

LOGISTICA

IL MANUFACTURING □ LA GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN

Management

GIUGNO/LUGLIO 2008

N° 187 TECNICHE PER LA RACCOLTA RIFIUTI ■ INVESTIRE IN RADIO FREQUENZA ■ LA SICUREZZA LOGISTICA ■ UN CASO DI CELLULAR MANUFACTURING ■ LA SUPPLY CHAIN DELL'HI-TECH

transmec
group

outsourcing senza confini

Foto: Franco Fontana



AILOG INTERVIENE AL PRIMO CONVEGNO SULLA SICUREZZA LOGISTICA A ROMA



Il tema della sicurezza nelle fasi logistiche è stato affrontato in occasione del primo convegno intitolato "Sicurezza logistica: la sicurezza delle merci dalla produzione alla consegna: aumentare i margini diminuendo i costi occulti". La finalità dell'evento è stata quella di mettere in evidenza quali criticità sono presenti nella filiera che possono mettere a rischio la merce, il brand, l'immagine aziendale e la sicurezza e l'incolumità delle persone. Il convegno è stato organizzato da Gruppo Dab, polo tecnologico di sicurezza, con il patrocinio di Ailog, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Confindustria. Si è trattato del primo convegno che ha affrontato un tema che solitamente non è associato alla logistica, anche

se, come verrà presentato successivamente, molto attuale e legato a questa funzione aziendale. Pierluigi Aloisi, presidente Gruppo Dab Spa, ha infatti evidenziato come le aziende siano portate a confrontarsi in un mercato sempre più competitivo ed esteso a livello globale. Il prodotto prima di arrivare al consumo attraversa numerosi stati se non addirittura continenti. La sicurezza rappresenta un elemento importante, un fattore necessario per realizzare l'integrazione delle tecnologie e l'integrazione dei servizi. Infatti, in questi numerosi passaggi dalla produzione al consumo è probabile, vista anche la velocità degli scambi, che attività non legali possano essere attuate come per esempio la contraffazione. Proprio la contraffazione è un

tema attuale e scottante, soprattutto in Italia, dice Antonello Colosimo, Vice Alto Commissario per la lotta alla contraffazione del Ministero Sviluppo Economico. Il nostro paese vanta il più alto tasso di merce contraffatta sia come produzione che come esportazione. La contraffazione si ripercuote nel sistema paese come una riduzione di entrate per l'Erario, un rischio per i consumatori e una riduzione dei profitti per le imprese. Risulta essere necessario controllare il prodotto durante il percorso origine-consumo e non solo le sue fasi produttive, permettendo di riconoscere nel mercato il prodotto contraffatto da quello originale. Nell'ambito della contraffazione nessun settore si può considerare immune. Perché è necessario prendere in considerazione la logistica?

La risposta viene fornita da Domenico Netti, presidente Ailog e vicepresidente Elmed, associazione internazionale che coinvolge Italia, Spagna e Francia. Oltre che trasversale la logistica è un fenomeno internazionale, che avrà un peso sempre più rilevante. Se dal 2004 a oggi il Pil è cresciuto del 2,4%, la logistica ha visto un tasso di incremento del 5,5%. Nel periodo della globalizzazione l'obiettivo è quello di abbattere i costi garantendo la sicurezza delle merci e la sicurezza della consegna. Le moderne aziende stanno realizzando progetti di flusso teso o di certificazione alla consegna che sono in grado di fornire sia a chi spedisce sia a chi riceve una tutela in più sulle fasi di trasporto. La garanzia della consegna nel rispetto dei tempi va a collocarsi in un miglioramento delle performance logistiche aziendali. Nel largo consumo, per esempio, l'integrazione permette di non avere mai lo scaffale vuoto e la sicurezza della soddisfazione del cliente. Se il cliente non trovasse un prodotto, molto probabilmente lo andrebbe a cercare in un altro punto di vendita. L'automazione, unica leva di competizione, porta a gestire un carico camion in pochi secondi e permette dall'ordine alla consegna tempi contenuti, con la sicurezza di avere inviato il prodotto giusto al cliente giusto. In Lavazza, per esempio, il carico di un camion avviene in 90 secondi e il tempo dall'ordine cliente allo stato di ordine esecutivo al magazzino è di circa 30 minuti. La sicurezza fornita dal flusso informativo delle tecnologie e la loro integra-

zione permettono anche di rinunciare ai magazzini attraverso la gestione della merce quando questa ancora è in viaggio (magazzini viaggianti).

