



SITL ITALIA, "STRUMENTO" TRA DOMANDA E OFFERTA

Prosegue l'organizzazione di SITL Italia 2006 e in linea con quanto annunciato all'inizio di questo progetto, Reed Exhibitions continua a non perdere di vista l'obiettivo prefissato: facilitare l'incontro tra domanda e offerta, al fine di incrementare le opportunità di business e stimolare lo sviluppo del settore, ancora poco maturo nel nostro Paese, ma sicuramente destinato a diventare uno dei settori cardine della nostra economia nei prossimi anni.

SITL Italia, facendo tesoro dell'esperienza internazionale, privilegia un approccio teso a valorizzare le esigenze della domanda, in quanto soltanto attraverso l'attenta e puntuale verifica delle richieste e delle aspettative dei fruitori dei servizi logistici, l'offerta è in grado di adeguarsi e di rispondere in maniera sempre più efficace.

Ecco perché, già da qualche mese, SITL Italia ha iniziato a coinvolgere nelle proprie attività di preparazione alla manifestazione le imprese utilizzatrici di servizi di trasporto e logistica, le aziende manifatturiere e della distribuzione, clienti finali degli espositori che saranno presenti in fiera ad ottobre.

In stretta sinergia con il Comitato Scientifico sono stati organizzati una serie di incontri, dedicati a quelle filiere che sono state indicate all'interno del Piano della Logistica come particolarmente interessate da problematiche logistiche. L'obiettivo è quello di riunire intorno ad un tavolo tutti gli attori della filiera, dal produttore al consumatore, passando attraverso le varie fasi di stoccaggio, trasporto e distribuzione, al fine di rilevare le criticità logistiche specifiche dei diversi settori.

Il primo workshop, dedicato alla filiera logistica del farmaco, si è svolto il 1° giugno presso la sede di Farindustria a Milano ed ha pienamente incontrato il favore dei partecipanti che hanno potuto confrontare le diverse esperienze ed i diversi approcci con cui affrontare le scelte e gli eventuali problemi logistici.

Attualmente sono in programma due ulteriori eventi: il primo dedicato al settore agro-alimentare, previsto per il 4 luglio e ospitato dal Centro Agroalimentare di Parma; il secondo, specifico per le merci pericolose, si svolgerà nuovamente a Milano presso la sede di Federchimica, nella prima metà di settembre.

Nel frattempo, il nostro Comitato Scientifico, che continua la propria attività, volta soprattutto a perfezionare la stesura del programma convegnistico a corollario di SITL Italia 2006, non smette mai di monitorare gli aspetti politico-istituzionali e i cambiamenti in atto a livello nazionale. Siamo particolarmente lieti di poter ospitare nella nostra NEWS l'intervista all'Onorevole Paolo Uggè nella sua nuova funzione di Presidente FAI ma anche e soprattutto nel suo ruolo di grande conoscitore del settore.

*Mauro Stratta
Presidente Reed Exhibitions Italia*

UN'AREA ESPOSITIVA DEDICATA ALLE TECNOLOGIE DEI TRASPORTI A TEMPERATURA CONTROLLATA

Alla prima edizione di SITL Italia verrà presentata un'area espositiva riservata alle tecnologie dei trasporti a temperatura controllata necessari per quelle tipologie di merce che richiedono trattamenti particolari durante la movimentazione da un luogo ad un altro.

L'importanza del trasporto a temperatura controllata è in continua crescita, anche in virtù delle normative e delle linee guida comunitarie in materia di sicurezza, di autocontrollo attraverso sistemi H.A.C.C.P. (Hazard Analysis Critical Control Points), dell'installazione di termoregistratori omologati all'interno dei veicoli con massa complessiva superiore ai 70 q.li. e in particolare dell'A.T.P., la regolamentazione per i trasporti refrigerati per merci deperibili destinate all'alimentazione umana.

