

Logistica: cresce la necessità di migliorare i risultati

Il settore è in continua evoluzione per visione e tecnologie, nonostante i problemi economici che lo affliggono in questi ultimi anni

Logistica: negli anni '50 del secolo scorso era una questione eminentemente 'fisica', di trasporto e magazzinaggio tout court, mentre lo scenario odierno vede l'espansione della 3PL/4PL (Third-Party Logistics/Fourth-Party Logistics) e la continua sofisticazione della supply chain, che si incardina sulla logistica e ne condivide per

molta parte successi e problemi. Il settore è in continua evoluzione per visione e tecnologie, nonostante i problemi economici che lo affliggono in questi ultimi anni.

Gli scenari

Lo scenario mondiale infatti mostra indici praticamente bloccati: il mercato della logistica globale in termini di fatturato

ha raggiunto l'apice nel 2008, con un valore di 3,5 trilioni di dollari, poi è crollato dell'8,3% nel 2009, ha ripreso parzialmente nel 2010, con un recupero leggermente inferiore al 5%, e sta faticosamente risalendo quest'anno, senza però ritornare ai livelli del 2008, che equivalevano al 14% del PIL mondiale (fonti: Datamonitor e Research and Markets). Anche gli studi settoriali, che

La visione di CGM

di Alberto Gradellini, direttore vendite di CGM



Il mercato italiano dei carrelli elevatori si è ripreso sensibilmente nel 2010, con una crescita compresa tra il 10 e il 15% a seconda dei segmenti. La ripresa è proseguita anche nel primo quadrimestre del 2011, mentre nel secondo quadrimestre si è avuto un rallentamento. Per il 2012 prevediamo un'ulteriore contrazione. In generale, riteniamo che il mercato italiano si stabilizzerà su un livello fisiologico di 33.000 o 34.000 macchine/anno, con un progressivo riequilibrio tra macchine da interno e macchine frontali. Riteniamo impossibile un ritorno ai numeri del 2007-2008, che erano drogati da un'eccessiva facilità di accesso al credito. Molto difficile fornire dati sul mercato dei carrelli elevatori a livello europeo e mondiale, poiché le situazioni sono molto diverse da Paese a Paese. CGM ritiene di poter offrire molti 'plus' alle aziende del settore logistico, in termini di prodotti e servizi. Innanzitutto la gamma dei carrelli elevatori CAT comprende numerosi modelli perfettamente adatti alle esigenze di questo settore, macchine che possono contribuire ad aumentare la produttività delle aziende logistiche e la sicurezza dei loro dipendenti. Uno dei prodotti CAT più interessanti per il mondo della logistica è il carrello retrat-

trattano la logistica di merci per segmenti verticali di mercato o per tipologia di servizio (per esempio i terziisti 3PL) mostrano analoghe situazioni di difficoltà e l'opinione comune degli analisti è orientata a formulare l'ipotesi di un superamento dei valori 2008 non prima del 2013, anno nel quale è previsto un fatturato eccedente i 3,8 trilioni. Ma la ripresa non sarà uguale per tutti: la vivacità della domanda avvantaggerà i fornitori di servizi che sapranno privilegiare aree quali America Latina, Paesi Bric, Medio Oriente, regione Asia-Pacifico, rispetto a Nord America ed Europa. Queste dinamiche di slittamento sono efficacemente rappresentate nella figura 1.

Per quanto riguarda le aree geografiche, particolarmente penalizzati gli Stati Uniti nel 2009, che rappresentano circa un terzo del mercato mondiale (quota pari a quella dell'Europa), e sono i dominatori nel segmento dell'outsourcing. Qui la ripresa è già iniziata nel 2010, però con qualche riserva.

Come sempre i Paesi Bric si distinguono per i segnali positivi che lanciano. La Cina Federation of Logistics and Purchasing ha dichiarato per il 2010 un fatturato equivalente a 15,7 trilioni di dollari, con un Cagr intorno al 21% annuo a partire dal 2005, con prevalenza della logistica di prodotti industriali (90%).

Anche qui stanno crescendo i 3PL (le industrie che hanno delocalizzato nella regione o quelle nazionali hanno in genere scelto di adottare i modelli occidentali, specie



Figura 1 - I 3 triangoli del commercio a maggior crescita rappresentano il 50% del commercio globale.

se esportano). Il governo cinese inoltre ha in corso piani per migliorare le infrastrutture e inoltre il settore sembra aver tratto profitto dall'adozione di sistemi di logistica ad alta tecnologia, in particolare in coincidenza dei porti, essenziali per il trasferimento delle merci verso le località più lontane.

