

# eureka

Numero 28

Primavera  
2017

[www.eurekapub.it](http://www.eurekapub.it)

LA RIVISTA PER I PROFESSIONISTI NEL SETTORE DELLA MOVIMENTAZIONE MATERIALI

## **È ora di prepararsi**

*Preparate la vostra azienda all'uscita del Regno Unito dalla UE*



## **Dove costruisco?**

*Scegliere la giusta ubicazione del magazzino nel panorama in evoluzione della logistica in Europa*



## **Alzando lo standard**

*Come rendere la movimentazione dei materiali più sicura nei cantieri edili*



## **Agenti di distruzione**

*L'importanza crescente della gestione delle infestazioni nello stoccaggio e nella logistica*



La rivista per i professionisti nel settore della movimentazione materiali.

Nel momento in cui pubblichiamo la nostra ultima edizione di eureka, non c'è solo la primavera nell'aria. Il tema del cambiamento e la necessità per i professionisti della movimentazione dei materiali di rispondere ad esso ricorre in tutti i nostri articoli.

Per i nostri amici nel Regno Unito e per coloro che lavorano con essi, la "Brexit" sicuramente porterà dei cambiamenti. Gli effetti completi dell'uscita della Gran Bretagna dalla EU restano da vedere, ma **Ruari McCallion** fa un po' di chiarezza e suggerisce le azioni da intraprendere in preparazione della nuova situazione.

Il rapido cambiamento nel panorama della logistica europea sta rendendo la scelta delle ubicazioni dei magazzini sempre più complessa.

**Gian Schiava** spiega come e perché, in un articolo che rivolge lo sguardo ai punti caldi odierni della logistica e fornisce consigli su cosa bisognerebbe prendere in considerazione quando si pianifica la posizione e la struttura dei futuri magazzini.

Fra le ulteriori difficoltà in materia di sicurezza che gli operatori dei carrelli elevatori devono affrontare nell'ambiente dell'edilizia, ci sono i costanti cambiamenti nella disposizione del cantiere, nelle attività di costruzione, nel personale in loco e nelle condizioni meteorologiche. La risposta, come spiega **Gay Sutton**, inizia con un'accurata pianificazione.

I cambiamenti che stanno intensificando la minaccia di infestazioni per le aziende includono le maggiori opportunità per le specie di entrare nella catena di distribuzione e la minore tolleranza da parte dei clienti delle contaminazioni. **Mark Nicholson** esamina i costi dell'ignorare i rischi delle infestazioni e consiglia le misure preventive.

Ci auguriamo che troverete utili le informazioni contenute in questi articoli e vi invitiamo a inviarci il vostro riscontro. Se ci sono particolari argomenti che vorreste vedere affrontati in futuro da eureka, fateci sapere. Potete inviarci un'e-mail all'indirizzo [comment@eurekapub.eu](mailto:comment@eurekapub.eu) o mandarci un messaggio tramite il nostro sito web [www.eurekapub.eu](http://www.eurekapub.eu).



**Monica Escutia**  
Redattore in capo

Numero 28 - Primavera 2017

**Redattore in capo:**  
Mónica Escutia  
**Redattore associato:**  
Virpi Tynkkynen  
**Vice-redattore:**  
Mark Nicholson, Gian Schiava, Ruari McCallion and Gay Sutton  
**Direttore artistico:**  
Dave Hobbs  
**Stampato da:**  
BTB Mailflight  
**Distribuito da:**  
BTB Mailflight  
**Pubblicato da:**  
Cat Lift Trucks, Hefbrugweg 77, 1332 AM Almere, Olanda  
©2017, MCFE. Tutti i diritti sono riservati.  
CAT, CATERPILLAR, BUILT FOR IT i rispettivi logo, il tipico colore "giallo Caterpillar", il marchio "Power Edge", e le caratteristiche che identificano i prodotti e la compagnia, sono marchi di fabbrica Caterpillar e non possono essere impiegati senza autorizzazione. Tutto il materiale è rigorosamente copyright e tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta in tutto o in parte senza il consenso scritto del titolare del copyright. Le opinioni espresse nella rivista eureka non sono necessariamente quelle di Cat Lift Trucks (MCFE B.V.) o le sue concessionarie. Cat Lift Trucks (MCFE B.V.) non accetta responsabilità per le opinioni o informazioni espresse in articoli o pubblicità.  
OLPC1606(03/17)gu9

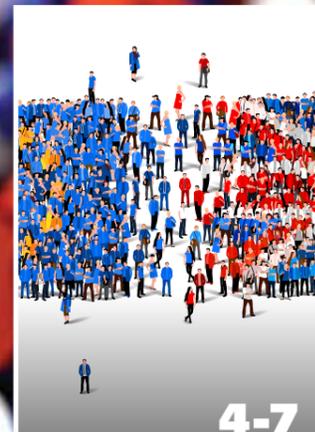


Il redattore incaricato di eureka è **Monica Escutia**, laureata in scienze delle comunicazioni – giornalismo. Di nazionalità spagnola, è fluente anche in olandese, inglese e italiano. Dopo aver curato diversi settori internazionali dei media ha lavorato negli ultimi 14 anni nel campo gestione dei materiali – i primi quattro come rappresentante pezzi di ricambio in diversi paesi europei - prima di diventare Manager Marketing Communications per la regione EAME della Cat Lift Trucks con base nei Paesi Bassi.

Non dimenticatevi di visitare il sito Web di eureka a [www.eurekapub.it](http://www.eurekapub.it) dove potrete accedere all'archivio di articoli e servizi utili, oltre che inviare commenti e suggerimenti sulla rivista per gli articoli che in futuro vorreste leggere.



Visitate **eureka** online!



4-7  
**Uscita del Regno Unito dalla UE**

**È ora di prepararsi**

Anche se molti effetti del risultato del referendum britannico sono difficili da prevedere, possiamo comunque stare certi che il mondo dello stoccaggio, della logistica e della movimentazione dei materiali ne risentirà. **Ruari McCallion** riepiloga quello che sappiamo fino a oggi e fornisce consigli sul modo in cui le aziende possono prepararsi per le sfide che le aspettano.



