le merci imballate con ripercussioni dannose sia per chi le movimentano, sia per i prodotti trasportati. Insieme a tutta la filiera del packaging e del food, Assoimballaggi continua inoltre a lavorare, unitamente all'Istituto Italiano Imballaggio e all'Istituto Superiore di Sanità, al Progetto CAST (Contatto Alimentare Sicurezza e Tecnologia) per definire le linee guida e le procedure per le imprese che producono oggetti di legno a contatto con gli alimenti.

...SAN BELLINO (ROVIGO)

GAZELEY INAUGURA IL NUOVO MAGNA PARK Sessanta i milioni di euro investiti

Dopo la creazione del parco logistico di Monticelli d'Onghina (Piacenza), dove è stato realizzato il primo dei 4 immobili previsti, Gazeley sta sviluppando un secondo Magna Park a San Bellino (Rovigo) dedicato al Nord-Est, dove è recentemente terminata la costruzione della piattaforma Bennet (primo di 3 immobili). Il nuovo parco è ubicato in una zona a forte vocazione logistica; sorge infatti



in un contesto ottimale: fronte strada Transpolesana (Verona-Rovigo); a 8 km dall'incrocio con la A13 (Padova-Bologna); a 4 km dal futuro incrocio con la A31 (Valdastico Sud). Gazeley appronterà nel Magna Park di San Bellino un investimento complessivo di 60 milioni di euro all'interno di un programma di sviluppo quinquennale.

...MILANO

ASSEMBLEA FEDESPEDI: PRESENTATO STUDIO SULLA LOGISTICA Radiografia del settore in Lombardia

Un fatturato generato pari a 6,5 miliardi di euro (di cui 1,3 miliardi di valore aggiunto) corrispondente al 30% del fatturato logistico nazionale. E ancora, 1.500 imprese di servizi logistici di cui il 60% nella sola provincia di Milano e circa il 30% del totale nazionale degli spazi in uso agli operatori logistici. Sono questi alcuni dei numeri della regione logistica milanese (province di Milano, Bergamo, Lodi, Monza e Brianza, Pavia, Varese, Como, e, oltre i confini amministrativi, Novara e Piacenza), emersi dallo studio realizzato dal professor Fabrizio Dallari, direttore del Centro di ricerca sulla logistica dell'Università LIUC di Castellanza - presentato in occasione dell'assemblea ge-



nerale 2010 di Fedespedi - Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - tenutasi a Milano presso il museo Diocesano. Più in particolare lo studio, riguardante il mondo dell'offerta dei servizi logistici su scala internazionale, ha evidenziato come la regione logistica milanese sia il crocevia più importante del sistema italiano delle relazioni economiche internazionali, connettendo attraverso i principali gateway europei, il Nord Italia con i più importanti mercati mondiali. Tra gli intervenuti all'assemblea, oltre a Bartolomeo Giachino, sottosegretario del ministero Infrastrutture e Trasporti, Rocco Giordano, presidente del comitato scientifico della >



fieramilano
19-21 novembre 2010

TRANSPOTEC^{2.0}
SALIDA EN EL CAMIÓN PARA EL MUNDO
Y EN LA LOGÍSTICA DEL FUTURO

L'evoluzione

**Uomini prima che
camionisti
Camionisti prima
che consumatori**

**Prove Veicoli, Convegni e Workshop
Expo dei modelli più recenti
Area espositiva interna ed esterna**

A Milano tre giorni dedicati all'autotrasporto, all'innovazione, all'ambiente, un momento di festa e di confronto per ritrovare i valori forti del grande mondo del trasporto su gomma.
Transpotec 2.0, Lavoro & Passione

Veicoli commerciali **Veicoli industriali**
Rimorchi e semirimorchi **Logistica**



Fl. 9 Expo Spa - Palazzo Coni - Magna, 3
20145 Milano
Segreteria Organizzativa - Tel. 049 8762345
e-mail: info@transpotec.com

www.transpotec.com



FIERA MILANO

Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e Fausto Forti, presidente di Confetra. Piero Lazzeri, presidente di Fedespediti, nel corso del suo intervento, ha richiesto al Governo una particolare attenzione al tema delle regole e dell'efficienza dei servizi nella stesura del nuovo Piano Generale della Logistica, strumento fondamentale per accrescere la competitività dell'Italia e attrarre nuovi flussi di traffico merci.