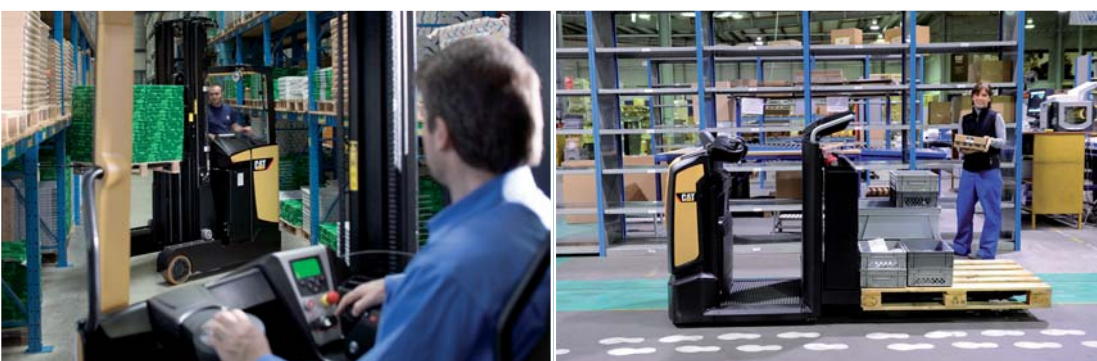
Buone notizie anche dall'India, anche se per ora la logistica locale 'vale' solo circa 100 miliardi di dollari, ossia una percentuale molto limitata del fatturato mondiale, a causa delle limitazioni oggettive esistenti (suddivisione tra stati, normative diverse, burocrazia per certi aspetti assfissante, in-

frastrutture inadatte, ecc).

Nel Sud America si registra un boom assolutamente rilevante di attività, in particolare in Brasile, che di recente ha superato gli Stati Uniti come partner commerciale della Cina. Anche qui i problemi infrastrutturali sono enormi, perché la grande crescita dei commerci ha congestionato i porti, mentre si sente ancora la mancanza di strade a lunga percorrenza e di ferrovie modernamente concepite.

I mercati emergenti in assoluto nel mondo, oltre a quelli citati del Bric sono Turchia, Messico, Malaysia, Indonesia e, nel Medio Oriente, Egitto, Arabia Saudita,

Fonte: DHL 2011



tile a corrente alternata NR-N, indicato per qualunque operazione di movimentazione all'interno dei magazzini. Disponibile in più versioni caratterizzate tra tre diversi chassis e da quattro valori di portata (14, 16, 20 e 25 quintali), questa macchina abbina una linea nuova e moderna a caratteristiche tecniche d'avanguardia che consentono di ottenere un'elevata produttività. Un altro prodotto CAT particolarmente adatto alle applicazioni logistiche è il carrello elettrico commissionatore NO20NE, rivolto al prelievo di colli al primo e secondo livello. CGM offre inoltre carrelli a noleggio e assistenza tecnica.



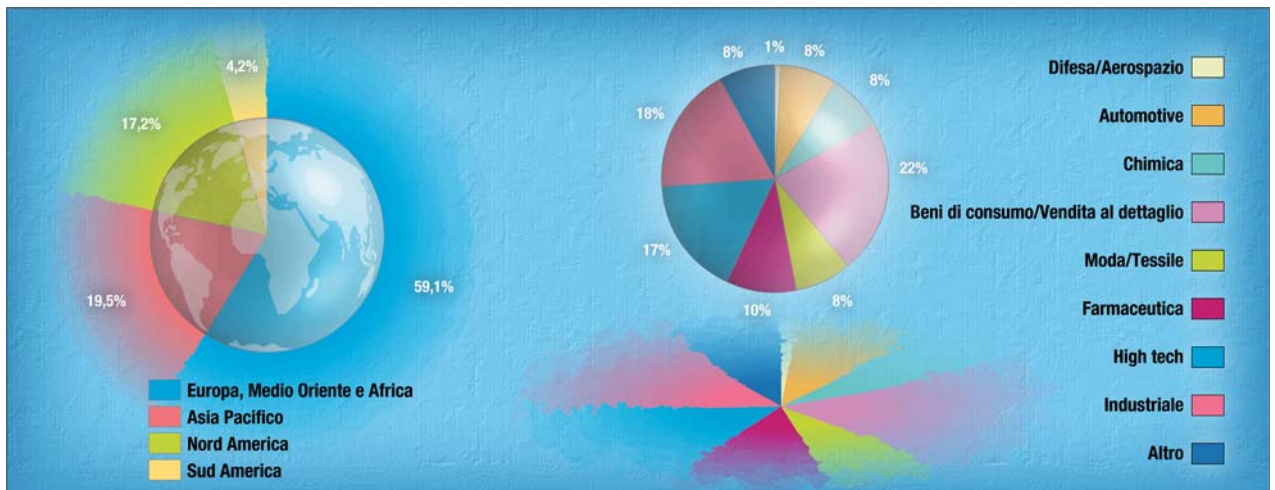


Figura 2 - Logistica mondiale in outsourcing, mercato mondiale.