Saranno questi alcuni dei temi che vedranno protagoniste le aziende specializzate negli allestimenti isotermici da un lato e dall'altro le imprese della logistica del freddo che hanno la responsabilità di trasportare la merce nelle migliori condizioni di non deperibilità. Tra gli espositori di questo settore ci saranno il Gruppo Thermo King, il Gruppo Cailotto con i marchi Linde, Chereau, Mercedes e altre aziende specializzate.

INTERVISTA ALL'ONOREVOLE PAOLO UGGÈ

**Presidente FAI – Federazione Autotrasportatori Italiani – e
Componente Commissione Trasporti della Camera dei Deputati**



Come più volte è stato affermato, il Piano della Logistica varato dalla Consulta, essendo il risultato di un lavoro ampiamente condiviso, rimane un riferimento "prezioso" anche per il nuovo Governo. Il problema è ora passare dal "dire al fare". Quali sono gli interventi prioritari e più urgenti a cui è necessario dare attuazione?

Uggè: Innanzitutto ricordo la portata innovativa del "Piano della logistica", predisposto nella passata legislatura. L'elemento di diversità rispetto al passato è la condivisione delle parti che rappresentano gli interessi economici presenti nel Paese. Quindi non un documento predisposto unilateralmente e solo a livello tecnico ma il frutto di un profondo confronto. Se questo spirito sarà recepito, il nuovo governo si trova un "Piano" approvato dal Cipe e addirittura con la possibilità di ricorrere al fondo di rotazione, previsto dalla legge n°80/05 articolo 5. L'elemento dal quale partire ritengo siano le filiere, che non solo sono state finanziate ma addirittura sono già stati sottoscritti i contratti di programma con le realtà coinvolte.

Con la nuova normativa (abolizione tariffe a "forcella" e co-responsabilizzazione del committente) si è messo a disposizione dell'autotrasporto uno strumento di difesa che dovrebbe consentire finalmente agli operatori di rivolgere una maggiore attenzione all'evoluzione ed all'ammodernamento delle proprie imprese. Funzionerà? E perché?

Uggè: La nuova normativa innanzitutto ha generato la riforma dell'autotrasporto secondo i principi di liberalizzazione del mercato, introdotti con la legge n°454/97. Le nuove disposizioni si fondano sul principio della responsabilità condivisa di tutti i soggetti che partecipano a realizzare una operazione di trasporto, nel garantire il rispetto delle norme sulla sicurezza sociale e della circolazione. E' ovvio che la riforma incentiva le imprese che vogliono misurarsi sul mercato a poterlo fare, secondo le logiche del mercato stesso. Quindi le imprese devono sapersi rapportare con i loro clienti secondo i nuovi bisogni della domanda che necessita di servizi integrati, di qualità, e rispetto dei tempi di consegna. In sostanza le imprese dovranno evolversi verso servizi di logistica e solo coloro che riusciranno più rapidamente a fidelizzare il cliente risulteranno vincenti sul mercato. Le nuove regole servono infatti per ridurre le distorsioni della concorrenza e conseguentemente a "far"vincere le imprese migliori. Il funzionamento dipenderà, dunque, dalla capacità e dalla volontà dei singoli.

In coerenza con la nuova normativa, si sono assunti i provvedimenti di incentivazione al combinato (terrestre e marittimo) e di sostegno all'adeguamento delle imprese verso una moderna logistica. Già nel passato vennero predisposti aiuti per consentire al "frammentato" autotrasporto italiano di evolversi. E, come ebbe Lei stesso a dire: "Si disse al cavallo di bere, ma il cavallo non bevve". Perché stavolta dovrebbe farlo?