8-10  
**Ubicazione del magazzino Dove costruisco?**

Nel panorama in rapido cambiamento della logistica europea scegliere l'ubicazione migliore per un magazzino sta diventando più difficile che mai. Analizzando i cambiamenti e i motivi che ci sono dietro, **Gian Schiava** mette in evidenza i punti caldi odierni della logistica e identifica i fattori chiave nell'ubicazione e nella struttura che ora devono essere presi in considerazione.



11-13  
**Sicurezza nei cantieri di lavoro Alzando lo standard**

Il cantiere edile, già di per sé uno dei luoghi di lavoro più pericolosi, presenta ai guidatori dei carrelli elevatori un'ulteriore serie di difficoltà, uniche e dinamiche, relativamente alla sicurezza e alla movimentazione dei materiali. Come scopre **Gay Sutton**, la soluzione dipende da un'accurata pianificazione, da una buona organizzazione, dalla cultura sulla sicurezza e dalla fornitura degli strumenti giusti.



14-15  
**Gestione delle infestazioni Agenti di distruzione**

Con così tanti punti di accesso potenziali nella catena di fornitura, la minaccia di attacchi da parte di agenti infestanti non dovrebbe mai essere ignorata in nessun magazzino, centro di distribuzione, operazione di logistica o trasporto. **Mark Nicholson** parla chiaramente dei costi della mancata applicazione di azioni preventive e fornisce consigli pratici su come ridurre i rischi.

## Calendario degli eventi

Fecha, Evento, Lugar, Sitio Web	Informazioni generali
14 - 16 marzo 2017 <b>INTRALOGISTICS EUROPE</b> Paris Nord Villepinte, Parigi, Francia <a href="http://www.intralogistics-europe.com">www.intralogistics-europe.com</a>	Si sono verificati cambiamenti significativi nello stoccaggio logistico: robot per la movimentazione, nastri trasportatori automatici, veicoli autoguidati, droni, oggetti connessi, riconoscimento vocale, occhiali collegati e monitoraggio remoto fanno parte dell'innovazione intralogistica di oggi. La comunicazione all'interno del magazzino diventa sempre più estesa con l'avvento dell'era della logistica 4.0. Questi sviluppi hanno lo scopo di migliorare produttività, sicurezza, flessibilità e qualità, riducendo al contempo il carico di lavoro per i dipendenti.
14 - 16 marzo 2017 <b>SITL PARIS</b> Paris Expo Porte de Versailles, Parigi, Francia <a href="http://www.sitl.eu">www.sitl.eu</a>	Il SITL Paris raccoglie tutti i prodotti e i servizi innovativi dedicati al trasporto di merci, alle spedizioni e alla catena logistica. L'evento presenta la concentrazione più completa di utenti di trasporti e logistica dai settori della produzione, della vendita e della distribuzione, alla ricerca di nuovi fornitori di servizi.
27 - 29 giugno 2017 <b>TOC CONTAINER SUPPLY CHAIN: EUROPE</b> RAI Amsterdam, Paesi Bassi <a href="http://www.tocevents-europe.com">www.tocevents-europe.com</a>	TOC Europe è il luogo di incontro globale di operatori di porti, terminal, compagnie di navigazione, fornitori di servizi logistici integrati e mittenti. La fiera TOC è considerata la migliore del settore dagli operatori di terminal e dai loro fornitori. L'evento costituisce una vetrina per la tecnologia e le operazioni di porti e terminal, all'interno del quale l'attenzione si concentra sulla collaborazione nell'ambito della catena di fornitura dei container.

"Fu Archimede ad osservare che si poteva usare la potenza delle leve per far muovere l'intero mondo. Questa pubblicazione prende il nome dalla sua famosa esclamazione di "eureka" cioè "l'ho scoperto".





# PREPARATEVI!

## Modalità di reazione alla "Brexit" dei settori dello stoccaggio, della logistica e della movimentazione materiali



Circa il 44% delle esportazioni del Regno Unito è destinato ai paesi della UE.

La decisione del Regno Unito di lasciare l'UE ha generato incertezza in tutta l'Europa. **Ruari McCallion** cerca di definire un po' le cose.

Il voto referendario del Regno Unito per lasciare l'UE è stato a dir poco inaspettato e ha generato un bel po' d'incertezza, il che in genere non piace affatto all'economia.

La reazione immediata è stata la turbolenza sui mercati azionari e obbligazionari ma, quando è stato chiaro che il mondo in realtà non sarebbe finito, le cose si sono calmate e il commercio è andato avanti, persino con una leggera ripresa nel terzo trimestre del 2016. Tuttavia le cose non saranno uguali in futuro. La situazione sta per cambiare.

Sembra che la "Brexit" avverrà nel primo o secondo trimestre del 2019. Il che dà all'economia due anni per prepararsi. Nel frattempo sostanzialmente non cambierà nulla. Il Regno Unito resterà un membro della UE fino alla promulgazione da parte del governo britannico di leggi che abrogano o modificano lo European Communities Act 1972 e la successiva legislazione. Fino ad allora resteranno in vigore tutte le leggi e i regolamenti esistenti.

Il resto della UE probabilmente andrà avanti com'era, sarà solo il commercio con il Regno Unito a essere interessato.

### Nuove sfide, nuovi requisiti

Le negoziazioni ancora non sono iniziate e sono ben lontane dal completamento, ma ci sono molte cose che le aziende possono fare per prepararsi al "nuovo ordine mondiale".

Circa il 44% delle esportazioni del Regno Unito è destinato ai paesi della UE. Le aziende coinvolte in catene di fornitura complesse, soprattutto quelle dei settori automazione, aerospaziale e chimico, potrebbero vedere i componenti superare le frontiere più volte prima che il prodotto finale esca dalla linea di assemblaggio finale.