Secondo Andrea Payaro, consulente consigliere Ailog e docente presso l'Università di Padova, il concetto di sicurezza è un aspetto bottom-up che deve essere condiviso nell'azienda per essere applicato nella sua completezza. Si può affermare che possa essere visto come un mix di tre componenti fondamentali:

■ i processi, ovvero il modo di fare le cose, i quali devono essere gestiti con procedure severe e controllate. La sicurezza può essere migliorata nel momento in cui le attività nell'azienda vengono gestite correttamente, in modo efficiente e con il minimo spreco di risorse;

■ le tecnologie, importantissime per aumentare la velocità e l'attendibilità delle informazioni, attraverso le quali è possibile gestire controlli da remoto e in tempo reale. Le tecnologie sono alla base per l'aumento della sicurezza, in quanto permettono di abbattere i costi di gestione delle attività di controllo: telecamere, sensori, trasmissioni via Gps o su rete Web sono gli strumenti per l'applicazione della sicurezza;

■ le persone, le quali sono le responsabili dei processi e a loro è demandato il compito di utilizzare correttamente le tecnologie. Le persone devono essere rese partecipi al progetto di sicurezza e devono essere responsabilizzate al fine di comprendere che attraverso il comportamento di ciascuno può essere garantita l'integrità del sistema azienda. Con questo fine, risulta essere necessario definire un piano formativo in modo da trasferire loro le competenze di gestione delle tecnologie e l'applicazione dei nuovi processi.

Il progetto di sicurezza nell'azienda è il frutto di un progetto che nasce dallo studio dell'intero processo logistico: dall'acquisto delle materie prime o dei semilavorati, alle fasi produttive, alle fasi di stoccaggio fino alla spedizione. Nel ribadire questo concetto Maurizio Grasso, direttore commerciale di Dab Sistemi Integrati, descrive i rischi alla sicurezza nelle varie fasi del processo logistico.

Nella fase di scarico, il materiale viene trasbordato dal camion o dal mezzo di trasporto in un'area di stoccaggio temporaneo. Le persone che hanno accesso alla merce possono essere dipendenti diretti dell'azienda proprietaria della merce o operatori

appartenenti a terze parti. Il rischio di furto o manomissione in questa fase non è molto accentuato, anche se deve essere sottolineato che la vigilanza della merce in questa fase potrebbe essere necessaria per garantire il corretto trattamento. Vi sono prodotti, infatti, che devono essere movimentati con opportune misure di cautela per evitare che subiscano sbalzi di temperatura o che vengano esposti a luce diretta. Sistemi in radiofrequenza per la registrazione delle condizioni ambientali o sistemi per il controllo dello scarico possono aumentare la sicurezza della merce (in termini riduzione delle sottrazioni) e limitare, soprattutto, comportamenti errati che potrebbero compromettere la salubrità e la commercializzabilità del bene.

