

Movimentare con....

Ottimizzare la filiera tramite un efficace sistema logistico e di trasporto rimane una priorità per le aziende dell'attuale universo globalizzato

ILARIA DE POLI (*)

Con un impatto occupazionale di oltre un milione di addetti e un'incidenza sul PIL nazionale del 13 per cento (fonte Assologistica), quello della logistica e dei trasporti è un settore cruciale per la competitività dell'intero sistema-Paese, sia a livello macroeconomico, di movimentazione delle merci, sia sul fronte interno aziendale. "Da un punto di vista territoriale" ha sottolineato Flavio Boscacci del Politecnico Milano "è possibile aumentare l'efficienza economica dei servizi e migliorare la qualità ambientale (riduzione del traffico e dell'inquinamenti) solo se le infrastrutture di mobilità sono costituite in forma di reti comunicanti e sinergiche". L'impresa moderna, poi, intesa come 'estesa', ossia quale un'entità unica fortemente connessa ai propri fornitori, a monte della catena produttiva, e i clienti, a valle della stessa, non può prescindere da una valida struttura logistica e da servizi di trasporto efficaci. Con l'affermarsi di Internet e di differenti modalità di scambio di beni e servizi,

del resto, il ruolo chiave dei servizi logistici, un tempo considerati di secondaria importanza, non può più essere messo in discussione. L'ampliamento dei mercati di riferimento, sotto l'effetto della globalizzazione, comporta infatti la necessità di dotarsi di solide infrastrutture di comunicazione, grazie alle quali le attuali organizzazioni 'virtuali', o di rete, in cui la strategia si concentra sul core business e il resto viene dato in outsourcing, possono usufruire dei servizi affidati a terzi come se fossero loro interni. Lo stesso utilizzo di tecniche 'lean', tese a contrarre gli oneri di magazzino e a rendere l'azienda più che mai 'snella' per rispondere in modo flessibile e dinamico alle variabili esigenze del mercato, necessita di una visione integrata dei processi logistici e produttivi. La 'scienza' logistica si è così trasformata nel tempo nel più ampio concetto di 'supply chain management', la cui funzione è gestire al meglio attività disparate quanto strategiche per la competitività aziendale, in quanto capaci di contribuire in modo rilevante alla redditività del-

l'intero processo di business. Saper integrare e coordinare il flusso dei materiali provenienti da una moltitudine di fornitori, spesso sparsi in ogni parte del mondo, e gestire la distribuzione dei prodotti finiti per mezzo di molteplici intermediari, in modo da soddisfare le esigenze dei clienti senza ritardi e al massimo livello di qualità, è l'impegnativo compito del supply chain management. Esso è chiamato a raccogliere, organizzandole in un flusso il più possibile fluido, i piani convenzionalmente separati di marketing, distribuzione, produzione e approvvigionamento, dal 'customer service' alla previsione della domanda, dalla comunicazione al material handling, dall'ordine alla localizzazione di fabbriche e depositi, dall'approvvigionamento all'imballaggio, dalla gestione dei ritorni e delle scorte ai trasporti, al magazzino e allo stoccaggio. L'integrazione fra le diverse aree è necessaria, sia perché le scelte effettuate in una certa area di attività impattano su tutte le altre, sia perché la catena produttiva risulta tanto più efficiente, quanto più risulta integra-

logica

Fonte: www.source4imagedemo.com

ta. Solo in questo modo è possibile minimizzare il costo totale delle attività logistiche (costi di mantenimento delle scorte, costi di magazzino, costi di trasporto e distribuzione, costi di processamento ordini e dei sistemi informativi), garantendo un adeguato livello di servizio.