Sarà necessario calcolare più attentamente il valore dei componenti che attraversano i confini e sono sotto-assemblati e poi assemblati prima dell'installazione nel prodotto. Perché? Perché al momento non ci sono tasse, dazi o tariffe doganali

# IMPATTO DELLA BREXIT IN BREVE

- ▶ Non cambierà nulla fino a quando il Regno Unito non lascerà realmente l'UE, il che avverrà dopo circa due anni dall'applicazione della "notifica di separazione", in conformità a quanto previsto dall'Articolo 50 del Trattato di Lisbona
- ▶ Se il Regno Unito lascia il mercato unico e l'unione doganale, è possibile che vengano imposte di nuovo delle tasse sul commercio oltre frontiera
- ▶ Quale che sia il risultato delle future negoziazioni, lo scenario peggiore per le aziende che operano a livello internazionale sarà quello definito dalle norme della OMC (Organizzazione Mondiale del Commercio), che stabiliscono delle tariffe doganali pari al 10% circa
- ▶ Dato che il 30% della catena di distribuzione del Regno Unito è localizzata, l'impatto sui costi a seguito delle sole tariffe doganali probabilmente sarà inferiore al 7%
- ▶ Riappariranno le DTA (Double Taxation Agreement - convenzioni per evitare le doppie imposizioni), che non sono state formalmente abrogate (le aziende che operano con l'estero avranno quindi ancora uno strumento di protezione contro la doppia tassazione). Tuttavia il Regno Unito non ha DTA con alcuni stati in entrata nell'Unione
- ▶ Per i commerci con l'UE potrebbero essere richiesti i certificati di origine
- ▶ Per alcune nazioni della EU potrebbe essere richiesta la prova dello status di esportatore



sui prodotti o sui materiali che attraversano i confini interni della UE. Il che non avverrà automaticamente dopo la Brexit.

Mentre potrebbe esserci un nuovo pacchetto di esenzioni, con una riemersione di depositi doganali e/o di "porti franchi", c'è la chiara possibilità che il regime fiscale post-Brexit sia oneroso e complicato. È meglio essere preparati e avere almeno esaminato le opzioni per il ritorno delle barriere doganali.



1. Guy Courtin, vice presidente senior, GT Nexus.  
2. Bernardine Adkins, Gowling WLG, Solicitors.

## Complessità crescente

"Molte aziende stanno pensando ad accordi sul libero commercio nei termini di quelli degli Anni '70 e soprattutto riguardo al movimento delle merci", ha detto Bernardine Adkins di Gowling WLG, Solicitors. "I moderni accordi sul libero commercio sono molto complessi."

Fortunatamente, i professionisti della gestione dei magazzini, delle operazioni di logistica e della movimentazione dei materiali non sono direttamente interessati da negoziazioni complesse, devono solo gestirne le ripercussioni. Che sono sufficientemente complicate.

"Se prendiamo, ad esempio, il settore dell'automazione, c'è molto slancio nel commercio fra Messico e UE", ha detto Guy Courtin, vice presidente senior di GT Nexus, facendo notare che a risentirne non è solo il commercio fra Regno Unito e UE. Il Regno Unito ha accordi commerciali tramite l'UE con altre parti del mondo. Potrebbe esserci molto lavoro da fare in futuro.

Quindi la catena di distribuzione come si impegna a risolvere le cose? Probabilmente non è bene attendere che sia il governo a dire cosa fare, senza contare che ci sono anche tante cose già in piedi.

"Si tratta, essenzialmente, di un problema di dati e processi per soddisfare requisiti di conformità. In quanto tale, non c'è differenza con i tanti progetti tecnologici intrapresi con successo in tutto il mondo ogni anno", ha detto Courtin. "È probabile che ci si trovi in una prospettiva che fa sembrare minimo tutto quello che è venuto prima, ma non sbagliatevi: a parte le dimensioni politiche della Brexit, dal punto di vista operativo si tratta di un problema di catena di distribuzione. E può essere risolto di conseguenza."

**Molte aziende stanno pensando ad accordi commerciali nei termini usati negli Anni '70 e soprattutto riguardo alla movimentazione delle merci.**

## Raccolta, monitoraggio e gestione dei dati

Il primo passo è afferrare i dati che mostrano i movimenti di merci nella UE, che permetteranno di dare una giusta dimensione al progetto. È probabile che esso richiederà, in termini di tecnologia, una soluzione su scala cloud, con standard concordati fra Regno Unito e UE.

Una volta predisposta la visibilità, il commercio fra Regno Unito e UE può essere più semplice e veloce, qualunque sia la struttura normativa, doganale e tariffaria. L'integrazione con i sistemi finanziari può poi iniziare a velocizzare e facilitare i pagamenti di IVA e dazi.

"La raccolta intelligente dei dati è possibile solo se le organizzazioni e i partner commerciali fanno parte di una rete olistica che consente a tutti i membri di comunicare e collaborare pienamente insieme", ha detto Courtin.

"Un approccio non uniforme nella raccolta, interpretazione, condivisione e azione in base alle informazioni non è più accettabile." L'alternativa a una collaborazione aperta ed efficace sarà la repressione o persino lo strangolamento del settore logistico e del commercio con l'estero in generale.

"La paura di ulteriori vincoli, sotto forma di tariffe doganali e maggiori controlli delle merci in entrata e in uscita nel/dal territorio, è una preoccupazione legittima e profonda, sia per le aziende sia per i politici", ha sottolineato Courtin. Tali vincoli minacciano la competitività economica.

Per superare eventuali ostacoli del genere e preservare la redditività, sarà essenziale una visione incisiva e in tempo reale, o quasi, delle reti di catene distributive.

Saremo felici di avere le vostre reazioni a questo articolo: [editor@eurekapub.eu](mailto:editor@eurekapub.eu)



# ELENCO DI COSE DA FARE PER LA BREXIT

**ANALIZZARE** le configurazioni del commercio nella UE, guardando avanti e indietro di circa tre anni in ciascuna direzione

**IDENTIFICARE** i mercati e i clienti europei chiave, insieme ai mercati e ai clienti chiave del Regno Unito

**CONTATTARE** le autorità fiscali per ricevere consigli e istruzioni preliminari o, almeno, per identificare i punti di contatto man mano che si delinea lo scenario

**INIZIARE** a negoziare con gli spedizionieri e considerare il modo per consolidare numerose piccole transazioni in spedizioni più grandi

**PRENDERE** in considerazione lo status di operatore economico autorizzato, soprattutto per catene di distribuzione complesse e in più paesi, come quelle dei settori dell'automazione, aerospaziale e chimico. Ciò potrebbe consentire l'autovalutazione del "valore commerciale" a scopo di tassazione e di applicazione delle tariffe