Emirati Arabi Uniti. La figura 2 mostra la ripartizione del mercato della logistica in outsourcing nel 2011 per aree geografiche e per tipologia di mercato.

Lo scenario europeo

Secondo il World Bank Logistics Performance Index (LPI), ossia l'indice internazionale che misura, con la pesatura di vari parametri, le prestazioni dei vari Paesi nel settore della logistica (figura 3), nelle prime venti posizioni della classifica mondiale si collocano ben tredici Paesi europei, con la Germania capolista assoluta, grazie a un indice pari a 4,11. Tuttavia la crisi mondiale non ha certo risparmiato il nostro continente. Nel 2008 nella sola Europa occiden-

tale il settore logistico deteneva il 21% del mercato mondiale, con un valore superiore a 750 miliardi di dollari. Il 2009 è stato particolarmente negativo, ma una certa ripresa a partire dai primi mesi del 2010 è documentata da indicatori microeconomici: ad esempio nei porti di Anversa e Rotterdam i volumi di container sono cresciuti rispettivamente dal 16 e del 14,5%, mentre le transazioni immobiliari per l'acquisto o l'affitto di immobili commerciali destinati alla logistica stanno andando bene, specialmente nell'Est Europeo.

Bisogna tuttavia attendere la chiusura definitiva dell'anno per verificare se i dati del primo semestre sono in linea con quelli del secondo. Per il futuro Analytiqa

formula buone previsioni per quanto riguarda l'Europa occidentale tra il 2011 e il 2015, con ipotesi di crescita in ragione di almeno 32 miliardi di euro di introiti e aumento dell'outsourcing del 26%, seppure in modo disomogeneo in relazione alle situazioni specifiche dei vari Paesi; si tratta comunque essenzialmente del recupero di quanto perso negli anni precedenti, come del resto a livello mondiale. La logistica destinata al dettaglio dovrebbe continuare a dominare il settore, ma si assisterà anche alla crescita dei servizi destinati al dettaglio multicanale. Inoltre nei consumatori dovrebbe aumentare la propensione all'online shopping/consegna a casa, con spiccata incidenza sui modelli lo-

I lettori Cognex di Davide Fedeli, ID products sales engineer Cognex International Inc.



Tutti i giorni si parla di globalizzazione e delle conseguenze in tutti gli aspetti della vita quotidiana, e la logistica è profondamente coinvolta in questi cambiamenti, in Italia come nel resto d'Europa. Le aziende stanno centralizzando tutti i siti produttivi e i servizi, spesso delocalizzandoli nel Far East al fine di ridurre i costi, ma al contempo il cliente finale cerca rapidità e guarda con molta criticità alla qualità. In quest'ottica, in cui i processi logistici assumono importanza sempre maggiore, un player mondiale come Cognex, leader nella visione artificiale, con una vasta base di installato nel manufacturing, in grado di lavorare fianco a fianco con il cliente al fine di realizzare nuove soluzioni nei suoi processi, può diventare un partner globale in grado di supportare tutti i processi del cliente, dalla produzione alla distribuzione, con una vasta gamma di prodotti al top per qualità, dall'ispezione all'identificazione. E non importa dove abbia sede l'azienda cliente, grazie

alla capillare presenza di Cognex, presente con uffici diretti in più di 20 Paesi e con partner nelle altre nazioni, che possono soddisfare tutte le esigenze dalla fase di prevendita al supporto e assistenza. Nella catena logistica, la gestione degli oggetti 'non letti', si traduce in costi, necessità di risorse, regole e spazi dedicati. I lettori Cognex con la loro tecnologia esclusiva sono in grado di ridurre il numero di oggetti non identificati, in quanto sono in grado di leggere in condizioni generalmente proibitive in termini di velocità, illuminazione, orientamento, tipologie e dimensioni e presenza di codici in pessimo stato poiché stampati in località remote e magari sottoposti a viaggi in container per migliaia e migliaia di chilometri, con basso contrasto, danneggiamenti, graffi: in tal modo riducono efficacemente gli sforzi dell'operatore logistico. Perché, come dice il motto della gamma di identificazione di Cognex, "We Can Read It".

gistici tradizionali. Nella movimentazione FMCG (Fast Moving Consumer Goods) e nel dettaglio sussistono gli elementi per buone performance (+15%), mentre nella farmaceutica è previsto un aumento del 24% per quanto riguarda l'outsourcing. Nell'automotive e high-tech, i più colpiti dalla recessione tra il 2007 e il 2010, la ripresa dovrebbe essere più sensibile, Paesi più attivi invece dovrebbero essere Italia e Germania (in Francia e Benelux si dovrebbe potenziare l'outsourcing). Indubbiamente il periodo di flessione ha indotto la produzione e il commercio a rivedere alcuni punti fermi relativi alle consuetudini logistiche più in uso.