La fase di stock, invece, risulta essere quella maggiormente problematica. La merce viene depositata per periodi più o meno lunghi in magazzini. Tale fase risulta essere una delle fasi più critiche soprattutto nei magazzini con merce che ha le caratteristiche di rischio suddette (dimensioni ridotte, valore, riciclabilità etc). La probabilità di furti è alta sia per opera di soggetti esterni all'azienda che per soggetti interni all'azienda stessa. In particolare il magazzino più a rischio è quello dei prodotti finiti, dove i beni sono in molti casi pronti per essere immessi nella rete di vendita. Le soluzioni possono essere sicuramente il monitoraggio dei magazzini e la loro vigilanza da remoto (senza servizi di persone di vigilanza) o l'applicazione di sistemi antitaccheggio sui prodotti per determinate tipologie di beni. Sempre nei magazzini di prodotti finiti, si potrebbero avere ulteriori danni, come l'autoconsumo (il dipendente consuma il

prodotto sul posto di lavoro rendendo non commercializzabile parte della merce), la manomissione o il sabotaggio (si ricorda il caso di avvelenamento in pieno periodo natalizio di alcuni panettoni o le bottiglie d'acqua alla candegina). In questo ultimo caso il danno per l'immagine dell'azienda potrebbe a volte essere difficilmente quantificabile e va sicuramente ben oltre i dati proposti precedentemente relativi ai furti. Vale la pena ricordare che nei magazzini si ha la fase di picking (prelievo) dove gli operatori dall'unità logistica (solitamente il pallet) prelevano il collo di merce da spedire. Con i prodotti di ridotte dimensioni chi frequenta un magazzino (nei centri di distribuzione agroalimentari vi sono oltre 100 operatori che lavorano contemporaneamente) può agevolmente impossessarsi di prodotti. Sistemi di videosorveglianza possono dissuadere comportamenti delittuosi.

La fase di carico è speculare allo scarico. Le stesse casistiche presenti nello scarico si possono avere nel carico. Ciò che invece risulta essere molto importante è la fase di trasporto, gestita nella maggior parte dei casi da soggetti terzi all'azienda che spedisce e a quella di destinazione. Il trasporto è una fase ad altissimo rischio in quanto la probabilità di furto o di danno della merce durante il trasporto è elevatissima, basti pensare alla vulnerabilità di un mezzo in un'area di sosta in ore notturne. Se, inoltre, la merce subisce diverse scambi modalit (da camion a treno, da treno a nave, etc) il rischio aumenta notevolmente. Per il controllo di questa fase potrebbe essere importante sia per venditore che per compratore essere in grado di avere una registrazione informativa delle condizioni di trasporto (p.e. così come avviene



per la temperatura) oltre che, dove possibile, una registrazione visiva del trasporto stesso.

Ma come viene visto il tema della sicurezza nelle aziende? La gestione e la prevenzione dei rischi durante le fasi logistiche ha una diretta relazione con i costi assicurativi, afferma Alfredo Amato, amministratore delegato Consulbrokers. Laddove vengano applicate delle procedure consolidate si ha un calcolo molto vantaggioso sui premi da pagare alle relative assicurazioni.

Andrea Nuti, consigliere Assoram (associazione dei concessionari e depositari del farmaco) direttore tecnico e consigliere di Medifarma, operatore logistico primario del farmaco in Sardegna, spiega quali sono i vincoli imposti per legge alla logistica del farmaco, spiegando il ruolo del distributore primario del farmaco. Il farmaco non è un prodotto qualunque, esso è un prodotto particolarmente delicato, anche perché incide direttamente sulla salute delle persone. La filiera del farmaco è composta da circa 262 aziende farmaceutiche le quali basano la loro distribuzione su 313 depositari che a loro volta attraverso una rete di 494 distributori intermedi raggiungono circa 17.000 farmacie. Il farmaco è vincolato nella sua logistica da numerose norme, tra cui l'obbligo di possedere un piano di emergenza per rendere effettiva qualsiasi azione di ritiro disposta dal Ministero (obbligo di riportare per ogni operazione di entrata e uscita la denominazione, la quantità del medicinale e il numero di lotto). Nel D.M. 6 luglio 1999 si presentano le linee guida per la buona pratica della distribuzione, specificando le caratteristiche dei locali in cui stoccare il farmaco, gli automezzi su cui trasportarli e le

condizioni di conservazione. Da ultimo vi è il D.M. 15 luglio 2004 che, attraverso la Banca Dati Centrale, impone la registrazione e la raccolta di tutti i movimenti delle singole confezioni dei prodotti medicinali. Questa innovativa procedura, nel momento in cui diviene operativa, rende la Filiera Farmaceutica Italiana la più evoluta a livello mondiale.