Uggè: Innanzitutto i tempi sono mutati e l'evoluzione della domanda sempre più tende a favorire un rapporto nuovo tra i soggetti parti della filiera. La sfida diviene di "sistema" e non più legata a stereotipi non in sintonia con i mutamenti del mondo della produzione. La condizione imprescindibile, perché il riequilibrio tra le diverse modalità abbia a realizzarsi, è poi legato alla funzionalità delle stesse. Se i servizi ferroviari sono carenti o se la portualità non è in grado di garantire efficienza anche gli eventuali incentivi, oltre che a determinare spreco di risorse, finiscono per non raggiungere lo scopo desiderato. Oggi la nuova normativa dell'orario di lavoro; l'introduzione del cronotachigrafo; la congestione stradale; i controlli su strada, oltre a una rinnovata efficienza del trasporto ferroviario, coinvolto anch'esso da processi di liberalizzazione, possono essere gli elementi che inducono "quel cavallo" a bere.

Transiti alpini: sono diventati un problema grave e forse solo ora l'Europa inizia a capire che non è solo un problema italiano, ma che è l'intera comunità ad esserne penalizzata. Non pensa che sia ora di contrapporre alle proposte (settoriali ed esclusivamente penalizzanti) dei singoli paesi di transito una politica europea che sappia unire l'innalzamento della competitività del trasporto intermodale con il sostegno agli operatori che vi si trasferiscono ed una applicazione coordinata e calibrata della cosiddetta "eurovignette"?

Uggè: La segnalazione del danno economico che l'allungamento dei tempi di transito dell'arco alpino produce all'intera economia europea era stato segnalato dal governo sin dal 2002. La sensibilità e l'interesse dei competenti uffici comunitari, mostratisi allora molto tiepidi, ha di fatto rallentato ogni iniziativa seria e impedito che il tema valichi alpini divenisse un'emergenza europea. Ogni intervento in tale materia rischia di essere comunque tardivo. Tuttavia quello che manca è la determinazione nel voler affrontare il tema dell'attraversamento come reale elemento di competitività dell'insieme dell'economia europea. La speranza è che, raggiunta la consapevolezza, si possa affrontare con iniziative funzionali a ridurre questo costo eccessivo. Gli interventi tendenti a favorire i trasporti intermodali possono essere sicuramente una strada, anche se, occorre non scordare mai che la potenzialità del trasporto ferroviario deve essere reale e soprattutto funzionale. In un' economia, così detta in tempo reale, i ritardi e le disfunzioni finiscono per mettere, infatti, fuori gioco qualsiasi politica incentivante.

NUOVO SERVIZIO DI TRASPORTO COMBINATO STRADA-ROTAIA

Lo sviluppo del trasporto combinato “strada-rotaia” è una condizione indispensabile per facilitare il movimento delle merci tra il nord ed il sud del Paese e contribuire alla crescita economica del nostro Mezzogiorno, in particolare dell’area Campana.

E’ per questa ragione che Interporto Campano ha deciso di promuovere come nuova iniziativa una coppia giornaliera di treni di trasporto combinato non accompagnato che collegherà i Terminali intermodali di Nola (Napoli) e di Segrate (Milano), con possibilità di raggiungere da Milano Segrate le principali destinazioni Europee. L’iniziativa nasce dalla combinazione di due importanti realtà del settore trasporti e logistica:

Interporto di Nola, che costituisce la più importante infrastruttura logistica del Mezzogiorno, all’interno del quale sono collocati il terminale intermodale ed una gamma completa di servizi per gli operatori del trasporto;

Rail Traction Company, una delle prime imprese ferroviarie nate in Italia con la liberalizzazione del settore, che in pochi anni si è affermata sul mercato internazionale del trasporto ferroviario di merci per la qualità ed affidabilità dei servizi offerti. Il nuovo servizio si pone in alternativa a servizi analoghi già esistenti.

La convinzione è che solo con l’introduzione della concorrenza anche nel mercato ferroviario domestico sarà possibile raggiungere quei livelli di qualità del servizio che gli operatori chiedono al trasporto ferroviario e che possono consentire il riequilibrio del traffico merci sulle medie e lunghe distanze tra strada e rotaia.

E’ quindi con l’impegno di una elevata qualità del servizio, accompagnata da prezzi competitivi, che Interporto Campano mette a disposizione di spedizionieri e trasportatori questo nuovo treno.



