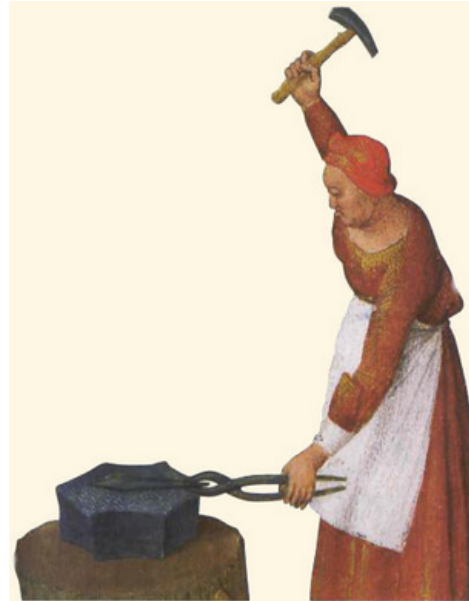


LA PIATTAFORMA LOGISTICA

La globalizzazione ha modificato profondamente la struttura produttiva e distributiva delle imprese produttive. Si è passati da una "manifattura di prossimità" in cui il luogo di produzione era prossimo al luogo trasformazione e consumo, ad una "manifattura logistica" in cui il prodotto per arrivare al consumatore, deve fare un lungo viaggio. In questo contesto, la logistica diventa uno degli elementi strategici più rilevanti nella competizione fra aziende.



Il successo di una azienda dipende in modo sostanziale dall'efficacia dei metodi di interazione fra i singoli settori di questa; ciò ha portato a dare una crescente importanza alla funzione logistica, intesa in senso ampio ed in particolare alle attività connesse alla logistica distributiva, nel suo ruolo di anello di congiunzione tra produzione e distribuzione.

E' in questa logica che si inserisce la necessità di sviluppare dei “Poli Logistici” o “Piattaforme Logistiche”.

L'organizzazione di un efficace “Sistema Logistico” infatti ha l'obiettivo di ridurre i costi di gestione, razionalizzando i flussi e migliorando l'efficienza dell'intero processo di gestione e di spedizione del prodotto finito.



Così, in collaborazione con aziende di trasporto che operano sui territori, si sviluppano modelli e strumenti, che consentono di rendere più efficienti i servizi logistici, migliorando in termini di rapidità, puntualità ed affidabilità il servizio verso i clienti; si predispongono piattaforme logistiche che con i loro servizi operativi, consentono



di governare i flussi di movimentazione dei prodotti finiti, sino alla consegna ai clienti finali, secondo i canali di distribuzione scelti dalle aziende.



La realizzazione di un “Sistema Logistico” efficiente, consente alle singole aziende, attraverso una piattaforma software accessibile su internet, di controllare i processi logistici e trasmettere gli ordini di spedizione della merce, mentre le attività di predisposizione dei colli, di magazzino e di spedizione rimangono a carico dell’operatore logistico.

Questa soluzione di **outsourcing** nasce dalla consapevolezza da parte delle Aziende che le attività di magazzino e della logistica possano essere affidate ad un partner esterno, ottenendo in questo modo, vantaggi economici ed organizzativi. Attraverso l'outsourcing, l'azienda può infatti aumentare la propria flessibilità, snellire l'organizzazione ed aumentare la capacità produttiva, concentrandosi su aspetti strategici del suo core business ed ottenendo contemporaneamente una consistente riduzione dei costi fissi aziendali. L'outsourcing di magazzino e della logistica, è un elemento essenziale all'interno della **new economy** e vantaggioso essenzialmente per due motivi:



- 1) la trasformazione dei costi da fissi a variabili;
- 2) la possibilità di disporre di un servizio integrato, flessibile ed efficiente.

Secondo una moderna definizione, la Logistica è l'efficiente trasferimento dei prodotti finiti, a partire dall'uscita delle linee di produzione, fino al consumatore finale ed in alcuni casi, comprende il trasferimento delle materie prime, dalle fonti di approvvigionamento all'ingresso delle linee di



produzione. L'insieme di queste attività abbraccia: il trasporto, il magazzinaggio, la movimentazione dei materiali, l'imballaggio di protezione, la gestione delle scorte, l'ubicazione dei fabbricati e dei depositi, la gestione degli ordini, le previsioni di marketing e l'assistenza alla clientela. E' evidente che non è sufficiente realizzare un ottimo prodotto, bisogna renderlo competitivo, occorre

quindi una strategia articolata che lo faccia arrivare nel modo più efficiente possibile, dal cancello dell'azienda alle mani del consumatore.