In vista degli anni a venire, vale la pena citare alcuni aspetti normativi e politici di indirizzo indicati dalla Commissione Europea per il settore. Tra il 2006 e il 2007 essa ha elaborato dei documenti per semplificarne e potenziarne le attività: tra i punti presi in considerazione, di carattere organizzativo e tecnologico, si segnalano l'identificazione dei colli di bottiglia, il collegamento ai satelliti come Galileo per il tracciamento dei cargo, soluzioni tecnologiche per ferrovie e trasporto marittimo o fluviale (Long-range Identification and Tracking, River Informa-

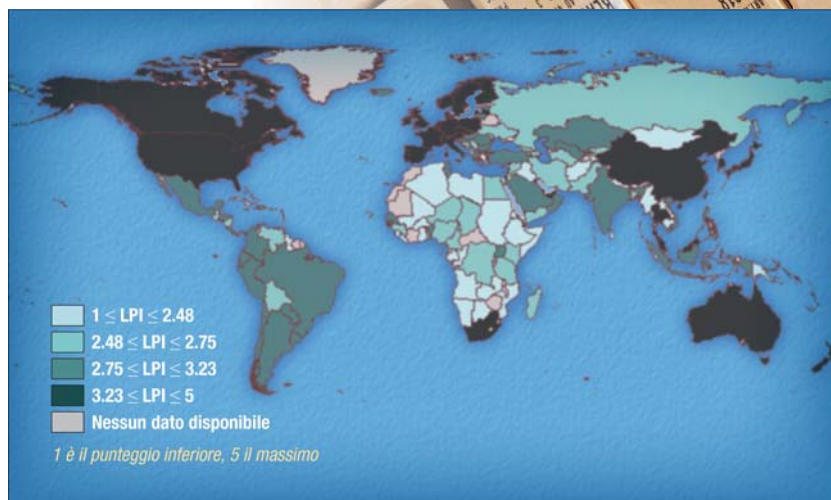


Figura 3 - Indice delle prestazioni dei vari paesi nel settore della logistica

tion System and Automation Identification System oltre a SafeSeaNet, Telematic Application For Freight, European Railway Traffic Management System) il tutto finalizzato a convergere negli ITS (Intelligent Transport Systems), la certificazione continentale per gli specialisti di logistica, la creazione di indicatori statistici, un miglior uso delle infrastrutture con il potenziamento delle tecnologie, la semplificazione delle catene multimodali e la promozione

di progetti di multimodalità, la creazione di standard comuni europei per i carichi (ossia unità intermodali comuni a tutti i paesi). Queste iniziative hanno portato nel 2007 all'emissione dell'Action Plan for Freight Transport Logistics. Quest'anno poi è uscito il Libro Bianco sul trasporto che sottolinea quattro elementi fondamentali di integrazione: completamento di una reale ossatura multimodale dell'Unione (Roadmap to a single European Transport

I plus Psion per la logistica

di **Eleonora Scilanga**, marketing communications manager di Psion Italia

L'introduzione del concetto di Open Source Mobility' (OSM) segna un'importante tappa del percorso evolutivo di Psion: grazie a esso è stato possibile ridurre drasticamente i costi di gestione totali per i clienti, fornendo la soluzione più adatta alle loro necessità, creare nuove opportunità di business per gli sviluppatori, i rivenditori e i partner, nonché favorire lo sviluppo del business di Psion stessa. Open Source Mobility è stata creata sfruttando alcuni concetti significativi e innovativi, in particolar modo quelli dell'Open Innovation e dell'Open Source. In particolare quest'ultimo, che si basa sull'uso di una piattaforma di natura non proprietaria e basata su standard, rappresenta il punto di partenza che sviluppatori e utilizzatori possono sfruttare e far evolvere per ottenere reciproci vantaggi. La modularità è stata una componente essenziale dei prodotti Psion per molti anni, specialmente per quanto riguarda la famiglia di prodotti Workabout Pro. Con l'introduzione del concetto OSM la differenza sostanziale risiede nel fatto che negli sviluppi futuri della sua piattaforma modulare, Psion estenderà i benefici di questo approccio modulare ai clienti e ai partner. Grazie all'uso di interfacce aperte e basate su standard, Psion è già in grado di prolungare la durata dei prodotti impiegati, sostituendo solamente i moduli difettosi oppure obsoleti invece che l'intero prodotto.