**PRENDERE** in considerazione i depositi doganali

**PREPARARSI** per la riconfigurazione dei sistemi di gestione del magazzino, per tenere conto di dazi e dogane

**ASSICURARSI** che i sistemi IT siano attrezzati per gestire lavoro cartaceo aggiuntivo e nuove normative sui trasporti

**PREPARARE** e pianificare percorsi alternativi per la distribuzione e la consegna

**DISCUTERE** con i reparti produttivi sulla possibilità di adattare "l'impatto della produzione": impianti nella UE per fornire i territori della UE e nel Regno Unito per fornire il resto del mondo

**IDENTIFICARE** i dipendenti che sono cittadini UE non britannici o cittadini non britannici, il cui status lavorativo potrebbe cambiare dopo la Brexit

# DOVE COSTRUISCO IL MIO MAGAZZINO?

**Come e perché il panorama della logistica europea sta cambiando**

Prima di decidere come dare forma a un'attività di movimentazione di materiali, le aziende devono considerare dove costruire il nuovo magazzino. L'e-commerce ha rivoluzionato il gioco, mentre le catene di distribuzione e i mercati stanno subendo delle profonde modifiche.

**Gian Schiava** esamina diversi sondaggi recenti e ci aiuta a scoprire i migliori punti caldi per la logistica in Europa.

La scelta dell'ubicazione di un magazzino è già difficile se l'azienda opera solo in una nazione. In alcuni casi la società decide di operare con depositi regionali serviti da un centro di distribuzione nazionale. Altri possono preferire l'uso di un unico grande centro di distribuzione.

Queste decisioni sono influenzate, ad esempio, dalla gamma di prodotti, dall'infrastruttura, dalla crescita attesa, dalle normative edilizie locali e, naturalmente, dai costi e dalla disponibilità degli immobili. Dopotutto non molti possono permettersi di costruire un magazzino completamente nuovo. L'alternativa è di appaltare a un fornitore terzo di servizi logistici che può eseguire molte delle attività, inclusi l'ordine di magazzino e la fatturazione.

Anche nel caso in cui un'azienda operi soltanto a livello nazionale è molto probabile che importi merci, che possono essere impiegate nel processo di produzione o fare semplicemente parte dell'offerta generale di prodotti. Di conseguenza, è necessario considerare la vicinanza a porti o aeroporti e il modo in cui le merci possono essere trasportate facilmente (su rotaia, su gomma o in aereo) fino al magazzino.

Le aziende che operano in diversi paesi europei devono tenere conto di più problemi. Dove sono i luoghi migliori per stabilire il nuovo magazzino se si opera in tutta Europa? Quali sono i fattori chiave che influiscono su questa scelta? Diamo un'occhiata ai rapporti e alle pubblicazioni di alcune recenti ricerche.

## I luoghi più desiderati d'Europa

Un sondaggio del 2016 del fornitore di immobili Prologis, in collaborazione con il fornitore di business intelligence Eyefortransport (EFT), ci fornisce una panoramica dei siti per la logistica più richiesti in Europa:

### Top 10 in Europa

	2013	2018
1	Venlo	Venlo
2	Anversa-Bruxelles	Rotterdam
3	Rotterdam	Anversa-Bruxelles
4	Reno-Ruhr	Reno-Ruhr
5	Madrid	Romania panregionale
6	Liegi	Ile-de-France
7	Germania centrale	Madrid
8	Romania panregionale	Liegi
9	Ile-de-France	Francoforte sul Meno
10	Düsseldorf	Germania centrale



Figura 1



**Più importanti**

Fonte: Ricerca Prologis

Una mappa che mostra le ubicazioni europee più importanti

Apparentemente la desiderabilità di un luogo è influenzata soprattutto da: 1) vicinanza a reti economiche e accesso strategico ai trasporti; 2) vicinanza ai clienti e 3) disponibilità e flessibilità della manodopera. La figura 1 mostra una "mappa di calore" indicante il livello di attività.

Data la presenza dei porti di Anversa e di Rotterdam, non dovrebbe sorprendere che i Paesi Bassi e il Belgio siano ancora in testa, ma è anche evidente che l'Europa centrale e dell'Est sta colmando rapidamente il divario. Inoltre, grazie alla vicinanza a popolazioni numerose e benestanti, la posizione dell'Ile-de-France e di località tedesche chiave come Francoforte è ancora buona.

Il sondaggio spiega che la necessità di bilanciare i costi di stoccaggio e di trasporto continua a essere la difficoltà maggiore. È questo uno dei motivi per cui i proprietari di magazzini si aspettano che le aziende continuino a consolidare le attività. Per dirla in parole povere, le reti di distribuzione europee prenderanno sempre di più il posto delle reti locali o nazionali.

I fattori del cambiamento sono le aspettative e gli sviluppi (outsourcing!) economici generali o persino eventi che stravolgono lo scenario mondiale come la Brexit o l'elezione di Trump. Ma a livello microeconomico vediamo fattori come i prezzi dei carburanti, la disponibilità di personale e i salari locali.

**Per dirla in parole povere, le reti di distribuzione europee prenderanno sempre di più il posto delle reti locali o nazionali.**

I rapporti della rivista olandese Supply Chain Movement (SCM) mostrano delle similitudini con le conclusioni di Prologis. Essi evidenziano anche la forte crescita economica nell'Europa dell'Est.

Tale successo è solo parzialmente spiegato dai bassi salari. Mentre sembra essere più significativo il maggiore flusso di merci dall'Asia, che ora viaggia per il Mar Nero o, via terra, tramite la ferrovia transiberiana, supportando quindi la nascita di nuovi hub logistici in Europa Centrale.

Inoltre, il PIL (Prodotto Interno Lordo) in rapida crescita di questa regione sta spingendo la domanda di beni di consumo, che possono anche arrivare da porti marittimi in veloce espansione come San Pietroburgo sul Mar Baltico e Novorossiysk sul Mar Nero. Infine, SCM riferisce della notevole crescita di Valencia, Malta e Istanbul.

### Cosa c'è nell'aria?

La tendenza al consolidamento potrebbe influire sulle dimensioni del magazzino stesso. Se aumenta la domanda di strutture distributive moderne ed efficienti, probabilmente assisteremo alla crescita di magazzini più alti. Secondo CBRE, società americana specializzata in immobili, possiamo aspettarci una svolta nei magazzini verticali e multi-piano in Europa.