Questa esigenza, avvertita da sempre, ha conosciuto un'eccezionale accelerazione negli ultimi anni. E' infatti una delle tante ricadute della globalizzazione, che sta costringendo il mondo della produzione, quello dell'intermediazione e quello del consumo, a riorganizzarsi dalla base.



Oggi, la distribuzione assume un valore decisivo e non c'è piccola o grande impresa che possa non tenerne conto. Se fino a ieri i prodotti erano realizzati vicino al luogo in cui venivano distribuiti e

venduti, oggi non è più così. Ci sono ad esempio, materie prime, che partono dall'Italia dirette in Cina, lì vengono lavorate o semilavorate, per poi rientrare in Italia e una volta rifinite, prendere infine la strada dei mercati mondiali.

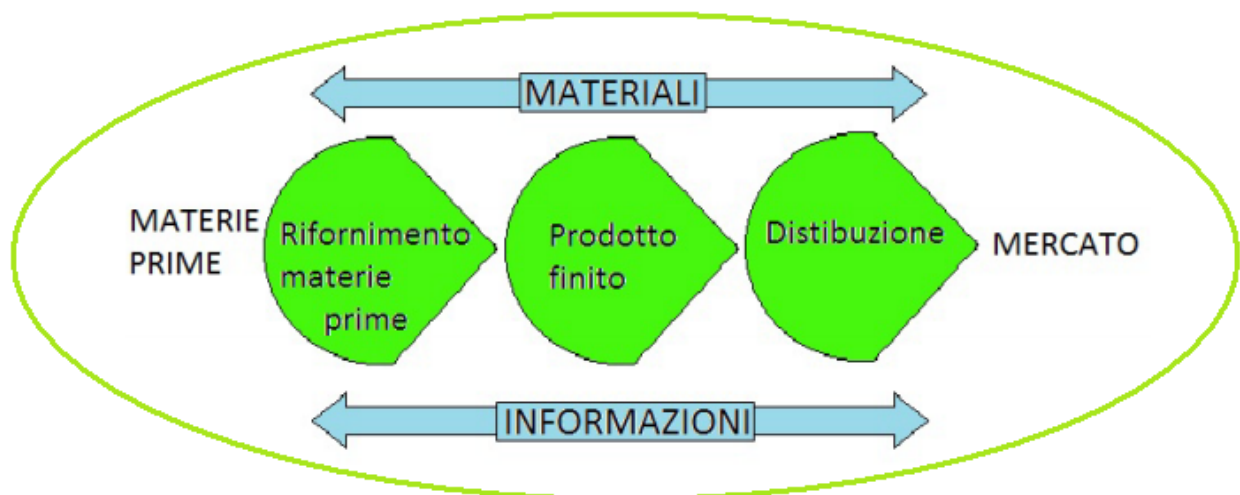
Sono soprattutto le aziende di piccole o medie dimensioni, abili nella componente manifatturiera, che accusano difficoltà proprio a causa delle loro ridotte dimensioni poiché non in grado di attivare quelle componenti (ricerca, marketing e logistica), che fanno ormai parte integrante di qualsiasi prodotto.

Da qui nasce l'esigenza vitale di "fare sistema": dare vita ad un **meta distretto della logistica**, nell'intento di realizzare un network, che riunifichi in un unico progetto i servizi di trasporto, logistica ed intermediazioni, esistenti sul territorio.

La supply chain

L'azienda non è un sistema chiuso, ha forti relazioni con l'esterno. E' necessario di conseguenza, presidiare l'intera catena di fornitura (supply chain), che va dal reperimento delle materie prime, fino alla consegna al cliente finale.

Ciò significa che nell'azienda, sia fondamentale coordinare sotto un'unica responsabilità, tutto il flusso logistico-produttivo. La logistica quindi, non deve solo portare il prodotto a casa del cliente finale, ma deve cercare un'integrazione con gli attori esterni all'azienda, cioè fornitori e distributori.