I vantaggi per i clienti, gli sviluppatori e i partner sono di assoluto rilievo in termini di creazione di valore, differenziazione, competitività e costo totale di possesso (TCO - total cost of ownership). La chiave di volta di OSM è 'Ingenuity Working', la community virtuale e aperta (accessibile all'indirizzo www.ingenuityworking.com), ideata allo scopo di consentire la cooperazione tra sviluppatori, partner e clienti Psion finalizzata al supporto di tre nuove iniziative: condividere in toto i valori e tutti i momenti della vita aziendale di Psion in modo da creare un rapporto di fiducia che nessun altro concorrente o azienda è in grado di instaurare; condividere e sfruttare l'ampio portafoglio di IP di Psion con il maggior numero possibile di venditori e fornitori di componenti; promuovere un dialogo aperto, franco e senza barriere di alcun tipo con la propria comunità globale di clienti e di rivenditori.



Area), misure per contenere il tasso di CO₂, percorso tecnologico definito e specifiche infrastrutture privilegiate. Per quanto concerne la roadmap tecnologica, include la gestione integrata del trasporto e i sistemi informativi, l'infrastruttura intelligente e innovazioni per la mobilità urbana.

Lo scenario nazionale

Per ciò che attiene allo scenario nazionale, il settore della logistica viene indicato con un valore superiore ai 200 miliardi di euro, con un picco massimo nel 2008 e valori inferiori negli anni successivi; il Logistics

Performance Index dell'Italia è pari a 3,64. Recentemente la Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha realizzato una ricerca sullo stato attuale e sugli scenari evolutivi del trasporto merci e della logistica in Italia, nella quale si è evidenziato che il costo di quest'ultima risulti superiore dell'11% rispetto alla media europea, con un gap di competitività del Sistema Paese pari a circa 12 miliardi di euro. Esistono tuttavia dei margini di miglioramento, tramite una ripresa di efficienza e un recupero di domanda interna, che porterebbero a una

valutazione complessiva di 8 miliardi di potenziale positività. Il tessuto economico italiano, caratterizzato da prevalenza di PMI, trasporto leggero e costi fuori media, sconta la presenza di colli di bottiglia normativi/operativi; in quest'ultimo ambito emergono la scarsa efficienza delle aree portuali e retroportuali e la disomogeneità nei trasporti (il trasporto stradale è polverizzato e quello ferroviario risulta attraente per l'utilizzo solo per treni blocco su rotte remunerative). Infine, Confetra ha sottolineato i ritardi nella realizzazione dei corridoi ferroviari intraeuropei.

La visione di Smoov Asrv di Roberto Bianco, presidente & CEO di Smoov Asrv



Il mercato nazionale della logistica sta cambiando in maniera considerevole. Nel nostro Paese le PMI rischiano di essere messe in crisi dagli effetti dirompenti scaturiti dalla globalizzazione dei mercati e dalla forte competizione internazionale. Prende piede un nuovo scenario logistico in cui l'organizzazione di magazzino si appresta a subire una trasformazione radicale. L'integrazione dei mercati costringe le aziende a operare in maniera rapida ed efficiente e a disporre di tecnologie innovative capaci di cambiare il volto del magazzino tradizionale, trasformandolo in una delle componenti chiave della logistica moderna. Da luogo di stoccaggio il magazzino diventa sempre più un luogo di servizio, con personale specializzato nell'assemblaggio, nel kitting, nel confezionamento, nelle riparazioni e, in generale, nell'assistenza. Un contenitore multifunzionale che spinge l'azienda all'adozione di strumenti, processi e attività in grado di sostenere lo sviluppo dei nuovi trend dettati dal mercato. Oggi, le PMI italiane necessitano di una dotazione logistica ad hoc, tarata

su esigenze specifiche, in grado di saper leggere la realtà e rispondere a effettivi bisogni, spesso atipici e differenti rispetto a quelli delle realtà medio-grandi ai quali si rivolgono spesso gli operatori di servizi logistici avanzati. Sull'analisi di questi aspetti trova fondamento il concetto base del sistema Smoov Asrv, la rivoluzionaria tecnologia sviluppata secondo le logiche dell'automazione distribuita.

Il sistema si compone di ASRV (Automated Storage & Retrieval Vehicle), unità di movimentazione che prelevano, stoccano e movimentano in modo automatico le U.d.C. e di moduli software capaci di razionalizzare gli spostamenti delle U.d.C. e ottimizzare lo stoccaggio della merce. Gli Asrv sono bi-direzionali e si muovono su una rete di binari dedicata e posizionata direttamente sugli scaffali al di sotto del piano di appoggio dei pallet. Piccoli veicoli che riproducono le funzionalità dei grandi sistemi traslo elevatori ribaltandone la logica di funzionamento: non un unico grande impianto automatico, ma un sistema costituito di tante piccole 'formiche' che muovendosi in modo coordinato e veloce realizzano le operazioni di stoccaggio e prelievo.