Tecnologia: una marcia in più

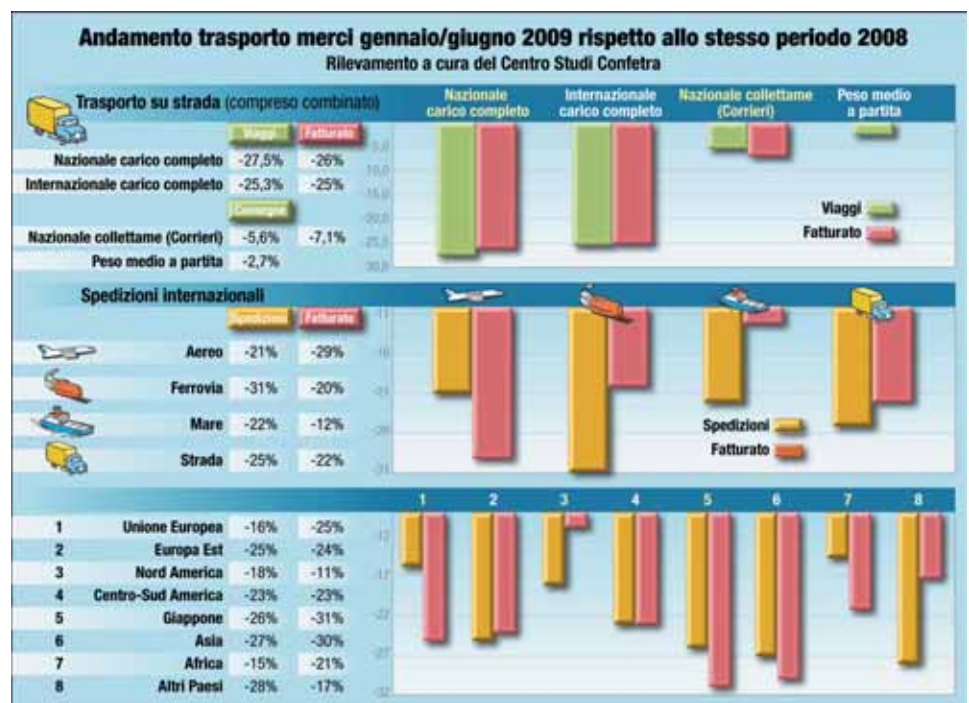
L'attuale 'frenata' economica internazionale, nonostante le inevitabili ricadute negative sul comparto della logistica e dei trasporti, ha di fatto stimolato la domanda di servizi logistici a valore aggiunto. Una gestione coordinata e puntuale degli approvvigionamenti e delle scorte, un sistema di relazioni dirette e veloci fra fornitore e cliente, la predisposizione di sistemi di gestione del magazzino costruiti a partire dalle effettive necessità dell'azienda, sono infatti solo alcuni degli accorgimenti da adottare per contrarre le spese e perfezionare le dinamiche di filiera in attesa di una reale ripresa del mercato. In questo le moderne soluzioni IT di ottimizzazione della supply chain rappresentano un fattore chiave per unire i vari componenti e partner della filiera in un insieme integrato. Le imprese 'eccellenti' possono così pensare di rendere la supply chain nel suo complesso più competitiva: la vera sfida oggi non è più impresa contro impresa, bensì supply chain contro supply chain. Un ulteriore

vantaggio derivante dall'utilizzo delle tecnologie di nuova generazione, in particolare dei sistemi d'interattività estesa oggi disponibili in rete, sta nella semplificazione della comunicazione tra soggetti differenti che, anche se geograficamente distanti, possono tornare a intrecciare validi rapporti interpersonali.

Un aiuto efficace all'ottimizzazione dei flussi può poi venire dall'adozione di sistemi di tracciabilità dei prodotti (smart label, Rfid) e apparati GPS per la localizzazione dei veicoli, che permettono di monitorare tutti i passaggi che portano dalla distribuzione di materiali, semilavorati e componenti fino al prodotto finito, in un'ottica di filiera integrata.