Assumono così un ruolo sempre più importante concetti tipo:

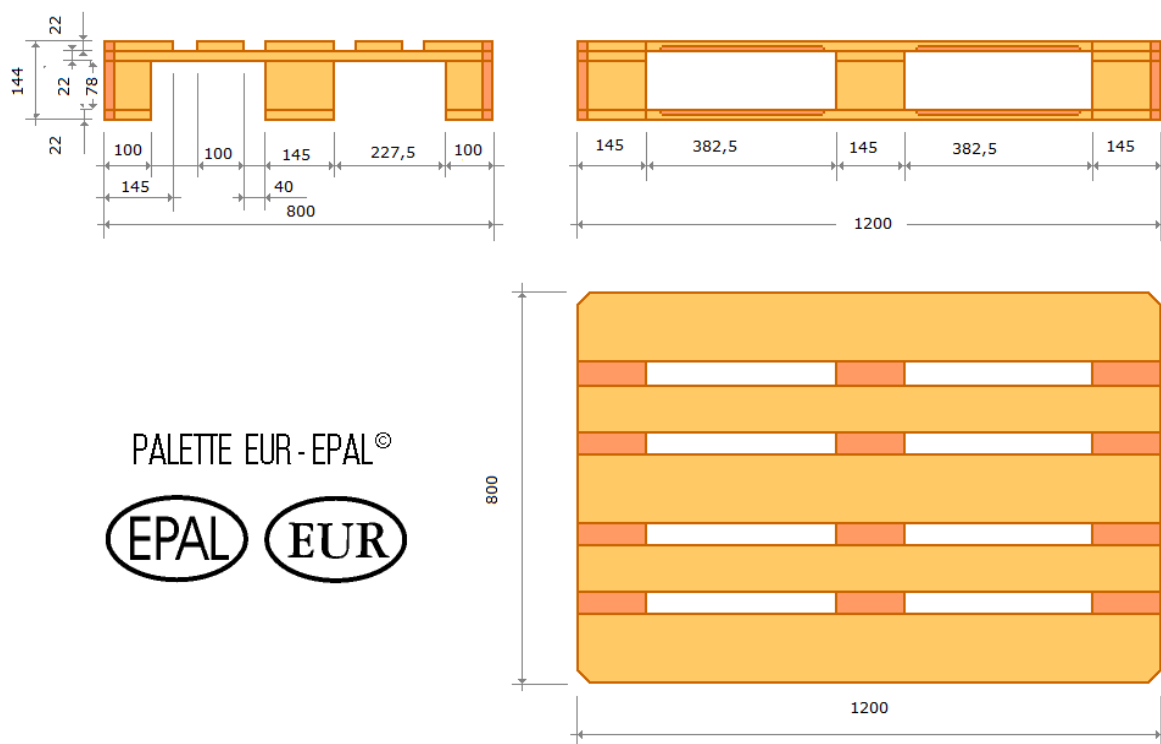
- supportare i fornitori nello sviluppo di pezzi e macchine;
 - gestire programmazioni congiunte con fornitori e clienti;
 - gestire la **reverse logistic** ovvero i flussi di materiali che rientrano dal mercato (per esempio i resi cliente, ma anche l'invenduto in caso di spedizione in conto vendita);
-
- assistenza tecnica;
 - aiutare il cliente nella gestione dello stock, fornendo supporto e flessibilità;
 - considerare i costi di approvvigionamento e distribuzione del prodotto, fin dalle prime fasi della progettazione.

Per capire l'importanza di una efficace pianificazione, è importante soffermarsi sull'ultimo concetto approfondendo quel particolare settore che va sotto il nome di “**design for logistic**”.

Innanzitutto “*l'unità di carico di fornitura*” (la scelta della scatola e dell'imballo), non deve essere dettata solamente dalla convenienza del costo di acquisto, altrimenti corre il rischio di rivelarsi estremamente anti-economica a livello gestionale. Per esempio, nel caso di linee di assemblaggio, la fornitura deve avvenire in scatole movimentabili a mano. Se così non fosse, sarebbe



necessario far intervenire oltre
ad una persona, anche un mezzo di movimentazione.



Un secondo parametro da considerare è “l’unità di confezionamento”, che dovrebbe essere, sempre e comunque, conformata ai “*pallet Euro*”; misure fuori standard non consentono di saturare al meglio gli spazi di magazzino e dei mezzi di trasporto e possono precludere l’accesso a determinate strutture logistiche.