La prima spiegazione non sorprende: disponibilità limitata e/o prezzi elevati dei terreni. Tuttavia, questo è un aspetto presente da decenni in Europa. Ma oggi tale fattore si combina con il ruolo crescente dell'approntamento degli ordini all'interno del magazzino.

Il canale dell'e-commerce ha abbreviato notevolmente il processo di approntamento degli ordini e ha trasformato il magazzino in una fabbrica produttiva. Dato che i costi di approntamento degli ordini sono generalmente elevati, le aziende devono sfruttare al massimo tale processo.

Nastri trasportatori, etichettatrici, confezionatrici e software per il controllo degli stock: tutto contribuisce alla velocità del processo. Ma i veri guadagni si ottengono quando cerchiamo la produttività nell'altezza.

Le configurazioni strette delle corsie consentono una maggiore capacità di stoccaggio per metro quadrato e i carrelli elevatori ad asse retrattile o i carrelli elevatori a grandi altezze (man-up) stanno sostituendo i carrelli più tradizionali. L'altra opzione, cioè la costruzione di più piani all'interno di un edificio esistente, spesso è più concentrata su merci più piccole in sistemi di scaffalature combinati con soluzioni di nastri trasportatori o sollevatori.

CBRE indica anche la tendenza verso la logistica urbana, uno sviluppo che vede la collocazione dei siti all'interno e intorno alle città. In caso di elevata densità e numerosità della popolazione, le operazioni logistiche si trovano a lottare sempre di più per completare il "last mile". I consumatori potrebbero essere serviti meglio con siti logistici verticali situati alla periferia della conurbazione. Se ben collocati, i siti altamente automatizzati aiuteranno a superare le difficoltà di accessibilità e di tempi ristretti.

### Sempre diverso

Il panorama della logistica europea è sempre stato dinamico, ma i recenti sviluppi economici potrebbero avere accelerato il passo. Gli hub logistici stanno nascendo in luoghi che consideravamo sottosviluppati appena una decina di anni fa e ciò porterà lavoro e prosperità a tali regioni. I forti hub tradizionali dovranno reinventare loro stessi e i loro corridoi per far sì che la loro ragione di esistere non svanisca.

Saremo felici di avere le vostre reazioni a questo articolo:  
editor@eurekapub.eu

Le configurazioni strette delle corsie consentono una maggiore capacità di stoccaggio per metro quadrato e i carrelli elevatori ad asse retrattile o i carrelli elevatori a grandi altezze (man-up) stanno sostituendo i carrelli più tradizionali.

1. Il carrello elevatore Cat® NR14-25N2 è ideale per le corsie strette del magazzino moderno.



# AUMENTANDO IL LIVELLO DI SICUREZZA

## Uso sicuro dei carrelli elevatori nei cantieri edili

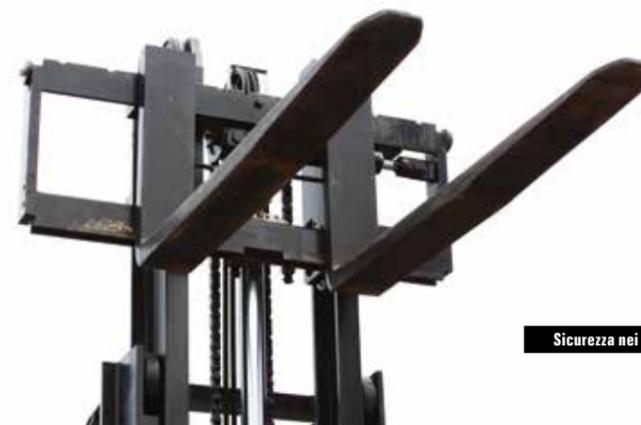
Percorsi di accesso fangosi e pieni di solchi e addetti al lavoro intorno sono solo alcune delle sfide che l'operatore del carrello deve affrontare in un cantiere di lavoro. Come fa l'esperto di salute e sicurezza a ridurre il rischio e a migliorare la sicurezza stessa? **Gay Sutton** riferisce al riguardo.

Il settore edile è uno degli ambienti più pericolosi in cui lavorare e gli operatori dei carrelli elevatori possono trovarsi veramente sotto pressione. Il loro unico scopo nella vita può sembrare quello di fare in modo che le altre attività vadano avanti. I muratori possono avere bisogno di ricarichi di malta qui, i posatori di tubazioni possono necessitare di più tubi là.

Oltre a questo, l'ambiente edile presenta all'esperto di salute e sicurezza una serie di difficoltà uniche relativamente alla movimentazione dei materiali. La destinazione dei materiali cambia continuamente man mano che la costruzione va avanti, il cantiere è esposto a vento, pioggia e fango, e gli addetti si spostano in giro continuamente, senza contare che molti di loro non sono dipendenti dell'impresario principale.

### La chiave è una pianificazione accurata

La pianificazione della sicurezza della movimentazione dei materiali inizia proprio al principio di un progetto. Un modo efficace per fare ciò, secondo Paul Haxell, presidente dell'IOSH (Institution of Occupational Safety and Health) Construction Group, è la traduzione del programma di costruzione in una serie di disegni colorati sulla disposizione



indicanti le aree delle attività costruttive, fase per fase.

Partendo da questi è possibile identificare le aree di stoccaggio dei materiali più appropriate per ogni fase della costruzione. Haxell ha detto: "Utilizzando questi supporti visivi è possibile vedere i percorsi del traffico che inizia a emergere fra le aree di lavoro e le aree di stoccaggio dei materiali, e il modo in cui è probabile che evolvano nel tempo.

"Paragono tutto questo a un business model: si sviluppa un piano strategico, poi si scende sempre di più in dettaglio con un piano tattico per la gestione del traffico e la consegna e la movimentazione dei materiali", ha proseguito Haxell.

La società di costruzioni leader Skanska utilizza una tecnica chiamata pianificazione collaborativa per tutti i progetti, di cui un elemento chiave è la logistica. Una volta sviluppato il programma di costruzione, l'appaltatore e le squadre della catena di fornitura di tutto il progetto si incontrano insieme per elaborare il piano.

Inizialmente ciò comporta la sua visione in un periodo che va dalle otto alle dodici settimane, per poi entrare più nei dettagli a intervalli mensili, settimanali e quindi giornalieri. Il tutto viene poi riesaminato o aggiornato frequentemente.