La tecnologia Smoov si adegua alle caratteristiche dei magazzini senza costringere i magazzini a modificarsi in ragione dei vincoli della tecnologia medesima. Un sistema che verte sui concetti della scalabilità, flessibilità, modularità. La scalabilità è garantita dal numero di Asrv impiegati nello stoccaggio, i quali possono variare in funzione delle esigenze dell'utilizzatore secondo un principio di plug & play. La modularità assicura la configurazione di un magazzino automatico anche laddove le condizioni dei locali in termini di spazio e dimensioni lo renderebbero difficile. Un grande rendimento volumetrico e un'altissima selettività che consentono numerose configurazioni anche combinate (zone alta densità di stoccaggio con zone alta selettività).

La flessibilità consiste nella possibilità di variare la flotta per adeguarla alle esigenze produttive del momento. Il sistema Smoov è una innovazione disruptive che genera un nuovo mercato e rende possibile e conveniente l'automazione nelle PMI, superando eventuali ostacoli relativi a dimensioni, caratteristiche dei locali ed esigenze just in time dettate dai nuovi trend di mercato. Smoov Asrv ha nel proprio DNA le spinte propulsive per gestire le attuali esigenze relative alla configurazione di magazzino, garantendo contemporaneamente una continua innovazione, fondamentale in un contesto fortemente competitivo dove la capacità di uscire dagli schemi e riuscire a immaginare e implementare nuove soluzioni è una condizione essenziale.

I plus di Sick per la logistica

Direzione vendite di Sick

La struttura organizzativa e la mission strategica di Sick sono da diversi decenni fortemente orientate al mercato dell'automazione della logistica, con una posizione di leadership in numerose branch a livello mondiale. I continui e importanti investimenti in R&D, una struttura capillare e flessibile in tutti i continenti e una posizione da trend setter nelle tecnologie emergenti sono alcune delle prerogative aziendali vincenti in un mercato che propone opportunità e modelli di business sempre più selezionati e complessi. Globalizzazione e nuove geografie dei mercati, nuovi flussi intermodali, maggiore complessità della tracciabilità worldwide, incremento dei livelli di sicurezza sul lavoro sono ormai i leitmotiv per gli operatori di settore. Attraverso l'impiego di tecnologie emergenti come i sistemi laser TOF (Time Of Flight) o i sistemi in radiofrequenza Rfid, Sick è in grado di approcciare e risolvere complesse applicazioni legate al mondo della logistica. Grazie a soluzioni per il riconoscimento in sicurezza del volume, delle geometrie di veicoli, container, persone e merci, il gruppo è fortemente orientato e presente in settori come il Traffic Management, il comparto portuale (gru e movimentazione container), il controllo accessi e la Building Security (public utility, musei, stadi). Molto intensa in questi anni è stata anche l'attività di consolidamento e sviluppo di nuove tecnologie e soluzioni per la tracciabilità e l'identificazione delle merci e dei flussi, in branch come la GDO, il retail, gli automated guided vehicles e il mondo del sorting (corrieri, poste, e aeroporti) e dei magazzini automatici. Sick rimane quindi un partner indispensabile per affrontare con successo le nuove sfide che la globalizzazione proporrà ai player leader di settore nel comparto della logistica.



Il Nuovo Piano della Logistica 2011-2020, presentato a fine 2010 e approvato dalla Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica nei mesi scorsi (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), è uno strumento operativo che intende modificare nel prossimo decennio il rapporto domanda-offerta attraverso una serie di azioni già in attuazione, mirate alla riduzione dell'inefficienza e al rilancio della competitività delle imprese, ma soprattutto alla creazione di una visione strategica e complessiva del sistema dei trasporti, con particolare riguardo alle specificità territoriali. Il Piano è stato esaminato a fondo da panel organizzati dai rappresentanti delle infrastrutture

termine il network logistico e a ridisegnare le strategie distributive. Queste previsioni positive non devono far dimenticare però che oggi logistica in Italia significa ancora attività di tipo materiale (trasportare e immagazzinare) che incide sul fatturato delle aziende dal 2 al 7%: siamo ancora ben lontani, almeno per la maggioranza degli operatori logistici, da un'eventuale loro capacità di proporsi come figure in grado di 'orchestrare' la supply chain.

