

Rischi di obsolescenza

Il settore della logistica si muove molto in fretta, grazie a tecnologie sempre più all'avanguardia che rendono "superati" prodotti e macchinari di poco tempo prima.

di **Nicola Capuzzo**



Approfondimenti:
<http://tinyurl.com/TecnologieSupplyChain>

La logistica è un settore d'attività che va sempre di corsa. Il ciclo di trasporto, movimentazione e distribuzione delle merci si trova spesso a dovere fare i conti con il rischio di obsolescenza sia dei prodotti spediti, sia dei macchinari utilizzati nelle attività di logistica. Se il primo rischio viene affrontato e risolto con accurati sistemi informatici di gestione delle scorte e delle movimentazioni a magazzino delle merci, il rischio obsolescenza dei macchinari è un aspetto altrettanto delicato e intrinsecamente collegato al tema della sicurezza dei lavoratori e dei luoghi di lavoro. Nell'industria dei trasporti e della logistica i macchinari e gli impianti utilizzati possono essere i più disparati: dai mezzi stradali a quelli ferroviari, dai carrelli elevatori alle macchine da piazzale, fino ad arrivare alle scaffalature e agli impianti di magazzino.

I grandi operatori logistici che operano sul mercato italiano affrontano queste criticità con approcci differenti a seconda del modello organizzativo che adottano nelle attività di trasporto e movimentazione dei carichi. C'è chi, come l'azienda lombarda **Clo Servizi Logistici**, predilige una struttura operativa il più flessibile possibile e questo si riflette anche nella gestione dei contratti per i macchinari e le attrezzature. La responsabile commerciale **Emiliana Brognoli** spiega infatti che «Clo Servizi Logistici dispone solo di un magazzino proprio preso in affitto e ha una società del gruppo che si occupa appositamente di attività immobiliari e attrezzature. Da un punto di vista organizzativo, l'azienda ha scelto di puntare su contratti quadro con le aziende che forniscono mezzi e carrelli ricevendo in un unico servizio integrato anche l'attività di manutenzione dei mezzi». Un modello or-

ganizzativo dunque più flessibile, che si basa su forme contrattuali di noleggio dei macchinari cosiddette "full service rental". «Questa soluzione – spiega ancora Emiliana Brognoli – a prima vista potrebbe apparire più costosa, ma in un contesto di mercato altalenante com'è quello della logistica in Italia è il modello migliore per la flessibilità che riesce a garantire. Non solo: un contratto di noleggio con manutenzione inclusa consente anche all'operatore logistico di cambiare in breve termine i mezzi operativi quando per qualche ragione si rende necessario».

“ Gli scaffali sono sostituiti solo in caso di danneggiamenti o di variazioni operative ”

Nel caso di Clo, le controparti con cui vengono stipulate questi contratti sono i grandi gruppi produttori di macchine di sollevamento e trasporto per la logistica, tra cui **Om Still** e **Jungheinrich**.

Number 1 Logistics Group è l'operatore leader in Italia per la distribuzione nei settori grocery (alimentare) e Fmcg (fast moving consumer goods, beni di consumo) e ha una rete distributiva formata da 7 hub (Milano Paullo e Milano Settala, Parma, Roma, Caserta, Catania e Cagliari) e da 24 transit point, distribuiti capillarmente su tutto il territorio



nazionale. Con 350 semirimorchi di proprietà, Number 1 percorre ogni anno 145 milioni di chilometri, movimentando 30 milioni di quintali di merci l'anno. La flotta aziendale è composta da 2.300 automezzi che permettono di gestire ogni anno oltre 1,6 milioni di consegne.