Infine, ottimizzare i processi logistici significa anche guardare alla sfera del trasporto, a sua volta fortemente dipendente da una gestione più accorta delle infrastrutture di movimentazione merci: "Rendere più efficiente il sistema intervenendo sui suoi punti critici è, in questo scenario

di crisi, indispensabile, poiché consente di predisporre quanto necessario a essere competitivi nel dopocrisi" ha affermato Nereo Paolo Marcucci, presidente di Assologistica. "Se negli anni è mutata la dimensione della logistica, sia per soggetti coinvolti che per quantità scambiate, non sono per questo cambiati i principi fondamentali che da sempre presidono alla movimentazione delle merci: tempo e costo, a cui si è aggiunta da qualche anno la sostenibilità ambientale". E anche in questo senso l'adozione di moderne soluzioni tecnologiche può portare indubbi vantaggi. I temi sono svariati, dall'uso di migliori tecnologie trasportistiche (motori, sistemi di trasmissione dell'energia e di controllo e mitigazione delle emissioni allo scarico, aerodinamica, materiali, sistemi di sicurezza) all'ottimizzazione delle funzionalità delle reti (infrastrutture, nodi d'interscambio, sistemi di gestione, circolazione delle informazioni, servizi di assistenza), che potrebbero avvalersi, ad esempio, di sistemi di rilevazione e controllo del traffico. A ciò si aggiungono le questioni inerenti il governo del territorio e localizzazione dei depositi in rapporto alla viabilità.





La forte contrazione dei consumi si è tradotta in un sensibile calo della domanda di movimentazione merci a tutti i livelli: strada, ferrovia, aria e acqua



Fonte: www.noaa.gov



Fonte: www.nciku.com

Riflessi della crisi

L'attuale fase congiunturale negativa sembra essersi al momento attenuata, ma è ancora difficile prevedere i tempi e i ritmi di una possibile ripresa. Ciò cui assistiamo è l'esaurirsi del processo di ridimensionamento di un ciclo economico sostenuto negli anni passati da una politica fortemente espansiva, basata su bassi tassi d'interesse e ampia liquidità, generata anche da strumenti finanziari 'innovativi' dagli effetti deleteri (vedi derivati). Gli interventi dei vari Governi a favore della crescita sembra stiano producendo alcuni risultati positivi. Nella seconda parte del primo semestre 2009 si è notato, ad esempio, un andamento della produzione industriale con tassi di crescita mese su mese meno negativi rispetto a quelli d'inizio anno. Pesa comun-

que sulla ripresa non solo un diffuso sentimento d'incertezza presso gli operatori economici, che frena gli investimenti, ma anche l'aumento della disoccupazione e le preoccupazioni sui redditi futuri disponibili, che invitano le famiglie a comportamenti prudentiali in fase di consumo, deprimendo i livelli della domanda. Secondo recenti dati Nielsen, il calo del volume delle vendite del dettaglio tradizionale è stato superiore al 4 per cento.

Il settore dei trasporti e della logistica sta risentendo gravemente della difficile situazione economica del Paese e del calo del commercio estero. Il decremento della domanda interna e d'oltralpe si è inevitabilmente tradotto in un parallelo calo della domanda di merci da trasportare. In tale contesto, è aumentata la

pressione competitiva sulle imprese del settore, chiamate a far fronte a pressanti richieste di sconti e riduzione dei prezzi da parte dei clienti, il che ha reso critico il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario dei bilanci e ridotto le risorse destinate al miglioramento degli impianti e al rinnovo delle flotte. L'impegno continua a essere rivolto all'ottimizzazione degli assetti organizzativi e delle singole fasi della supply chain, a un più rigido controllo dei costi e a una più incisiva azione commerciale.

Dal lato dei costi, poi, è vero che il prezzo del gasolio per autotrazione è sceso rispetto ai massimi raggiunti circa un anno fa (ma da marzo ha ripreso a salire), da maggio però sono aumentati significativamente i pedaggi autostradali, dopo la sospen-



Fonte: www.cypasia.org

sione prevista dal decreto 'mille proghe'.