Non si può sottovalutare infine, tutto quanto concerne la scelta dell’imballo poiché è con esso che il prodotto può venir conservato al meglio e con un migliore utilizzo dello spazio, può essere facilmente smaltito dal cliente, evitando ulteriori costi post-vendita.

La logistica distributiva

Per capire meglio cos'è la logistica distributiva, è indispensabile individuare gli ambiti in cui si muove.

La logistica distributiva si occupa:

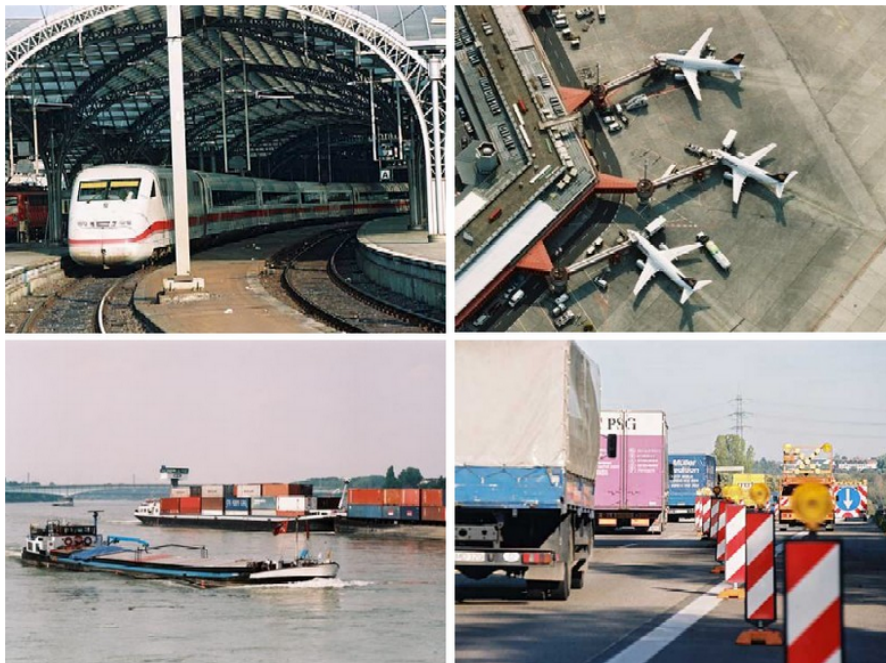
- della movimentazione delle merci dal punto di produzione fino al cliente;
- dello stoccaggio fisico dei prodotti finiti in uno o più punti;
- di tutta la gestione degli ordini dei clienti;
- della pianificazione dello stock (giacenze) su tutta la rete logistica;

ma prima di tutto, e soprattutto, eroga al cliente, un servizio coerente con il mercato.

Spetta alla logistica distributiva, gestire il flusso fisico dei materiali, proveniente dagli acquisti delle materie prime. Tale flusso, attraversata la fase di trasformazione, confluisce nel processo di distribuzione del prodotto finito, cioè nel network logistico.

Aspetto cardine di questa fase, è la gestione del trasferimento dei prodotti verso il mercato, tramite il **sottoprocesso dei trasporti**.

I trasporti



Tralasciando altri aspetti della logistica distributiva , passiamo direttamente al processo di gestione dei trasporti.

I trasporti sono l'ultimo anello di tale processo e costituiscono, di fatto, la consegna al cliente degli ordini preparati nelle fasi precedenti.

La gestione dei trasporti ha tre momenti fondamentali:

- pianificazione;
- gestione operativa;
- controllo dell'efficienza.

Pianificazione dei trasporti

È necessario definire l'elenco dei “*punti di presa*” e dei “*punti di consegna*” e per ciascuno di questi stabilire le frequenze di servizio e i volumi che devono essere trasportati.

Gestione operativa

Per una corretta gestione dei trasporti, il magazzino deve indicare per ciascun ordine, volumi, pesi, numero e tipo delle unità di carico.

Nel piano dei trasporti a questo punto, gli ordini vengono definiti per area di spedizione, diversamente sarà necessario organizzare un trasporto adeguato. Nella fase di consolidamento degli ordini, è indispensabile saturare il mezzo per area di destino ottimizzando in questo modo, sia le prese che le consegne.