Andrea Provini, group purchasing manager di Number 1, sul rischio obsolescenza di macchinari spiega che «per quanto riguarda le scaffalature, il rischio obsolescenza non esiste. Gli scaffali vengono sostituiti solo nel caso di danneggiamenti o di variazioni operative e viene eseguita una manutenzione programmata semestrale sulle scaffalature in tutti i siti». Per quanto riguarda invece gli impianti standard di magazzino (standard anche dal punto di vista tecnologico, come per esempio impianto sprinkler, anti-intrusione, impiantistica elettrica, ecc.) vengono mantenuti a norma di legge e sottoposti ad audit annuale di sicurezza. «Per gli impianti e i macchinari specifici per alcune lavorazioni industriali (come gli impianti di riconfezionamento) – prosegue ancora Andrea Provini – l'obsolescenza è determinata dalla velocità di rinnovo tecnologico che il mercato propone per tali impianti. La mitigazione di un precoce rischio obsolescenza viene in questo caso attuato fin dalla fase di acquisto dell'impianto, scegliendo attrezzature tecnologicamente di ultima generazione. L'eventuale revamping successivo dell'impianto viene pertanto pianificato fin da subito sulla base degli anni di ammortamento previsti». In relazione alle apparecchiature o attrezzature di più spiccata innovazione tecnologica (per esempio voice picking, Rfid, ecc.), il rischio obsolescenza, generalmente molto elevato in ambito It (non oltre i 3 anni), viene invece gestito evitando l'acquisto diretto delle attrezzature e optando per noleggi operativi con rinnovo programmato del parco strumenti. Infine, con riferimento ai mezzi stradali, il loro turnover viene pianificato da NUMBER 1 Logistics in anticipo considerando le percorrenze annue e il valore residuo del mezzo al raggiungimento della soglia critica di costo manutentivo. «Oltre tale soglia, infatti, il costo di gestione annua del mezzo usato supera di gran lunga il costo di ammortamento del nuovo. Mediamente il parco mezzi stradali viene rinnovato ogni cinque anni» conclude Provini.

Per un colosso della logistica come il gruppo francese **Nor-**

bert Dentressangle, invece, l'organizzazione dei magazzini è sotto la propria piena responsabilità e, pertanto, sono sotto diretto controllo tutte le attività che riguardano la gestione della supply chain. **Ube Gaspari**, amministratore delegato di ND Logistics Italia, spiega che «Norbert Dentressangle controlla, gestisce e supervisiona la regia, l'organizzazione del magazzino, il controllo in entrata e in uscita delle merci, la pianificazione delle spedizioni, il customer service, il controllo dello stock, tutti gli aspetti di safety e security che riguardano i siti da noi gestiti. Nel dettaglio, la distribuzione è seguita dal nostro personale diretto, il quale pianifica le spedizioni e le affida ai vettori che sono stati preventivamente certificati secondo gli standard Norbert Dentressangle e contrattualizzati dall'ufficio traffico nazionale. I mezzi non sono di nostra proprietà e ci affidiamo a partner terzi al fine di garantire ai nostri clienti la massima flessibilità». Gaspari proseguendo illustrando come viene gestito il rischio obsolescenza e quindi il turnover di scaffalature, macchinari e mezzi stradali: «tutti i nostri depositi hanno un Aspp dedicato (Addetto al Servizio di Prevenzione e Protezione), appartenente alla nostra struttura interna, il cui compito è anche quello di verificare l'obsolescenza delle strutture e dei macchinari presenti in deposito».

Per quanto riguarda le scaffalature sono sottoposte ogni anno a un controllo minuzioso che riguarda tanto la portata quanto lo stato generale della stessa. I macchinari sono mantenuti in base alla tipologia, a quanto stabilito dal libretto uso e manutenzione e dalla normativa vigente. Non avendo mezzi di proprietà non ci occupiamo direttamente della gestione dell'usura dei mezzi. Generalmente rinnoviamo i macchinari dopo 4/6 anni, ma ovviamente molto dipende dalla tipologia e dalla frequenza di utilizzo dello stesso». Anche per il gruppo **Fercam**, primario operatore italiano (precisamente altoatesino) attivo nel business dell'autotrasporto e della logistica, gli investimenti in macchinari e scaffalature sono notevoli perché l'azienda, come spiegato da **Marcello Corazzola** (Logistics & Distribution Network Director), «mantiene tutti gli impianti più aggiornati possibile per avere strutture all'avanguardia». Nonostante gran parte dei magazzini siano di proprietà, il gruppo Fercam in molti casi subappalta l'attività logistica operativa a cooperative di lavoratori cui spettano quindi concretamente gli investimenti in macchine operative (carrelli elevatori per esempio).

Corazzola, sottolineando che l'e-commerce sta ulteriormente cambiando il modo di lavorare anche nell'industria della logistica oltre che del commercio, evidenzia come «Fercam, così come altre aziende concorrenti, devono sempre tendere a fare investimenti in macchinari e attrezzature standard perché quasi tutti i clienti prediligono contratti di logistica di breve durata (spesso di 1 anno). Per questa ragione i macchinari devono essere il più possibile fungibili». **Hannes Baumgartner**, direttore della divisione Full truck load di Fercam, per quanto concerne l'attività di trasporto stradale, spiega che il parco mezzi viene rinnovato «ogni 5 anni per i trattori, e ogni 7 anni per i semirimorchi. Dall'anno scorso abbiamo incominciato a sostituire le prime macchine con Euro 6. Tutto il resto della flotta è almeno Euro 5 oppure Eev (che è un Euro 5 avanzato)».