“La crisi attraversata da tutti i comparti dell'industria e del commercio non poteva non ripercuotersi sul settore della logistica, in quanto una volta svuotati i magazzini e terminate le scorte, le aziende hanno finito per non chiedere ulteriori approvvigionamenti, il che ha portato a una drastica riduzione del movimento merci” ha sottolineato Jean-François Daher, segretario generale di Assologistica. “Come se non bastasse, le imprese del settore sono costrette a mantenere attivi tutti i servizi offerti al cliente, dallo stoccaggio al trasporto, nonostante i volumi movimentati si siano fortemente contratti e con essi i margini di guadagno. I camion continuano a viaggiare, ma a metà carico; i magazzini sono semivuoti, ma restano aperti; le operazioni di carico e scarico devono comunque andare avanti con tutte le spese connesse” egli ha proseguito. “A tutto questo si aggiunge la politica controproduttrice voluta dal Governo, che ha posto in atto una serie di aumenti sul fronte sia dei dazi portuali, sia di quelli ferroviari”.

Di recente, il BDI (Baltic Dry Index), che misura l'andamento dei noli delle navi porta-rinfuse ed è un ottimo indicatore di mercato, indica un

certo incremento nella domanda di trasporto di materie prime, segnalando quindi in anticipo rispetto ad altri indicatori la ripresa del ciclo produttivo, anche se è molto probabile che ciò avvenga per ricostituire le scorte nelle diverse filiere produttive. Rimangono invece su livelli poco remunerativi i noli delle portacontainer, che risentono di un calo dei traffici superiore al 10 per cento.

Un periodo da archiviare

In base all'analisi congiunturale del settore logistica e trasporti effettuata da Federtrasporti, i segnali di crisi emersi a partire dalla seconda parte del 2007 hanno trovato ampiamente riscontro nei dati di consuntivo per il secondo semestre 2008; i dati disponibili per i primi mesi del 2009 non invertono questa tendenza, anzi i risultati negativi tendono ad ampliarsi in tutti gli ambiti del settore, a conferma della congiuntura economica marcatamente sfavorevole in cui si trova lo Stivale. In base alle informazioni relative al traffico autostradale e aereo, comunque, tale tendenza sembra rallentare con il susseguirsi dei mesi.

Entrando nello specifico dei dati congiunturali, il traffico aereo ha segnato nel 2008 una flessione del 10 per

cento, sintesi del calo sia delle merci, sia della posta. Nei primi cinque mesi del 2009, poi, la situazione è peggiorata e le tonnellate sono calate del 28 per cento. Analoga la dinamica del traffico merci, che è diminuito del 30 per cento, mentre quello postale si è attestato a -14 per cento. I singoli tassi di variazione mensile, però, mostrano una tendenza decrescente, da -34 per cento a gennaio a -22 a maggio. Decisamente critiche le condizioni dell'autotrasporto sia nel secondo semestre 2008, sia nel primo del 2009. Un indicatore significativo del trend del trasporto terrestre è l'andamento del traffico autostradale dei veicoli pesanti. Nel 2008 il numero di veicoli-km pesanti sulla rete autostradale ha registrato una diminuzione dell'1,8 per cento, flessione accresciutasi nei mesi immediatamente successivi. In base ai dati 2009 (gennaio-aprile) il traffico autostradale ha registrato una variazione negativa del 12 per cento, anche se l'analisi dei dati mensili mette in evidenza un sensibile rallentamento dei tassi di decremento. Passando al trasporto ferroviario (dati FS), nel 2008 le tonnellate movimentate e le tkm (tonnellate per km), non considerando i volumi internazionali realizzati all'estero, sono diminuite del 7 e 6 per cento a fronte di una riduzione