Sempre in rappresentanza della filiera del farmaco, la distribuzione intermedia è stata rappresentata dal gruppo Comifar. Il gruppo, rappresentato da Davide Masciandaro, responsabile Servizi Centrali di Logistica, è market leader in Italia con 32 unità distributive, oltre 2.000 dipendenti e un fatturato di 3 miliardi di euro. Il Gruppo garantisce 25.000 consegne al giorno a oltre 13.000 farmacie, con una disponibilità alla vendita di oltre 110.000 referenze, con una frequenza di consegna che può arrivare alle 3-4 volte al giorno e un lead time di consegna compreso tra le 2 e le 4 ore dal momento dell'ordine.

Queste velocità e questi livelli di efficienza sono determinati da un'integrazione telematica realizzata lungo gran parte della filiera. Si tratta di una piattaforma messa a disposizione dal consorzio Dafne, consorzio di filiera costituito da aziende farmaceutiche e aziende della distribuzione intermedia del farmaco in grado di coprire attualmente circa il 90% delle quote di mercato del farmaco. L'integrazione non è solo una piattaforma informativa, ma si realizza anche attraverso lo sviluppo di progetti comuni utilizzando il supporto di collegamenti telematici basati su standard Edi e Internet.

Il concetto di sicurezza per un distributore farmaceutico è l'assicurazione dell'integrità della merce e della prevenzio-



ne da furti e rapine. Le modalità con cui si raggiungono questi obiettivi sono l'applicazione di tecnologie e la definizione di procedure. Nel magazzino la gestione della sicurezza deve riuscire per i prodotti più sensibili viene garantito il monitoraggio delle temperature mediante l'utilizzo di dispositivi che, collegati in remoto, permettono la lettura online dei dati e il controllo in tempo reale. Negli ultimi anni per la catena distributiva del settore farmaceutico si è rafforzata la necessità di un miglioramento continuo, volto a garantire all'intero ciclo di vita del farmaco il livello qualitativo e la sicurezza. L'esigenza più forte è quella di unire i criteri di controllo e di assicurazione della qualità, finora applicati alla sola produzione, con il concetto di tracciabilità dell'unità di prodotto da applicarsi alla fase distributiva del farmaco.

Da questi casi, emerge chiaramente come il progetto di sicurezza sia nella realtà un processo che incrocia più aree operative e che incide in modo determinante su efficienza, fatturati e costi. Paolo Germano, direttore TraiCon, afferma che data la trasversalità del problema nell'azienda

è necessario partire da un Risk Analysis, studio che è in grado di determinare e di pesare all'interno del processo logistico gli elementi critici in tutte le funzioni aziendali. Da una visione aziendale è necessario successivamente allargare il raggio d'azione sulla supply chain, osservando con attenzione anche le relazioni con i soggetti a monte e a valle della filiera. Si attua in questo modo l'Enterprise Security Management, ovvero lo studio, sviluppo e attuazione delle strategie, delle politiche e dei piani operativi volti a prevenire, fronteggiare e superare eventi in prevalenza di natura dolosa e/o colposa che possono danneggiare le risorse materiali, immateriali, organizzative e umane di cui l'azienda dispone o di cui necessita per garantirsi una adeguata capacità concorrenziale nel breve, nel medio e nel lungo termine. Il concetto di sicurezza assume una rilevanza sempre più consistente, diventando un "asset" aziendale. L'approccio innovativo di Business Security è un modello per mantenere e per proteggere le proprie attività e non mettere a rischio la merce, il brand, l'immagine aziendale e la sicurezza e l'incolumità delle persone. (A.P.)