I trend di mercato

Global Intelligence Alliance ha delineato una serie di trend in corso che si riferiscono all'Europa (ma si possono applicare senza

problemi al mondo occidentale) con una visione che si protrae almeno fino al 2016. Oltre allo sviluppo tecnologico, di cui si parlerà più diffusamente in seguito, emerge la tendenza al consolidamento, con l'aumento di M&A (Merger and Acquisition) in un settore abbastanza frammentato e segnato di recente dai fallimenti di

motive telecontrollate; lo sforzo impresso alla loro reale modernizzazione è tra i più significativi in questo decennio. Aumenta quindi la competizione tra i corrieri (aria e terra), con positivi riscontri per efficienza e affidabilità.

Oggi nel mondo esistono circa 4.000 3PL (Third-Party Logistics), ma quelli che dispongono di una rete mondiale e trattano ogni tipo di merce, con ogni tipo di mezzo vettore, detengono solo il 40% del mercato complessivo. Emergono anche i 4PL (Fourth-Party Logistics) che si differenziano dai 3 PL (genericamente fornitori di servizi esternalizzati, con proprie strutture e mezzi) per il fatto di fornire gestione a contratto, in genere dell'intera supply chain, senza disporre di mezzi propri, ma utilizzando quelli del cliente, eventualmente avvalendosi di ulteriori terze parti. I 4PL sono consulenti a tutto tondo, che si occupano di ogni aspetto, dalla struttura IT alla piccola movimentazione.

Voci fuori dal coro

In un'analisi obiettiva e super partes non ci si può esimere dal riportare qualche annotazione, senza commenti di merito, che proviene da alcuni operatori a livello internazionale: le loro lamentele riguardano principalmente il protezionismo nei mercati, la carenza di standard elettronici internazionali relativi al commercio, i controlli burocratici alle frontiere e la carenza delle infrastrutture.

Per quanto concerne l'operatività dei corrieri espresso, denunciano la mancata messa in esecuzione degli accordi di Doha (promossi nel 2001 dal WTO) e, in tema di commercio marittimo, sottolineano che esso è ostacolato da leggi e regolamenti locali in contrasto con i disposti della IMO (International Maritime Organization) delle Nazioni Unite.

Infine, in tema di sicurezza, ritengono fortemente penalizzante la legge statunitense che impone il 100% di scannerizzazione dei container (una legislazione particolarmente severa è stata introdotta negli USA dopo l'11 settembre e la creazione del Department of Homeland Security, - ndr) e l'implementazione di nuove leggi UE per la sicurezza dei cargo.

Questo tira e molla sui temi di fondo con le autorità riguarda i costi, obiettivamente alti, che gli operatori debbono affrontare per raggiungere la conformità con leggi

Fonte: VDC Research

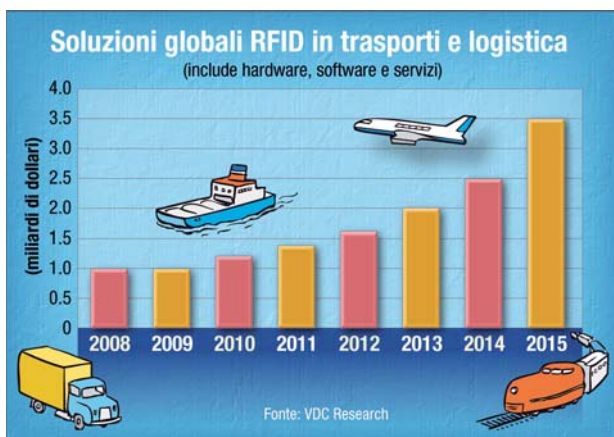



Figura 4 - Mercato mondiale soluzioni Rfid per trasporti e logistica (hardware, software e servizi) in miliardi di dollari.

di logistica, delle associazioni di categoria del trasporto e delle istituzioni locali e regionali, per valutarne la coerenza e le criticità rispetto alle politiche locali in atto e previste. In tema di analisi del settore e prospettive di crescita, qualche mese fa una ricerca SDA Bocconi-Accenture ha rilevato le possibilità di crescita per l'esternalizzazione della logistica nazionale, che potrebbero crescere dell'1% nel prossimo triennio.

È in rapido aumento l'uso di prassi collaborative tra i vari settori della catena logistica: il 100% delle aziende indagate utilizza strumenti appositi per la gestione degli ordini tra i clienti e fornitori, mentre il 70% adotta tecnologie e prassi di advanced shipping notes e soluzioni di fatturazione elettronica. Una buona percentuale degli intervistati si avvale del Vendor Management Inventory e del Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment; buona anche la disposizione a rivedere a breve

aziende medie e medio-piccole; anche la riduzione dei costi e la fluidificazione delle attività dovrebbero costituire un obiettivo primario. È in crescita l'e-commerce (aumentato a livello europeo del 22% nel 2009) e conseguentemente riceve impulso la relativa logistica e la consegna di pacchi B2C. Il controllo dell'efficacia dei costi a medio termine induce a favorire il trasporto ferroviario, marittimo e stradale rispetto a quello aereo (questo trend è direttamente collegato con i problemi di rifornimento petrolifero dal Nordafrica). Il comparto del trasporto aereo merci nel 2008 ha subito pesanti perdite complessive e alcune linee hanno dichiarato bancarotta.