“ Contenere i consumi e le emissioni carboniose è responsabilità dei logistici ”

Fattori determinanti per il rinnovo della flotta sono anche gli aspetti ambientali e in particolare la riduzione delle emissioni e dei consumi. Inoltre quest'anno abbiamo acquistato le prime motrici a gas liquido in Spagna. Non lo abbiamo fatto in Italia perché questi camion non hanno potenza sufficiente per le tratte transalpine (in particolare il Brennero) e i trasporti a lunga percorrenza, mentre si stanno rilevando una buona soluzione per Barcellona e la regione della Catalogna».

Un altro dei maggiori operatori logistici attivi in Italia nei servizi di trasporto, stoccaggio, distribuzione prodotti alla gdo e logistica industriale è la veneziana **CabLog**, che conta su una flotta di mezzi sempre rinnovata e su strumentazione di magazzino di ultima generazione. «Carrelli, retrattili e trans pallet elettrici sono presi a noleggio con contratti quadro sottoscritti con **Jungheinrich** e **Toyota**. In questo modo si evita l'obsolescenza dei materiali e delle attrezzature logistiche in quanto la sostituzione degli stessi avviene ogni tre anni» spiega **Roberta Dall'Agnese**, responsabile comunicazione. «Altro punto di forza del contratto di noleggio riguarda la manutenzione: nei siti con movimentazioni giornaliere di rilievo, come nella piattaforma di Landriano, Noale e Pomezia, la manutenzione programmata viene svolta quotidianamente per garantire ai clienti le tempistiche di consegna concordate». Diversa logica viene applicata per la flotta

dei mezzi. «Cab Log conta su 500 mezzi di cui 100 di proprietà diretta gestiti da autisti dipendenti e 300 padroncini riuniti nel consorzio Cab che opera con Cab Log», prosegue **Marco Ruggeri**, direttore generale del gruppo Cab Log, specificando che «avere la completa disponibilità di un consistente parco veicolare è una delle strategie operative dell'azienda, perché migliora la qualità del servizio e la rapidità di risposta alle richieste del mercato». In quest'ottica Cab Log ha rinnovato a inizio estate la propria flotta di mezzi acquistando 30 trattori della gamma **Renault Trucks T** nella configurazione T460, cabina Sleeper Cab e motore euro 6. «La rapida rotazione che Cab Log riserva ai propri mezzi (quattro anni o 600.000 km) – conclude poi Ruggeri – si riconduce a diverse motivazioni quali la riduzione del consumo di gasolio, la volontà di sostenere l'ambiente e il miglioramento del comfort in cabina per gli autisti».

Insomma, lo scenario che si ricava sembra essere quello di organizzazioni e investimenti specifici a seconda del modello di business e della struttura operativa adottata dalle singole aziende, ma con un occhio sempre rivolto all'evoluzione futura del settore. **Paolo Bisogni**, presidente di **Ailog** (Associazione Italiana di Logistica e di Supply Chain Management), ha spiegato infatti che «c'è un'aspettativa esplicita da parte comunitaria in termini di efficienza energetica ma anche di attenzione all'eticità delle condizioni di lavoro delle persone».

Secondo il presidente di Ailog «la sostenibilità della supply chain è importante sotto due profili: quello ambientale e quello sociale. Per quanto riguarda il primo, tutelare l'ambiente contenendo sia i consumi sia le emissioni carboniose è oggi una responsabilità precisa dei logistici prescritta dalle normative comunitarie. Dal secondo punto di vista, invece, il concetto di sostenibilità è fondato sul rispetto delle persone, delle loro condizioni di lavoro e di vita, e quindi sulla necessità che logistici e responsabili acquisti controllino l'eticità di tutta la filiera produttiva delle merci che movimentano. Un terzo elemento che conferisce importanza alla sostenibilità della supply chain è l'aumento di valore che le imprese sostenibili acquisiscono». Per Paolo Bisogni, dunque, «questa aspettativa in termini di efficienza energetica può essere soddisfatta solo lavorando sui processi, sviluppando la collaborazione tra aziende per saturare i carichi e ottimizzare la gestione di trasporti e magazzini». ■