"Lo scopo, dal punto di vista della logistica, è garantire che tutte le attività possano funzionare efficientemente senza



1. Paul Haxell, presidente dell'IOSH (Institution of Occupational Safety and Health) Construction Group.

## "La salute e la sicurezza sono una responsabilità di tutti"

pestarsi i piedi l'una con l'altra e che gli addetti possano spostarsi all'interno del luogo di lavoro in sicurezza," ha spiegato Nick Wing, responsabile senior per la salute e la sicurezza di Skanska. "Questo ci aiuta anche a coordinare dove sono stoccati i materiali e come e quando saranno spostati nel cantiere. I risultati degli incontri spesso sono visualizzati su piante del cantiere per aiutare chiunque a comprenderli."

Una volta identificati questi percorsi, i movimenti delle persone e dei veicoli possono essere separati utilizzando barriere e appositi attraversamenti pedonali. La natura in continua evoluzione e modifica del cantiere edile, tuttavia, può indurre in tentazione i pedoni a prendere delle scorciatoie o gli autisti a tagliare le curve.

Haxell ha affermato: "Se la costruzione procede a buona velocità, un percorso per i veicoli che esiste un giorno può non essere la scelta migliore il giorno successivo. Il pericolo è che i dipendenti, nell'intento di essere d'aiuto e cortesi, possano pensare: "Posso fare un percorso più breve passando da qui, se sposto un po' di barriere e taglio la curva." E questo poi può essere d'ostacolo per il piano logistico correttamente programmato." Per superare questo problema è importante essere vigili e supervisionare e monitorare i comportamenti nel cantiere.

## Organizzazione del cantiere

I materiali in consegna al cantiere dovrebbero essere tolti dalla strada principale e scaricati in un ambiente accuratamente pianificato, preparato e controllato. Nei progetti di costruzione di grandi edifici i fornitori e gli appaltatori sono regolarmente valutati per le prestazioni e le procedure in materia di salute e sicurezza. Gli standard di sicurezza sono poi inseriti nei loro contratti e la prestazione viene controllata.

Skanska prende questa cosa molto seriamente. "Uno degli elementi chiave è quello di garantire poi che i piani che abbiamo introdotto siano rispettati", ha detto Wing. Ciò richiede non solo il monitoraggio e la supervisione, ma anche una formazione adeguata tra le maestranze. "Al momento stiamo lavorando con il CITB (Construction Industry Training Board) per migliorare l'istruzione e la formazione di coloro che ricevono e movimentano i materiali nel cantiere."

È essenziale una buona organizzazione in tutte le aree del settore. In alcuni dei cantieri migliori, i materiali di alto valore sono collocati direttamente all'interno di container e quelli meno suscettibili alle condizioni meteorologiche sono stoccati in aree separate da barriere. I materiali lasciati sui percorsi di accesso o stoccati disordinatamente sono un pericolo e devono essere evitati. "Ciò da cui non possiamo proteggerci è la pioggia e i danni conseguenti sul terreno a causa dei solchi provocati dal movimento dei veicoli", ha detto Haxell.

Fornire e mantenere una superficie idonea per la sicurezza e l'efficienza nell'area di consegna e lungo i percorsi verso l'area di costruzione potrebbe sembrare ovvio, ma il costo di ciò deve essere programmato con largo anticipo e incluso nell'offerta. E, come ha fatto notare Haxell, il costo di centinaia di tonnellate extra di calcestruzzo sbriciolato o massiccata per la riparazione e la manutenzione dei percorsi dei veicoli può fare la differenza fra l'ottenimento o meno del lavoro da parte dell'impresario edile. Perciò tutto si riduce alla pianificazione e alla gestione delle aspettative dei clienti.

## La natura in continua evoluzione e modifica del cantiere edile può indurre in tentazione i pedoni a prendere delle scorciatoie o gli autisti a tagliare le curve.

### Cultura della sicurezza

Ci si aspetta che gli operatori dei carrelli elevatori seguano una formazione e dimostrino le loro competenze. È responsabilità poi del direttore dei lavori assicurarsi che essi operino in modo appropriato e promuovere un ambiente in cui gli operatori possano suggerire miglioramenti o riferire eventuali problemi senza penalizzazioni. Essi, dopotutto, sono la parte più esposta e quelli che con maggiore probabilità possono individuare un pericolo o un problema prima di chiunque altro.

In Skanska esiste quello che Wing descrive come un programma di sicurezza comportamentale, che instilla la cultura della cura e della premura per tutti, incoraggia le persone a parlare apertamente di eventuali problemi e a interrompere il lavoro se necessario. "La salute e la sicurezza sono responsabilità di ognuno e ciò si applica a chiunque lavori sui nostri progetti", ha detto Wing.

## Gli strumenti

Per lavorare in sicurezza, il guidatore del carrello elevatore deve avere una buona visibilità a 360°, in particolare quando fa retromarcia o esegue manovre in spazi ristretti. Possono essere utili una serie di specchietti e una videocamera a circuito chiuso montata posteriormente, ma il settore ha sviluppato l'uso di addetti alle manovre, che dirigono il guidatore e forniscono un ulteriore livello di sicurezza durante le operazioni di carico, scarico e manovra di veicoli pesanti.

Un'altra difficoltà è il modo di comunicare con il guidatore, in particolare in cantieri di grandi dimensioni che si estendono per vari ettari. Molte società hanno proibito l'uso di telefoni cellulari da parte degli operatori degli impianti e il motivo non è difficile da comprendere.

Ha detto Haxell: "L'ultima cosa desiderata è qualcosa che suona o lampeggia e distrae l'operatore mentre sta posizionando un carico in alto su un ponteggio e deve osservare i segnali manuali dell'addetto alle manovre." Molte aziende hanno scelto tecnologie diverse per risolvere il problema, ma la tecnologia deve comunque essere supportata dalla direzione, in modo che i guidatori non siano incoraggiati involontariamente a fare strappi alle regole.

Il superamento dei pericoli unici per la sicurezza nel settore edile è una questione di pianificazione accurata, monitoraggio continuo delle condizioni e della progressione del cantiere e di ascolto di coloro che lavorano sul campo. Con l'applicazione di questi elementi di best practice, il settore può continuare a migliorare le proprie prestazioni di sicurezza e l'efficienza delle proprie operazioni di movimentazione dei materiali.