OSAI: presentato il 22 giugno scorso a Bologna il primo Osservatorio sul Sistema Aeroportuale Italiano

Presso la Fondazione Alma Mater di Bologna è stato presentato il progetto OSAI, Osservatorio sul Sistema Aeroportuale Italiano, con il patrocinio di ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) e della Regione Emilia-Romagna e la partnership del Gruppo Editoriale “Per La Finanza” e di SITL Italia.

Il progetto è stato illustrato dal Prof. Walter Tega, Presidente di Alma Mater, dai Prof.ri Stefano e Luca Zan dell’Università di Bologna, da Claudio Cattabriga, Presidente di Consulenti di Impresa, da Enrico Maggiore A.D. di InnVenture Innovazione & Sviluppo, e da Gianni Scapellato, partner dello studio Massaro-Scapellato che hanno promosso l’osservatorio. Sono intervenuti Luisa Barsanti Direttore della Direzione Analisi Economiche di ENAC, Rino Rosini Responsabile del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica della Regione Emilia-Romagna, e Gloria Gualdi di SITL Italia.

“Il Progetto intende promuovere un miglioramento dell’efficienza complessiva del sistema aeroportuale italiano - ha spiegato Gianni Locatelli Vicepresidente del Gruppo Editoriale “Per La Finanza” - e a tale scopo, fornirà ad Amministratori Pubblici, Investitori istituzionali, Gestori aeroportuali, Compagnie aeree, Società di consulenza, Società di engineering e costruzioni, Istituti di ricerca e altri soggetti interessati al trasporto aereo, una visione strutturata delle dinamiche di cambiamento, sviluppo e innovazione del complessivo sistema aeroportuale italiano.”

“Le nuove norme che hanno modificato il codice della navigazione, e in particolare il ruolo del gestore aeroportuale e che hanno introdotto il concetto di sistema aeroportuale, danno spunto - ha affermato Scapellato - per identificare nuovi criteri che accomunino più aeroporti in un unico sistema al di là dei normali criteri geografici sinora utilizzati”

“Il benchmarking delle performance economico-finanziarie delle società di gestione aeroportuale, prima fase dell’attivazione dell’osservatorio - hanno ricordato Luca Zan e Claudio Cattabriga - ha l’obiettivo di proporre un nuovo modello di studio, analisi e collaborazione tra mondo accademico e mondo industriale realizzato con il coinvolgimento di professionisti ed advisor”

“Complessivamente, si tratta di un lavoro innovativo ed importante per la competitività del nostro paese - ha aggiunto Enrico Maggiore - per aprire un tavolo di confronto sui temi dell’intermodalità e del trasporto aereo a cui hanno già aderito, in qualità di primi patrocinatori, ENAC e Regione Emilia Romagna. Altre Regioni hanno già espresso il loro interesse a partecipare così come UnionCamere. La partnership con il Gruppo Editoriale PerLaFinanza e SITL Italia ci consentirà inoltre di disporre di un efficace sistema di comunicazione dei risultati.

Stefano Zan ha chiuso i lavori ricordando la possibilità di associarsi alla fondazione Alma Mater per avere un ruolo attivo nel progetto e condividerne i risultati.

DAL COMITATO SCIENTIFICO...

LA LOGISTICA DEL FARMACO, UN ESEMPIO D'INTEGRAZIONE DI FILIERA

La tavola rotonda, organizzata il 1° giugno presso la sede di Farmaindustria a Milano, è stata animata dal Prof. Fabrizio Dallari, in presenza del Prof. Rocco Giordano, ed ha riunito importanti rappresentanti del mondo dell'Industria Farmaceutica (GlaxoSmithKline), della Logistica (DHL Exel Supply-Chain, Zanardo Servizi Logistici, Fiege, Eurinpro) e della Distribuzione specializzata intermedia (Comifar).

E' emerso con evidenza che il settore farmaceutico è uno tra quelli maggiormente integrato a livello di filiera e nel quale produttori, depositari, distributori, operatori logistici e farmacie condividono pratiche e strumenti di comunicazione efficienti e veloci.