Il tema è sottolineato ampiamente da un altro osservatorio di mercato (Plunkett Research) che evidenzia l'opzione ferroviaria come via percorribile: le ferrovie stanno approntando sistemi avanzati come l'Rfid, il controllo computerizzato della potenza, la mappatura GPS dei percorsi e le loco-



e disposizioni locali, tanto più difforni quanto maggiore è il numero di mercati ai quali si applica la loro attività

Tecnologie e automazione

Pur non essendo questa la sede per tracciare una panoramica commerciale, ricordiamo che secondo Capgemini (2010 Third-Party Logistics Study) oltre il 70% delle aziende che movimentano beni di consumo ha implementato tool IT dedicati espressamente alla logistica. Basti dire comunque che le tecnologie esistenti sono in continuo sviluppo e interessano tutte le aree del Logistics Management e del Supply Chain Management (dai software di integrazione tra i macchinari a quelli di controllo operativo o di business control). Si manifesta in misura crescente un forte interesse per l'aspetto prestazionale (sempre più nel mirino degli addetti al settore in vista dell'accresciuta competizione globale), con esempi di modellizzazione e simulazione del flusso di merci all'interno della catena di trasporto (idealmente via mare, ma non solo). Segmenti di rilievo sono quelli della e-logistica e la e-supply chain, branche significative del grande albero dell'e-business. Qui si sta agitando il tema della standardizzazione come elemento fondante di una crescita razionalmente strutturata e non caotica: la presenza di consorzi standardizzatori generalmente accettati permette il trasferimento di esperienze positive dall'automazione dei processi di supply chain settoriali (come nel caso di quella consolidata per l'elettronica e i semiconduttori) a un contesto generalizzato. Il percorso di fattibilità prevede l'applicazione di situazioni teoriche a una situazione reale, nella quale sia assolutamente prevista la presenza essenziale e fondante delle terze parti (quindi con i propri sistemi operativi, con relativi pregi e difetti): alcune recenti realizzazioni offrono indicazioni positive per la realizzabilità di una standardizzazione efficace. Un altro settore in crescita è quello dei sistemi di identificazione (prodotti e container) e delle applicazioni mobili, per i quali recentemente si è visto un afflusso sul mercato di soluzioni di particolare interesse. Solo a titolo d'esempio, ricordiamo che nel 2010 il settore dei trasporti ha assorbito almeno il 28% di tutte le vendite dei sistemi Rfid (figura 4).

Se ne sentirà parlare: sicurezza e disaster recovery

La coincidenza del disastro di Fukushima con la crisi economica mondiale ha attirato sicuramente l'attenzione degli operatori di logistica e supply chain sul tema della sicurezza: da più parti giunge infatti una serie di richiami a riconsiderare l'impatto su questi ambiti di un evento catastrofico di grande portata (ma possiamo inserire anche gli uragani o i grandi eventi politico-sociali nel conto, se non altro per i loro riflessi operativi).

Manca ancora, o per lo meno non è particolarmente presente tra le priorità del settore (anche perché i costi relativi sono piuttosto ingenti), la SCDP (Supply Chain Disaster Preparedness), ossia la capacità di approntare le supply chain, in particolare quelle lunghe e complesse, a un'efficace reazione a eventi di dimensione eccedente la disfunzionalità considerata standard. Per promuovere l'elasticità in ogni passaggio l'ISO ha recentemente sviluppato un nuovo standard, ossia ISO 28002.2011 (Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain), che appartiene alla serie 28000 di standard relativi ai sistemi per la gestione della sicurezza, sviluppati anche per finalità antiterroristiche. Tale standard si pone come integrazione e superamento qualitativo del precedente, emesso nel 2007 (Specification for security management systems for the supply chain) e in effetti permette di rafforzare la prevenzione, la protezione e la risposta a eventi catastrofici.

Al di là della standardizzazione ISO, vale la pena di ricordare che altri enti operano nel campo della sicurezza in senso lato; ad esempio, riprendendo l'esempio statunitense, l'Organizzazione Mondiale delle Dogane propone un modello standard di certificazione della sicurezza della supply chain, che nell'ambito dell'UE si definisce Authorized Economic Operator (AEO).

Ailog - Analytiqa
Confetra - Assologistica
CGM - Cognex
Datamonitor.com
Global Intelligence
Psion - Research and Markets
Sick - Smoov Asrv
VDC Research