Saremo felici di avere le vostre reazioni a questo articolo: [editor@eurekapub.eu](mailto:editor@eurekapub.eu)

## VALUTAZIONE DEI RISCHI

La valutazione dei rischi è essenziale nella pianificazione della sicurezza e in tutte le fasi costruttive.

Haxell lancia un invito alla prudenza. "Deve essere un documento vivo. Deve esaminare i problemi, identificare i modi giusti per controllare i rischi e deve poi essere aggiornato quando le cose cambiano ed emergono dei pericoli. Come si fa? Andate a parlare con gli operatori delle macchine o gli operai utilizzando i percorsi pedonali ecc."

2. Una buona visione a 360°, come quella fornita da questo carrello Cat® DP70N, è essenziale per un lavoro sicuro.



Visitare:  
il sito web IOSH



Visitare:  
il sito web Skanska



2

## SALUTE E SICUREZZA SUL LUOGO DI LAVORO

Incidenti sul lavoro nel settore edile:

**3,050** su **100,000** lavoratori.

Di questi:



**22%**  
durante  
operazioni di sollevamento e movimentazione



**11%**  
a causa dell'urto  
contro un oggetto

Si tratta di un numero decisamente più alto rispetto alla media di tutti gli altri settori, cioè

**1,920** su **100,000** lavoratori.

Gli infortuni sul lavoro nel settore edile sono superati solo da quelli del settore agricolo, forestale e ittico: **4.390** su **100.000** addetti.

**4,390** su **100,000** lavoratori.

Fonte: UK Health and Safety Executive for the period 2015 to 2016



# AGENTI DI DISTRUZIONE

Perché la gestione delle infestazioni è essenziale nello stoccaggio e nella logistica

Sappiamo tutti che una movimentazione scadente con un carrello elevatore potente può distruggere il valore di un intero pallet di merci. Come mette in guardia **Mark Nicholson** nell'articolo che segue, gli escrementi di un solo topo bastano per fare altrettanto.

Che si tratti di un escremento, una piuma, un pezzo di materiale di un nido o di un insetto, la prova di una contaminazione da agenti infestanti può comportare il rifiuto dei prodotti. Anche se non si tratta di prodotti alimentari e persino se ogni articolo è confezionato singolarmente, il cliente potrebbe rifiutare il carico se il container è contaminato.

## Centri di trasmissione delle infestazioni

Magazzini, centri di distribuzione e la logistica e le operazioni di trasporto a essi associate sono in una difficile posizione quando si tratta di disinfestazione. Gli agenti infestanti possono entrare nella catena di fornitura dall'esterno attraverso una moltitudine di bacini o tramite il movimento di personale e visitatori. E possono essere spediti da tutto il mondo.

Una volta arrivati a destinazione, spesso troveranno le condizioni ideali in cui vivere e riprodursi. Potrebbero anche spostarsi per trovare il luogo nel vostro posto di lavoro che fornisce la temperatura e il riparo migliori. Potrebbero anche scoprire una serie di altre merci stoccate per nutrirsi e trovarvi riparo.

Potreste non avere mai avuto gravi problemi finora, ma dovrete intraprendere delle azioni preventive da subito. Un esperto in disinfestazione è in grado di prevedere e prevenire le infestazioni, risparmiandovi sgradevoli sorprese e molte spese. Cosa importante, la vostra strategia non dovrebbe considerare solo il vostro sito, ma anche la possibilità di problemi di infestazione altrove nella vostra catena di fornitura che potrebbero influire su di voi.

## Il costo di ignorare i rischi di infestazione

Ecco solo alcuni dei motivi per cui dovrete intraprendere delle azioni preventive per proteggere il vostro lavoro:

- Normative sui prodotti alimentari sempre più severe e clienti sempre più esigenti, che rendono i prodotti contaminati invendibili
- Perdita di reputazione, clienti e contratti
- Richieste di risarcimento da aziende a cui avete trasmesso le infestazioni
- Morale dei dipendenti: chi desidera stare in un luogo di lavoro infestato?
- Diffusione di malattie tramite cibo o aria contaminata. Lo sapevate che gli escrementi e le piume di un solo piccione possono portare e trasmettere più di 60 malattie?
- Danni alla vostra proprietà provocati dal roscicchiamento e dallo scavo di buchi, i cavi elettrici sono particolarmente amati dai roditori
- Corrosione di strutture metalliche causata dagli escrementi di uccelli
- Azioni penali per il mancato rispetto delle norme igieniche
- Spesa per debellare le infestazioni, molto più elevata rispetto al costo delle misure preventive.

1. I ratti e i topi sono in cima alla lista dei visitatori indesiderati nei magazzini.

2. Gli escrementi di un solo topo possono distruggere il valore del prodotto come una collisione con un carrello elevatore a tutta velocità.

3. La moderna gestione delle infestazioni è molto più evoluta di questo.

4. Gli agenti infestanti possono trovare molte entrate nella vostra catena di fornitura.



## Il controllo delle infestazioni e la legge

Se trattate prodotti o ingredienti alimentari, sia per consumo umano sia animale, dovete rispettare la normativa UE. I principi chiave sono stabiliti dal regolamento CE 178/2002 Principi e requisiti generali della legislazione alimentare e ogni paese ha poi i propri requisiti aggiuntivi.

Esiste anche una legislazione relativa alla diffusione di specie invasive estranee che potrebbero arrecare danni alla salute dell'uomo, ai raccolti o ad altre aree economiche, oppure all'equilibrio della natura. Il regolamento UE 2016/1141 elenca le specie al momento oggetto di preoccupazione.

Inoltre, l'UE ha delle norme sull'uso di pesticidi e di altri metodi di disinfestazione. Invece di provare a fare da sé, è meglio rivolgersi a un buon disinfestatore che conosce la legge.

