



Fonte: Grammer

Più competitività per il Sistema Paese

Logistica e trasporto hanno un ruolo centrale nell'ottimizzazione della struttura distributiva aziendale e nella soddisfazione del cliente

ROBERTO COMPIANI

Dagli anni '60 ad oggi il concetto di logistica ha subito un notevole sviluppo, evolvendo da distribuzione fisica a logistica integrata, per arrivare all'attuale 'Supply Chain Management'. La visione tradizionale di logistica, come funzione esclusivamente interna alle aziende in termini di stoccaggio e movimentazione dei prodotti, gestione delle linee produttive e organizzazione dei magazzini, si è sostanzialmente evoluta. Oggi si è consolidata nella concezione molto più complessa e articolata dell'infrastruttura operativa come 'supply chain', intesa come sistema che gestisce i collegamenti dei flussi fisici, informativi e finanziari di un insieme

di imprese, che partecipano a un'unica catena del bene. Il concetto originario di logistica era limitato un tempo all'idea di distribuzione del prodotto finito, ossia la cosiddetta 'logistica di distribuzione'; si è poi passati alla 'logistica interna', ovvero alla gestione attenta della filiera interna, per ridurre le inefficienze presenti nelle relazioni interaziendali. Attualmente, l'attenzione è posta a tutto il ciclo di vita del prodotto, dall'estrazione delle materie prime al servizio post-vendita; in sostanza a ciò che è stato precedentemente definito supply chain management. La gestione logistica dei beni individua il modo con il quale agevolare, velocizzare e coordinare le attività di produzione e di servizio fra aziende localizzate

anche in aree lontane e con il quale ridurre la distanza tra la produzione e gli utilizzatori finali. La capacità di programmare e sincronizzare l'insieme degli scambi e dei flussi di merci e di informazioni determina un vantaggio competitivo per le imprese, sempre più facenti parte di un 'supply network' o sistema a rete.

Logistica e cultura d'impresa

Non è semplice implementare il modello del supply chain management all'interno dei processi di gestione dei flussi di merci lungo tutta la filiera. In quest'ottica, cultura d'impresa e cultura logistica devono svilupparsi in maniera armonica e congiunta. La logistica per imprese di

piccole, medie o grandi dimensioni ha assunto una valenza strategica, contribuendo in modo rilevante ad aumentare la redditività del processo di business aziendale. Il mercato in cui operano le imprese è profondamente mutato negli ultimi anni e conseguentemente, l'organizzazione aziendale ha subito una profonda evoluzione. Controllare il mercato oggi non significa più gestire solo il prodotto, ma conoscere profondamente il cliente e, quindi, il consumatore finale. È necessario monitorare, anticipare e controllare i fenomeni di vendita, prevedendo l'evoluzione dei consumi e delle tendenze del settore di riferimento. L'obiettivo aziendale consiste nel soddisfare, mantenere e fidelizzare il cliente, operando in un ambiente economico caratterizzato da un'elevata concorrenzialità, un ciclo di vita dei prodotti sempre più breve, un'accresciuta complessità dei prodotti, un 'lead-time' concesso dal cliente al fornitore sempre più stretto, una significativa erosione dei margini di profitto, la crescita delle aspettative della clientela nei riguardi del 'livello di servizio'. Quest'ultimo è caratterizzato da rapidità in termini di consegna e di evasione dell'ordine, disponibilità intesa come qualità e quantità dei prodotti in 'stock', regolarità e affidabilità delle consegne e flessibilità. Maggiori sono i servizi logistici che un'azienda offre, più elevati sono



Fonte: Digital

Da funzione interna all'azienda qual era considerata negli anni '60, la logistica si è evoluta diventando l'attuale Supply Chain Management

i costi da sostenere: la curva 'servizi-costi' non è lineare, alti standard di servizio accrescono esponenzialmente i costi. Tutte le aree dell'azienda, dal marketing al controllo, sono chia-

mate a contribuire alla determinazione del 'trade-off' soddisfacente. La complessità delle discipline legate alla logistica ha portato a riconoscere il valore della formazione e, di conse-

La logistica è...

L'Associazione Italiana di Logistica (Ailog) definisce la logistica come "l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni, dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita". Il National Council of Physical Distribution Management fornisce una definizione più estesa: "la logistica è l'efficiente trasferimento dei prodotti finiti, a partire dall'uscita dalle linee di produzione fino al consumatore finale e, in certi casi, comprende il trasferimento delle materie prime dalle fonti di approvvigionamento all'ingresso delle linee di produzione. Queste attività comprendono il trasporto, il magazzinaggio, la movimentazione dei materiali, l'imballaggio di protezione, la gestione delle scorte, l'ubicazione dei fabbricati e dei depositi, la gestione degli ordini, le previsioni di marketing e l'assistenza alla clientela".