Il sistema di trasmissione ordini standardizzato promosso dal Consorzio DAFNE, su protocollo EDI e Internet, ne sono un esempio brillante, così come la capacità organizzativa del sistema logistico che consente ai dispensatori finali del farmaco di ricevere (come stabilisce la legge) gli ordini di medicinali in meno di 12 ore e molto più spesso, grazie alla capillarità della distribuzione intermedia, in appena 3 o 4 ore, e agli operatori logistici di raggiungere questa performance quando il numero delle referenze attive sulla filiera al pubblico (tra farmaci, parafarmaci ed altri prodotti venduti in farmacia) da gestire è arrivato a superare le 100.000 SKU come ha sottolineato Riccardo Bottura, Supply-Chain Director di GlaxoSmithKline.

Il settore deve comunque affrontare nuove sfide: per migliorare la loro redditività, diversi produttori di farmaci pensano di rivedere la loro organizzazione logistica in termini di regioni subcontinentali che saranno in grado di servire direttamente da 4 a 5 paesi europei. L'Italia, anche se un po' penalizzata dai transiti alpini, potrà giocare un ruolo di piattaforma logistica verso i paesi balcanici, come conferma la società immobiliare EURINPRO che fa fronte a diversi progetti localizzati nel nord est, per consentire l'accesso ai mercati dell'Est.

Altro punto interrogativo per il settore del farmaco in genere e per la sua logistica in particolare è la possibilità che la Grande Distribuzione venga autorizzata a vendere i farmaci senza obbligo di prescrizione: ne conseguirebbe una vera rivoluzione per il settore.

La criticità dei prodotti e la normativa italiana, che vieta il trasporto di specialità medicinali insieme ad altre tipologie di prodotti, conduce ad una mancata saturazione dei carichi di trasporto soprattutto a livello degli smistamenti regionali. Questa difficoltà si traduce in una scarsa redditività delle attività di trasporto dei farmaci che gli operatori del settore esternalizzano a società meno specializzate e non sempre dotate degli automezzi adeguati. Questa situazione crea un anello debole nella catena logistica del settore sul quale è necessario intervenire anche attraverso decisioni e incentivi legislativi.



Un'altra criticità della catena distributiva contribuisce a renderla onerosa: quella della gestione degli approvvigionamenti agli ospedali. In questo ambito c'è un grosso problema di sprechi (poiché si valuta che circa il 15 % dei farmaci e delle forniture di economato ordinati dagli ospedali si perdano).

Anche su questo fronte, dove molto rimane da fare, si registrano importanti segni incoraggianti: verrà prossimamente firmato un accordo di programma tra Farmaindustria, SIFO, FARE e FIASO che consentirà già entro la prima metà del 2007 a oltre 130 ospedali e ASL di utilizzare il sistema di comunicazione elettronico della filiera del farmaco (lo standard del Consorzio DAFNE) per effettuare i riordini di medicinali.



Reed Exhibitions Italia Srl
Via Melzi d'Eril 26 – 20154 Milano
Tel. +39 0231911663 – fax +39 023314348

info@sitl.it - www.sitl.it

A division of Reed Business

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Reed Expositions France Sas

Altro punto critico della gestione degli approvvigionamenti negli ospedali riguarda l'alto numero degli ordini che in media prevedono appena 1,4 righe per ordine.

Una soluzione correttiva sembra essere lo sviluppo di magazzini ospedalieri centralizzati come quello messo in atto nel Veneto dalla Zanardo Servizi Logistici, premiato all'ultima fiera della Pubblica Amministrazione.

Soluzioni di questo tipo, proposte anche da altri operatori logistici come FIEGE LOGISTICS, consentono il miglioramento delle condizioni di stoccaggio dei farmaci, una gestione più razionale delle risorse umane e una riduzione del volume complessivo degli stock.

segue nel prossimo numero...