...SETTIMO TORINESE (TORINO)

UNICAR INAUGURA UNA NUOVA FILIALE Affiancherà quella di Ravenna

La nuova sede, collocata alle porte del capoluogo piemontese, affiancherà la filiale di Ravenna, ormai operativa sul territorio italiano da quasi vent'anni. Con una struttura complessiva di circa 1500 mq, guidata dalla pluriennale esperienza tecnica/commerciale di Alessandra Colli (ingegnere), la nuova succursale avrà il compito di seguire la vendita oltre al service in un'area vasta che include i territori di Torino e provincia, Asti, Cuneo, Biella, Vercelli, Valle D'Aosta, Savona e Imperia. Unicar, dall'importante sodalizio avvenuto nel 1992 con il marchio Yale, ha fedelmente seguito la filosofia del proprio brand andando a offrire soluzioni innovative a ogni singola esigenza di movimentazione, nonché a creare un rapporto di fiducia duraturo col cliente garantendo in tal modo una migliore comprensione dei processi e dei bisogni specifici e quindi una migliore risposta del servizio. Commercializzare Yale ha significato confidare in un'organizzazione mondialmente conosciuta come la più grande produttrice di carrelli elevatori degli Stati Uniti e la terza a livello mondiale con un fatturato di oltre 1,5 miliardi di dollari, dove oltre 400 tecnici progettano e sviluppano una gamma completa di carrelli elevatori frontali e da magazzino, avvalendosi di ben undici stabilimenti di produzione e quattro centri di distribuzione ricambi in tutto il mondo, potendo contare sulla collaborazione di oltre 7.000 dipendenti. ■

Sviluppate il vostro business migliorando la vostra visibilità

Potete farvi conoscere da oltre 100.000 aziende che acquistano servizi di trasporto e logistica merci ed avere nuove opportunità commerciali.



Dal 1995 Cd Selection International

Dal 1926 Guida Tuveri

Dal 1998 Transportonline.com

I mezzi di comunicazione più consultati da chi acquista servizi e forniture per il trasporto e la logistica delle merci

Contattateci o registratevi **GRATUITAMENTE
sul nostro portale www.transportonline.com**

Compilate e spedite via fax: 011 842.590 oppure chiamate: 011 840.855

Azienda..... Referente.....
Indirizzo..... Città.....
Tel..... Fax..... E-mail.....
Categoria.....
Annotazioni.....

Scoprite tutti i vantaggi riservati ai lettori di

Euromerci

**PUBLI
TRANS**
PUBLITRANS Srl
Concessionaria
esclusiva in Italia
e all'estero.

www.transportonline.com
www.tuveri.it

Direzione amministrativa:
20052 Monza (MI)
Via Romagna 33
tel. (039) 2301938 r.a.
fax (039) 2301943
direzione@tuveri.it

Direzione commerciale:
10025 Pino Torinese (TO)
Strada Traloro 10/2
tel. (011) 840 855 r.a.
fax (011) 842 590
publitrans@transportonline.com

a cura di **Matteo Mansi**

FFS CARGO E HUPAC FONDANO SBB CARGO INTERNATIONAL

FFS Cargo, divisione merci delle ferrovie elvetiche, e l'operatore del combinato Hupac hanno fondato congiuntamente una società neutra e indipendente per il traffico di transito transalpino tra la Germania e l'Italia. Un sistema di produzione cadenzato e strutture più snelle permetteranno alla nuova azienda di diventare leader dell'asse nord-sud in materia di costi. Azionisti della società sono FFS Cargo (75%) e Hupac (25%), l'operatore leader nel traffico combinato lungo l'asse nord-sud. Rimane comunque possibile la partecipazione di altri partner. La nuova società dovrà permettere di approfondire il partenariato che esiste da decenni tra le due aziende: l'obiettivo è di creare e sviluppare congiuntamente un'impresa forte, neutra e vicina alle esigenze del mercato, specializzata nella trazione. L'ottimizzazione delle risorse su relazioni selezionate e il dimezzamento dei costi strutturali saranno gli strumenti con cui raggiungere la leadership in materia di costi nel segmento del traffico combinato. La nuova società, come azienda svizzera, darà molta importanza alla qualità. La sua clientela sarà costituita in primo luogo da operatori del traffico combinato, che generano circa l'80% del fatturato complessivo previsto, valutato in 300 milioni di franchi svizzeri.