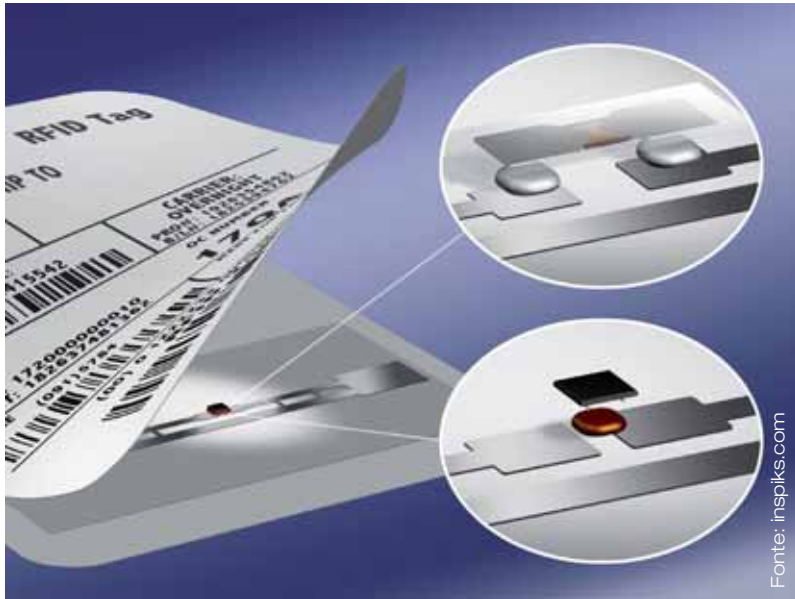
(*) ANDAMENTO TRASPORTO MERCI (GEN-GIU 2009) Rilevamento da fonti diverse

Tipologia	Periodo	Variazione	Fonte
Traffico autostradale (veicoli per km)	gen-apr 2009	-12,2%	Aiscat
Traffico ferroviario (t per km)	gen-giu 2009	n.d.	Trenitalia
Traffico aereo	gen-giu 2009		
(tot. comprensivo aviocamionato, t)	341.581	-31,5%	Assaeroporti
di cui: Linate+Malpensa	163.630	-34,4%	Assaeroporti
Ciampino+Fiumicino	71.432	-18%	Assaeroporti
Bergamo Orio al Serio	48.806	-26,5%	Assaeroporti
Traffico marittimo container			
Taranto	gen-mag	+11%	Autorità portuali
Venezia	gen-giu	+1,2%	Autorità portuali
Napoli	gen-apr	-7,3%	Autorità portuali
Genova	gen-giu	-11,7%	Autorità portuali
Trieste	gen-giu	-15,8%	Autorità portuali
La Spezia	gen-giu	-21,1%	Autorità portuali
Livorno	gen-mag	-27,9%	Autorità portuali

(*) nota congiunturale Confetra



Fonte: www.lockheedmartin.com



Fonte: inspiks.com

Le tecnologie Rfid, smart label o di localizzazione dei veicoli permettono il tracciamento e il monitoraggio delle merci

dell'offerta (treni-km) del 9 per cento. A determinare tale andamento della domanda sono stati sia il traffico tradizionale (-6 per cento per le tkm e -8 per cento per le tonnellate), sia quello combinato (per entrambi gli indicatori circa -5,5 per cento). Anche in relazione alla destinazione tutti i mercati sono in calo: le esportazioni dell'8 per cento, le importazioni del 6 per cento e il traffico nazionale del 7 e 5 per cento rispettivamente per le tonnellate e le tkm. Considerando il dato sul carico medio, in base ai dati gennaio-marzo 2009, la domanda è diminuita su base tendenziale di circa un terzo in termini di tonnellate, calo che risulta di poco inferiore per le tkm. Anche l'offerta (treni-km) ha segnato una marcata riduzione: tutte le tipologie e le destinazioni del traffico hanno registrato nei primi tre mesi del 2009

delle variazioni negative. Per il settore marittimo, il traffico di container nel 2008 ha segnato una flessione annua di poco più di mezzo punto percentuale. Gli incrementi più importanti sono stati rilevati sull'Adriatico, a Trieste (+26 per cento) e Venezia (+15 per cento) e, sul Tirreno, a La Spezia e Livorno (entrambe +5 per cento). Di converso, sono negativi i dati rilevati a Cagliari, sceso da 547 mila a 308 mila tra il 2007 e il 2008, e a Salerno (-14 per cento). Al nord, la contrazione di traffico più significativa è stata rilevata a Genova, che ha chiuso il 2008 con un calo del 5 per cento. Dal lato dell'offerta, la flotta mercantile italiana a fine 2008 ha segnato un ulteriore incremento in termini di navi del 2 per cento e di tsl (tonnellate di stazza lorda) del 4 per cento. Confetra ha invece analizzato i dati