Controllo dell'efficienza

E' fondamentale monitorare costantemente anche le prestazioni dei trasporti.
A tal fine, è necessario porre particolare attenzione ad elementi come:

- date effettive di consegna al cliente, per verificare il rispetto dei tempi di trasporto;
- qualità della merce consegnata, per accertare eventuali contestazioni relative al trasporto;
- incidenza dei costi con indicatori precisi ed espressi in termini semplici, tipo €/km, €/kg o €/m³.

Tipologie di trasporto

I trasporti si dividono in 4 macro tipologie: *trasporti aerei, via mare, su gomma e su rotaia*.

I trasporti aerei

sono idonei a coprire grandi distanze rapidamente e più in generale per le merci che devono arrivare a destinazione in tempi molto brevi. Sono gestiti da operatori specializzati e sono molto costosi.



I trasporti via mare, adatti a coprire grandi distanze, sono più lenti. Le navi sono mezzi di trasporto molto grandi ed è necessario quindi raccogliere nel porto, le merci di più clienti. Le merci viaggiano solitamente, in container che possono essere noleggiati sia completamente (Container Load – CL), che in parte (Less than Container Load - LCL). In quest'ultimo caso, sarà cura del trasportatore, concentrare con sistemi razionali, le merci di più aziende.

Il costo dei trasporti via nave è in funzione del nolo mare, generalmente più conveniente.



I trasporti su rotaia sono i più adatti a coprire medie distanze. Il loro costo varia in funzione del peso della merce trasportata e della distanza da percorrere.



I **trasporti su gomma** infine, sono ideali per brevi distanze. In Italia purtroppo il trasporto su rotaia è ancora poco efficiente e la scelta cade inevitabilmente, sul trasporto su gomma, anche per medie distanze. Pure in questo caso, il costo varia in funzione del peso della merce da trasportare e delle distanze da percorrere.



Il trasporto su gomma è un tipo di trasporto rapido, (basti pensare ai corrieri espresso, per documenti e piccoli pacchi,) sostenuto da un gran numero di operatori, dai quali è possibile acquistare carichi completi (Truck Load – TL) oppure parziali (Less than Truck Load - LTL). Per quanto riguarda i trasporti Less than Truck Load (LTL), normalmente vengono acquistati metri

lineari di carico, vincolati al rapporto peso/volume (rapporto portata utile / volume utile del mezzo). Si tratta di una modalità di trasporto più costosa del carico completo, ma anche più flessibile. Nel caso dei trasporti Truck Load (TL, noti anche come “completi”), la tariffa varia in base alla distanza oppure in base alla possibilità del trasportatore di recuperare “rientri”, saturando in questo modo, il mezzo di trasporto anche durante la fase di ritorno dal luogo di destino del carico. Ovviamente per godere appieno dei vantaggi economici di questa modalità di trasporto, è assolutamente necessario saturare il mezzo, per cui risulta vantaggioso adottare tale sistema, solo per consegne consistenti o per zone con più destinazioni.

L'outsourcing della logistica

Che cosa è l'outsourcing?

L'outsourcing è la delega a terzi di alcune attività, dette anche “processi”, dell'azienda. E' quindi sinonimo di terziarizzazione.

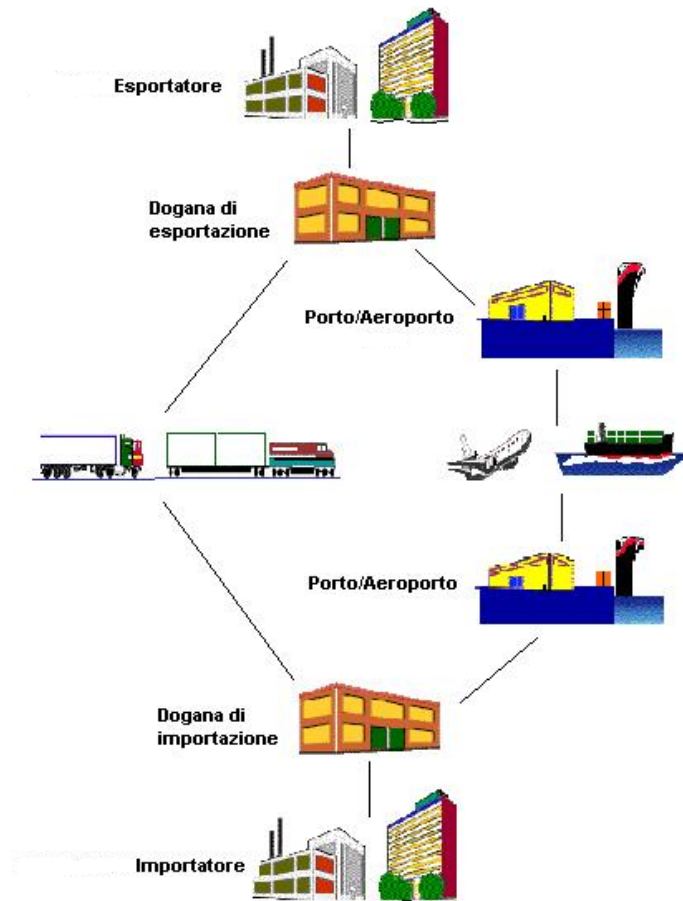
L'outsourcing non riguarda solo i processi produttivi, ma i processi in senso lato, ovvero:

- processi amministrativi,
- processi logistici,
- processi produttivi,
- sistemi informativi.

Ma quali sono i motivi che portano a terziarizzare un processo?

- L'acquisizione di nuove competenze che l'azienda non ha;
- la riduzione dei costi;
- la delega ad altri, di attività non strettamente collegate alla strategia aziendale;
- la concentrazione di risorse sui processi che rendono l'azienda competitiva;
- l'evitare investimenti che rendano il processo antieconomico;
- la rapida crescita del business al quale l'azienda non riesce ad adeguarsi con le proprie strutture;
- una stagionalità molto spinta che non permette all'azienda, di mantenere l'organico (o gli impianti) dimensionato in base ai picchi di domanda;
- disporre di maggiore flessibilità. Questo punto è molto simile al precedente ma con la particolarità

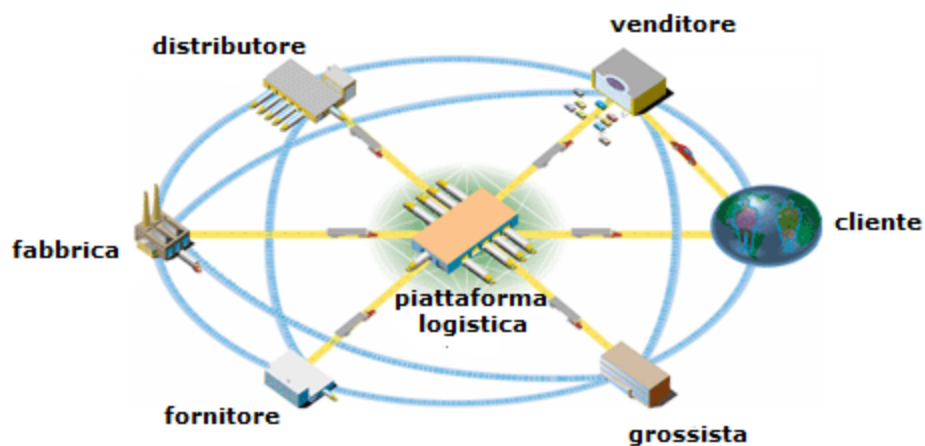
che il Terzista si fa garante per tutto l'anno, nei confronti dell'azienda, per l'adeguamento del servizio ai picchi di domanda.



Perché si terziarizza nella logistica?

L'outsourcing della logistica ha, ovviamente, motivazioni peculiari, rispetto a quelle più generali, elencate precedentemente.

Prima fra tutte è la trasformazione di costi fissi in variabili, cercare cioè di sostenere dei costi logistici solo se effettivamente si muove materiale. La terziarizzazione infatti elimina tutti i costi per l'investimento e la manutenzione di strutture fisse, di sistemi informativi e del personale. Nell'affidare il servizio a ditte con competenze specifiche, l'azienda ha l'opportunità di "riciclare", di riutilizzare cioè le aree di magazzino, altrimenti occupate da giacenze (stock), è in grado inoltre di conoscere con certezza i costi logistici, ma il motivo fondamentale di terziarizzazione della logistica distributiva è la necessità per l'azienda, di disporre di una struttura logistica "flessibile".



