

Logistica

organizzazione, sistemi e metodi per la supply chain



Sostenibilità
**Casi di successo
per una logistica
sostenibile**

Distribuzione
**Servire il caffè
in capsule**

L'intervista a...
Walter Falavigna
Goodyear Dunlop Europe


tecniche n



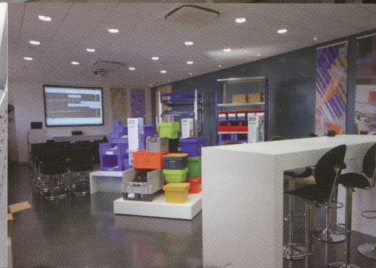
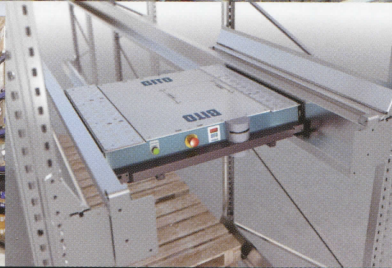
IL VOSTRO INVITO AD
approfittare dell'esperienza BITO.

BITO vi offre
UN'UNICA
opportunità di testare il
prodotto prima dell'acquisto.

BITO ha un centro attrezzato per una
VERA
formazione del vostro personale di
magazzino.

BITO fornisce sistemi di magazzino
ad aziende in tutta Italia.
Confrontate la loro
EXPERIENCE

»»»»» IL BITO
EXPERIENCE
CENTRE»»»»



BITO
www.bito.com
experience@bitoitalia.it



Tariffe a tempo: una proposta per la distribuzione urbana



“Si opera troppo per divieti”: questo il succo della relazione esposta da Massimo Marciani, vice presidente del Comitato tecnico italiano trasporto merci e intermodalità. «Quello che ormai gioca nella competitività di sistemi economici non è più la distanza degli spostamenti, ma il fattore temporale che caratterizza il movimento delle persone e delle merci che deve essere virtuoso e di qualità». Occorre individuare nuove regole e tecnologie sia telematiche per controllare l'accesso nelle zone sottoposte a vincoli, sia nella costruzione dei veicoli. Questo per far sì che le procedure abilitanti valgano a livello nazionale e non solo localmente per non creare confusione tra gli operatori che in una città possono essere autorizzati a comportarsi in un certo modo e diversamente in un'altra. Consapevole che le energie alternative non potranno a lungo andare essere la panacea di tutti i mali, Marciani avanza una proposta: «Ritengo opportuno insistere affinché chi distribuisce si renda disponibile ad essere tracciato durante i suoi spostamenti in deroga al concetto di privacy, legando il prezzo da pagare ai comuni non alla quantità di accessi, ma al tempo complessivo di permanenza nelle zone a traffico limitato».

Richiamandosi a una logistica che non è più un tema settoriale ma di

politica economica del Paese, Marciani sottolinea come sul versante del trasporto merci l'industria moderna richieda la garanzia di consegne rapide attraverso frequenti e stringenti programmazioni su reti distributive sempre più ampie, in una tendenza strutturale che si esprime nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto. Da qui la necessità di incentivare l'utilizzo di mezzi eco-compatibili dedicati alla consegna finale a partire da piattaforme logistiche ove sia possibile realizzare l'ottimizzazione della capacità di carico del singolo veicolo e delle intere flotte con l'obiettivo di minimizzare l'inquinamento atmosferico e acustico. Nel dibattito è intervenuto Tullio Nunzi, responsabile del settore logistica e mobilità di Confindustria che ha avvisato: «Gli amministratori locali, specie al Sud, spesso non sono in grado di distinguere tra chi distribuisce collettame e chi alimenti deperibili. Per di più troppo spesso la concertazione viene richiesta a decisioni prese». Lorenzo Sistino, Ceo di Fiat professional, ha illustrato l'orientamento di chi costruisce i veicoli per la distribuzione urbana: «Vani di carico più capienti pur con cabine sicure e dotate di tutto ciò che attiene alla sicurezza e al confort di guida. Gli allestimenti vedono prioritari le sagome

squadrate per volumetrie maggiori, portelloni di carico apribili al massimo per agevolare l'introduzione delle merci e leggerezza dei materiali impiegati per ridurre le tare aumentando le portate utili».

Dal punto di vista delle trazioni, ad avere le carte più in regola, oltre all'elettrica, è quella a metano che non produce polveri sottili e non deve essere trasportato come avviene con gli altri carburanti arrivando ai punti di erogazione con le stesse condotte con le quali arriva alle case. «È inoltre meno detonante della benzina e più leggero dell'aria - spiega Sistino - il che lo avvantaggia rispetto al Gpl che, più pesante, tende a rimanere a terra in caso di dispersione. L'handicap, per ora, rimane nel costo di partenza di un veicolo nuovo che, a metano, costa dai 2 ai 3.000 euro in più». A raffreddare gli entusiasmi è stato Riccardo Sciolti, amministratore delegato di Italia Logistica: «Non esiste ancora una progettualità della logistica urbana nei grandi centri. È ora che si individuino piattaforme distributive, non illudiamoci tuttavia che questo possa ridurre i costi perché le rotture di carico che ne conseguiranno avranno il loro impatto. Ciò nonostante il sistema nel suo insieme ne avrebbe dei benefici perché oggi non si considerano i costi occulti di un sistema inefficiente».