derivanti da un'indagine svolta intervistando un panel di imprese tra le più rappresentative del settore. Ha preso in considerazione i volumi del primo semestre 2009 in rapporto a quelli dello stesso periodo del 2008, movimentati dalle tre attività fondamentali del comparto: autotrasporto a carico completo nazionale e internazionale, trasporto collettame con corrieri nazionali, spedizione internazionale. L'indagine rivela come i trasporti nazionali a carico completo abbiano registrato nei primi sei mesi del 2009 una flessione del 27 per cento, mentre quelli internazionali siano diminuiti del 25 per cento circa; in termini di fatturato la flessione è stata rispettivamente del 26 e del 25 per cento. La riduzione dei volumi nell'ambito dei traffici internazionali nel corso del primo semestre 2009 è ben documentata anche



Fonte: www.schenker.be



Fonte: www.automation.com

Le tecnologie di voice picking e gestione ottimizzata del magazzino snelliscono le operazioni di carico e scarico

dalla netta riduzione dei transiti di mezzi pesanti lungo i principali valichi alpini. I trasporti corrieristici, pur mostrando anch'essi un segno negativo, hanno risentito in misura minore della crisi. In effetti, la contrazione dei volumi e la tendenza a ridurre al minimo le scorte lungo le filiere, ordinando il venduto, hanno favorito in parte il ricorso al corriere e al collettamista.

Le spedizioni internazionali hanno registrato flessioni in tutte le modalità: -21 per cento aereo, -28 per cento ferrovia, -22 per cento mare, -25 per cento strada. Anche a livello di aree geografiche si nota un'uniforme riduzione delle spedizioni, con punte massime verso l'Asia (-27 per cento), il Giappone (-26 per cento) e l'Europa dell'est (-25 per cento). Valori meno negativi hanno caratterizzato le relazioni con l'Unione Europea e l'Africa. Tutti i principali porti italiani, a eccezione di Taranto,

hanno visto ridursi il numero di container (espresso in Teu): Genova -11,7 per cento, Trieste -15,8 per cento, La Spezia -21,1 per cento, Livorno -27,9 per cento; il traffico aereo, infine, si è ridotto nel complesso del 31,5 per cento, con punte del -34,4 per cento a Malpensa, del -26,5 per cento a Orio al Serio e del -18 per cento a Fiumicino.

Infine, in base al rapporto intitolato "L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana" realizzato da Federtrasporto in collaborazione con Nomisma, le imprese italiane risultano essere sempre più terreno di conquista da parte di aziende estere.

L'internazionalizzazione delle imprese tricolori risulta legata alle acquisizioni effettuate da grandi gruppi che mirano a rafforzare la propria posizione sul mercato italiano. Per il presidente di Federtrasporto Gian Maria Gros-Pietro

occorre dunque puntare a 'fare sistema' con le infrastrutture a servizio degli operatori, che devono seguire una "politica d'integrazione come avviene per esempio in Francia e ancor più in Germania, dove esiste un sistema della logistica combinata", in quanto il sistema della logistica, che produce ricchezza per l'intera economia del Paese, non può fare a meno delle infrastrutture. ■

(*) Fonti: Ailog (Associazione italiana di logistica e supply chain management), Assologistica (Associazione italiana imprese di logistica, magazzini generali e frigoriferi, terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali), Federtrasporto (Federazione delle associazioni di operatori e gestori di infrastruttura nei settori dei trasporti, logistica e turismo aderenti a Confindustria), Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), Politecnico di Milano



IRIS
display s.r.l.

Panel PC



Iris Display propone la nuova gamma di panel pc fanless nelle versioni acciaio inox o alluminio, con grado di protezione fino a IP67 fronte e retro, nei tagli 10"-12"-15"-17"-19" con sistemi operativi Windows embedded e Linux.

Iris Display, realizza pc industriali (panel pc, ebox, ecc..) customizzati.

I nostri panel pc rappresentano inoltre un'ottima soluzione di rimpiazzo per terminali HMI collegati a plc di vecchia generazione (Simatic S5, S7, Telemecanique, Schneider, ed altri...).