Detto questo, appare evidente l'urgenza di realizzare delle **Piattaforme Logistiche**, che consentano di rendere sempre più efficienti i servizi, migliorandoli in termini di rapidità, puntualità ed affidabilità.

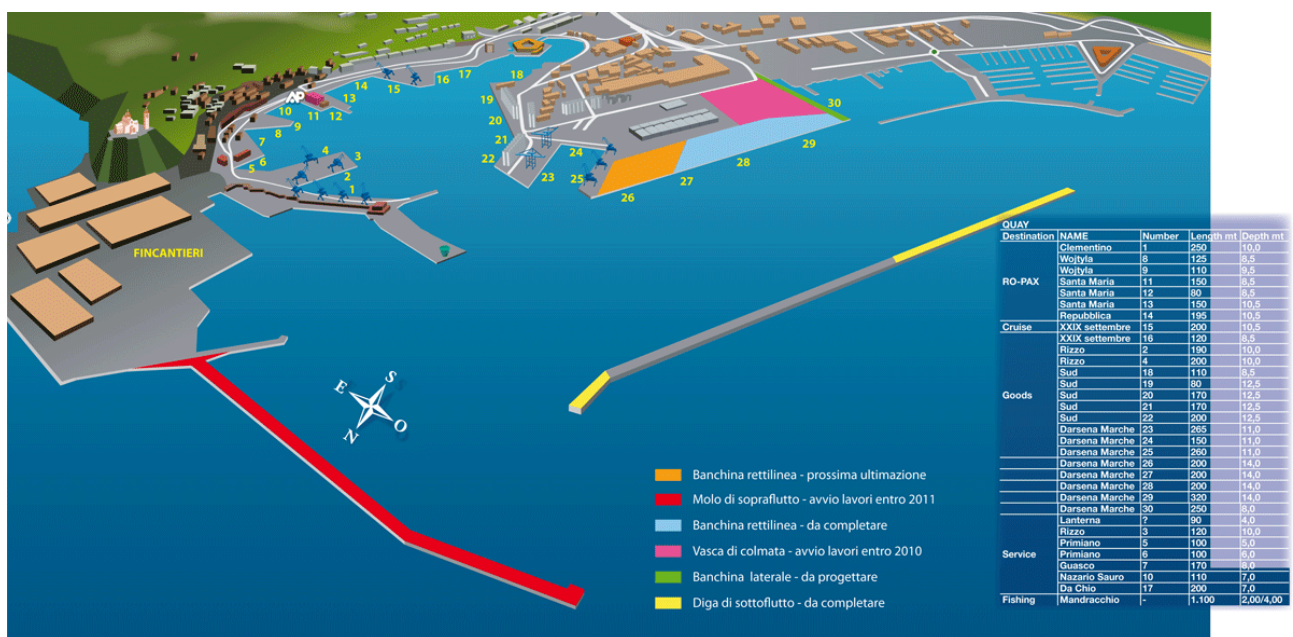
Ricorrere all'outsourcing in particolare per le piccole e medie aziende, significa affidare a terzi, in modo economico, quelle funzioni che svolte al loro interno, rappresenterebbero uno svantaggio competitivo.

Il progetto della

“PIATTAFORMA LOGISTICA DELLE MARCHE”

Il progetto nasce nell'ambito di una vivace realtà produttiva, composta da piccole e medie aziende, che richiedono il sostegno di un sistema logistico moderno.

Elemento centrale di questo è il **Porto Internazionale di Ancona**.



Le sue grandi prospettive di crescita, nell'attività mercantile, sono da mettere in relazione all'apertura dei nuovi mercati nell'Est europeo e nei Balcani, nonché alle opportunità che si prospettano verso Cina ed India.

Il Porto di Ancona è anche un importante porto turistico e non solo; ci sono cantieri nautici dove si costruiscono yachts di lusso. Per unire le sinergie di cantieri e diporto, ad Ancona sorge il *Distretto del Mare*: un polo di eccellenza per la ricettività dei mega yachts.

Ma Ancona, con quasi 200 imbarcazioni da pesca, è anche il primo porto peschereccio dell'Adriatico.

La Piattaforma Logistica delle Marche è costituita da 3 grandi infrastrutture, situate nel raggio di 15 Km.