AUTOTRASPORTI RIBI PASSA A GEODIS ZÜST AMBROSETTI

Si è concluso il processo con cui Geodis Züst Ambrosetti, società del gruppo Geodis operativa in Italia nel settore trasporto su strada, ha acquisito la società Autotrasporti Ribì Spa. Un fatturato di 15 milioni di euro, circa 50 collaboratori, una flotta di 20 camion,

questi sono i numeri che vanno a integrare l'organico e il fatturato di Geodis Züst Ambrosetti che, con quest'operazione, aumenterà del 30% il proprio perimetro domestico. Con 5 filiali nel Nord Est Italia (Gorizia, Udine, Trieste, Padova e Trento) e una situata in Lombardia, Autotrasporti Ribì permette di completare il network distributivo in una delle zone più calde per il mercato della logistica e dei trasporti dove Geodis Züst Ambrosetti è già presente con un hub a Verona e un'antenna commerciale a Vicenza. L'operazione strategica appena portata a termine permette all'operatore di essere ancora più vicina alle esigenze del proprio portafoglio clienti, composto da grandi aziende, ma anche da società di piccola e media dimensione, riflesso del tessuto economico italiano. Le attività apportate dalla nuova acquisizione vanno ad aggiungersi a quelle di Geodis Züst Ambrosetti che, a oggi, dispone in Italia di 67 piattaforme, di cui 12 proprie e 55 di corrispondenti partner, gestendo così le attività di distribuzione domestica ed europee. Il forte orientamento alla crescita dimostrato dal gruppo Geodis con le quattro acquisizioni nel giro di due anni - GTL, Sincrolog e BSL - risponde all'obiettivo di consolidare la posizione del gruppo attraverso il rafforzamento di tutti i rami aziendali che nel loro complesso coprono tutti i passaggi della supply chain.

PIERRE-JEAN LORRAIN A CAPO DI GEFCO ITALIA

Pierre-Jean Lorrain, 49 anni, nato a Metz in Francia, è stato nominato nuovo direttore generale di Gefco Italia. Gefco, uno dei maggiori operatori internazionali nel settore logistica e trasporto, nata nel 1949 e controllata interamente dal gruppo PSA Peugeot Citroën, ha raggiunto nel 2009 un fatturato di 2.888 milioni di euro. Presente in oltre 150 Paesi nel mondo e con circa 9.400 dipendenti, ha adottato dal 1999 una strategia di crescita basata su servizi di logistica integrata per l'industria. Laureato in informatica presso l'Università di Nancy, Lorrain inizia il suo percorso professionale nel 1982 come IT project manager presso Unilog. Dopo un'esperienza analoga di tre anni in GFI, nel 1989 entra in Gefco Francia come IT project manager e, dal 1990 al 2000, assume la carica di automotive support function manager. Nel 2001 viene nominato automotive manager di Gefco Regno Unito, ruolo che ricopre fino al 2006, quando torna in Francia come automotive manager vehicle distribution. Dopo questa esperienza, nel giugno 2010 entra in Gefco Italia con la responsabilità di direttore generale. ■

Aprile 2010
SOTTO IL SEGNO DELL'ARIETE

Nasce TOYOTA MATERIAL HANDLING ITALIA



liberazione

Ariete: Determinato e grintoso, ma sempre leale, ama le sfide e le vince.

Aprile 2010, nasce Toyota Material Handling Italia ed è subito leader. La tradizione dei tre marchi commercializzati Toyota, BT e Cesab e la solidità di due reti commerciali composte complessivamente da oltre 90 organizzazioni sono la nostra forza. L'esperienza ed il know how acquisiti in anni di presenza sul mercato ci rendono competenti ed in grado di vincere ogni sfida. Costruiamo rapporti di fiducia, perché anticipiamo le esigenze del Cliente e ne rispettiamo il valore. www.toyota-forklifts.it

Tecnica

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

Flessibilità

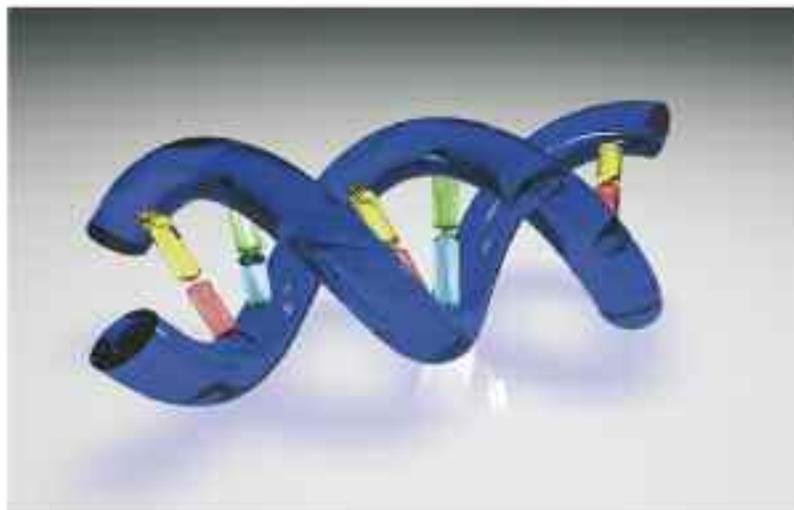
Il forte orientamento al Cliente assicura il continuo miglioramento dei processi e delle performances.

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