## Come tenere sotto controllo le infestazioni

La prima cosa che dovrete fare è incaricare un disinfestatore professionista di eseguire un'indagine sul vostro sito, registrare le infestazioni esistenti, identificare i rischi e predisporre un monitoraggio regolare. Ecco alcune azioni che potete intraprendere consultandovi con uno specialista:

- Mantenere chiusi il più possibile tutti i potenziali punti di entrata di agenti infestanti, inclusi banchine di caricamento e altre porte, veicoli parcheggiati e accessi pedonali
- Installare delle barriere, come porte ben sigillate e autorichiusenti, zanzariere e lame d'aria
- Installare strumenti di pest proofing, come reti anti-intrusione per piccioni
- Mantenere una zona di esclusione da infestazione intorno al perimetro del vostro sito, rimuovendo una striscia di vegetazione che potrebbe fungere da rifugio e, se necessario, richiederne il monitoraggio da parte del vostro disinfestatore
- Mantenere i vostri locali in ordine e puliti, incluse le cucine, e assicurarsi che gli imballi del cibo destinati al riciclo siano chiusi in un contenitore per evitare di attrarre animali infestanti
- Eliminare qualsiasi fonte di cibo, acqua o riparo per ratti e topi, incluso l'accesso a spazi all'interno di pareti, tetti e condotte di ventilazione, e ricordate che alcuni di questi animali possono utilizzare tubi verticali per raggiungere i posti più in alto

- Progettare la disposizione delle scaffalature e dello stoccaggio in modo da includere un corridoio di ispezione fra i prodotti e la parete, per aiutare il monitoraggio delle infestazioni
- Assicurarsi che lo staff sappia come riconoscere i segni dell'infestazione e sia consapevole di cosa dovrebbe attivare una richiesta di disinfestazione
- Ispezionare ogni spedizione in arrivo per verificare che non siano segni di roscicchiamento, materiale strappato e polveri
- Separare tipi diversi di prodotto per evitare la contaminazione incrociata
- Ruotare lo stock, per dare meno tempo agli agenti infestanti di insediarsi e, ogni volta che un'area è vuota, cogliere l'opportunità per ispezionarla e pulirla
- Pulire regolarmente camion, container e altre strutture di trasporto e assicurarsi che le aree in cui sono parcheggiati o conservati siano mantenuti privi di infestazioni
- Pensare all'intera catena di fornitura e non solo a vostri locali: i vostri fornitori potrebbero mettervi a rischio?
- Mantenere dei registri su osservazioni di infestazioni, insorgenze e azioni intraprese; essi saranno utili al disinfestatore nell'elaborazione delle strategie



## Che cosa può aggiungere il disinfestatore

A parte la grande conoscenza e l'esperienza in materia, su cui può basarsi una strategia di prevenzione conveniente per i vostri locali, lo specialista ha accesso alle tecniche di controllo più aggiornate.

Dovreste veramente lasciare trappole, esche velenose, affumicatura o l'uso di sostanze chimiche al professionista. Le moderne tecnologie includono cose come rumori e odori deterrenti, regolatori di crescita e rilevatori di feromoni degli insetti, nonché esche automatiche. Esistono anche sistemi online per aiutare a mantenere i registri e a garantire un'azione rapida quando serve.

Idealmente, il disinfestatore dovrebbe usare un approccio di gestione integrata dell'infestazione (IPM). Tale gestione prevede l'unione di metodi fisici, chimici e biologici per tenere sotto controllo le infestazioni, in modo economico e con un impiego minimo di pesticidi.

## Quali sono le infestazioni principali?

Se da un lato tutte le specie animali hanno un ruolo nel ciclo della natura, alcune possono diventare infestanti se vivono nei luoghi sbagliati. Esse includono:

 <p><b>Roditori</b></p>	 <p><b>Uccelli</b></p>	 <p><b>Insetti all'interno di prodotti conservati</b></p>	 <p><b>Insetti xilofagi</b></p>	 <p><b>Altri insetti non amati</b></p>
<p>in particolare ratti e topi</p>	<p>soprattutto i piccioni selvatici e alcuni tipi di gabbiani attratti dal cibo che gettiamo</p>	<p>come gli anobi del pane (detti anche tarli dei biscotti), le calandre del riso, i tarli del frumento e le tignole del grano</p>	<p>come i tarli</p>	<p>come scarafaggi, mosche domestiche ecc</p>



## Scegliere un disinfestatore

Nel Regno Unito potete rivolgervi ai membri della British Pest Control Association – [www.bpca.org.uk](http://www.bpca.org.uk) – perché sono obbligati a soddisfare una serie di criteri qualitativi. È stato emanato da poco tempo uno standard europeo sui servizi di gestione delle infestazioni, l'EN 16636, e ora varie aziende hanno ottenuto questa certificazione.

Saremo felici di avere le vostre reazioni a questo articolo: [editor@eurekapub.eu](mailto:editor@eurekapub.eu)





# POTENTE E PRECISO. UN INCREMENTO PER IL VOSTRO BUSINESS.

## I NUOVI CARRELLI ELETTRICI 80V PER UN CONTROLLO MASSIMO

**Errori possono essere costosi. Carichi caduti, danni al carrello oppure alle scaffalature – vuole solo dire costi inaspettati ed una perdita di profitto.**

I nostri nuovi carrelli elevatori elettrici 80V sono così intuitivi da usare, precisi ed agili, che sembra che il carrello 'capisce' cosa vuole il suo conducente. Il veicolo reagisce automaticamente al controllo più dolce dei comandi. Regola la sua risposta e dà una sensazione di un controllo totale. Ora nuovi livelli di produttività sono alla portata di mano.

Ma precisione vuole anche dire potenza. Questi carrelli sono costruiti per le applicazioni più difficili, grazie alla loro flessibilità, durevolezza e produttività.

Un business forte e crescente per i nostri clienti: è per questo che noi costruiamo carrelli elevatori.

**BUILT FOR IT.™**



**Contattate CGM il Vostro dealer  
per carrelli Cat al:**

**051-750504**

**oppure mandate una mail:  
info@cgmcarrelli.it**

[www.cgmcarrelli.it](http://www.cgmcarrelli.it) | [info@cgmcarrelli.it](mailto:info@cgmcarrelli.it)

©2017. CAT, CATERPILLAR, i rispettivi logo, il tipico colore "giallo Caterpillar", il marchio "Power Edge", e le caratteristiche che identificano i prodotti e la compagnia, sono marchi di fabbrica Caterpillar e non possono essere impiegati senza autorizzazione.

**CGM**

**CAT**<sup>®</sup>  
Lift Trucks