Della Piattaforma fa parte l'**Interporto di Jesi**, che è una struttura finalizzata allo scambio di merci, tra le diverse modalità di trasporto. Esso comprende uno scalo ferroviario idoneo a ricevere e formare treni, è in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione, nonché dispone di aree coperte e scoperte ad uso depositi, sosta e servizi.



La struttura dell'interporto di Jesi (centro direzionale, capannoni industriali ed alcuni piazzali), è in grado di accogliere un complesso organico di strutture e servizi integrati, risultando idonea a svolgere attività collegate alla intermodalità ed alla logistica.

Essenziale per un polo logistico sono i collegamenti. Questi sono garantiti dalla Strada Statale 16 (SS 16) e dall'autostrada A14 sull'asse Nord-Sud, dalla ferrovia Ancona-Roma e dalla SS76 in direzione Est-Ovest. Importante è anche la prossimità del porto commerciale di Ancona e dell'aeroporto di Ancona Falconara, che rappresentano garanzia di centralità dell'interporto come snodo di sviluppo, costituendo un passaggio fondamentale per la razionalizzazione dei processi di raccolta e distribuzione delle merci dell'intero territorio.



Gli studi hanno calcolato che la completa operatività dell'interporto, cosentirà di abbattere almeno del 25% i costi di trasporto.

Una Piattaforma Logistica di questo tipo, ha come mercati di riferimento, quello Nazionale e quelli Europei. La sua efficacia dipende dal poter offrire, fra le altre cose, servizi intermodali (trasporto combinato basato sull'attivazione di treni-blocco), gestione del magazzino per conto terzi e depositi specializzati (catena del freddo , merci pericolose, ecc.), servizi ausiliari come dogana, rete informatica e telematica, sistemi di sorveglianza, servizi accessori alla persona (mensa, banca, ecc.) ed anche servizi ai mezzi (rifornimento carburante, manutenzione, ecc.).

Glossario

Filiera: è la sequenza di lavorazioni effettuate in successione, per trasformare le materie prime in prodotti finiti. Il termine ufficiale adottato dalla UE è *supply chain*.

Imballaggi: assumono una particolare importanza in tutte le fasi della distribuzione. La scelta dei materiali con i quali sono realizzati, risponde oltre che a criteri di economicità, anche all'esigenza di un loro successivo riutilizzo. Alcuni esempi:



one-way packaging: imballaggi monouso, casse in cartone ondulato piuttosto che cassette in plastica. Hanno il vantaggio di essere semplici e facilmente riciclabili;

contenitori IBC (Intermediate Bulk Container): utilizzati per inviare grossi quantitativi di ingredienti solidi e liquidi alle unità produttive.





I **contenitori RPC** (*Reusable Plastic Container*): usati specialmente nella raccolta e distribuzione dei prodotti ortofrutticoli. Sono in plastica riutilizzabile, resistenti e di alta qualità. Presentano notevoli vantaggi rispetto ai contenitori “a perdere”.

Interporto: aree dove vengono riunite le diverse realtà coinvolte nel trasporto delle merci, realtà quali il trasporto via camion e ferroviario, le autorità doganali e la distribuzione nazionale delle merci. Le aree vengono localizzate in genere, nella periferia delle città, dove sorgono veri e propri quartieri, provvisti di terminal ferroviari, magazzini e uffici, destinati all'interscambio delle merci.

Piattaforma logistica: area posta in vicinanza di terminal portuali, integrata con un sistema di trasporto intermodale, dove le merci vengono smistate ed immagazzinate. Dotata di magazzini, capannoni di lavorazione, servizi gestionali, informativi e telematici, rappresenta un'evoluzione del concetto di interporto.

Trasporto intermodale: trasporto di merci con l'impiego di due o più mezzi di trasporto, diversi tra loro. Esempi di trasporto intermodale merci sono "camion + treno" o "camion + nave". È un metodo utilizzato per lunghe distanze. Il trasporto intermodale è flessibile ed adattabile a qualsiasi tipo di merce. I vantaggi di due o più modalità (su rotaia, su strada, per mare o anche per via aerea) si sommano, richiedendo solo l'accortezza di utilizzare un'unità di carico (es. container, semirimorchi o casse mobili), adattabile ai diversi vettori.

Il trasporto intermodale, effettuato con una combinazione di mezzi diversi (perciò detto anche combinato), trasforma i punti nevralgici di sosta, in terminal di trasbordo.