La filiera organizzativa (o supply chain) viene definita come "l'insieme delle diverse attività e dei legami fra di esse, di approvvigionamento delle materie prime, di trasformazione in prodotti finiti e di distribuzione ai clienti, oltre che delle infrastrutture necessarie all'esecuzione di tali attività".



Fonte: New World 3/2002

È fondamentale coniugare armonicamente sviluppo economico e rispetto ambientale per una giusta crescita del Sistema Paese

guenza, alla nascita di corsi universitari specifici come la laurea in ingegneria logistica e della produzione. Esistono aziende specializzate nello svolgere servizi logistici per conto di imprese terze: ciò determina una riduzione dei costi da parte dell'azienda appaltatrice ma, parallelamente, induce un minore controllo nella gestione di queste funzioni. Negli ultimi anni, il rapido sviluppo della logistica ha portato alla nascita del concetto di facility management, per

una migliore gestione delle attività non direttamente collegate al 'core business' dell'impresa e dell'e-logistic con cui si intende l'integrazione e il rafforzamento dei servizi logistici tramite i sistemi informativi.

Le funzioni del supply chain management

Massimizzare il livello di servizio per il cliente finale e ottimizzare i costi operativi e del capitale impegnato

tazione del mercato, al fine di offrire un maggiore servizio solo a quei clienti certamente interessati; l'adattamento del processo logistico-distributivo ai diversi segmenti di clientela; l'adattamento delle modalità di trasporto, della struttura distributiva e dei canali di vendita alle esigenze del singolo cliente; la capacità di ascoltare i segnali del mercato per evitare l'effetto 'bull-whip' ovvero la distorsione delle informazioni riguardanti gli ordini di approvvigionamento. A

sono i punti cardine su cui le imprese devono operare. In questo ambito, giocano un ruolo fondamentale lo sviluppo della domanda per comprendere meglio le esigenze dei consumatori, la pianificazione della domanda per realizzare piani di azione precisi, il trattamento degli ordini, la pianificazione della capacità produttiva attraverso l'utilizzo ottimale degli impianti e la gestione dei materiali. In modo più approfondito è possibile affermare che i pilastri su cui si basa il concetto di supply chain management prevedono la segmen-

Il polo logistico di Piacenza

Gli esperti considerano la zona di Piacenza come una delle migliori per la logistica in Italia. Per quanto riguarda il traffico su gomma, nelle direzioni nord-sud ed est-ovest, la città emiliana è posta all'incrocio delle autostrade A1 (Milano-Roma-Napoli) e A21 (Torino-Piacenza-Brescia) e può contare su una fitta rete di strade provinciali e statali, tra cui la via Emilia. Infine, non è distante dall'incrocio tra due fondamentali sistemi di mobilità europea, il 'Corridoio 1' Berlino-Palermo e il 'Corridoio 5' Lisbona-Kiev.

Piacenza sarà interconnessa con l'Alta Velocità ferroviaria, è vicina ai maggiori aeroporti del nord Italia e ai porti di Genova e La Spezia ed è un punto strategico per il progetto di navigazione sul Po.

Per la realizzazione delle nuove infrastrutture e il potenziamento di quelle esistenti l'investimento ammonta a circa 260 milioni di euro. L'area complessiva del polo logistico di Piacenza è pari a circa 1.200 mila m² di terreno con circa 470 mila m² di superfici costruibili. L'insediamento prevede magazzini di circa 25 mila m², modulari e frazionabili. Ad oggi sono stati ultimati e sono disponibili i primi 150 mila m², di cui 62 mila m² circa sono già stati locati.



Fonte: Siemens

Un'efficiente distribuzione delle merci, via terra, mare o aria, permette di ridurre i costi, aumentare la flessibilità e incrementare la produzione

questi si aggiungono il saper differenziare i prodotti il più tardi possibile ('post-ponement'), in modo da immagazzinare il minor numero di prodotti finiti; la collaborazione proficua con i maggiori fornitori; la gestione delle informazioni attraverso le tecnologie ICT, per poter prendere decisioni adeguate in modo non improvvisato; la misurazione del livello di servizio e del relativo costo.

Il caso Italia

Lo sviluppo della logistica è fondamentale per l'economia del Paese ed essenziale per vincere le sfide che la globalizzazione impone. È necessario cavalcare i positivi segnali di ripresa economica che si registrano da circa un anno a questa parte e che determinano, tra l'altro, un significativo aumento del traffico, da cui trae guadagno l'intero comparto dei trasporti

e della logistica. Nel breve periodo, questa ripresa avvantaggia in particolare le imprese di autotrasporto, che devono saper cogliere l'occasione per innovarsi e ristrutturarsi per diventare maggiormente competitive. Nel 2005 il settore dei trasporti è stato oggetto di un processo di liberalizzazione, però, per il corretto funzionamento dell'economia di mercato, la liberalizzazione di un settore è condizione necessaria ma non sufficiente. Nel caso specifico dell'autotrasporto si è consolidata una situazione purtroppo largamente diffusa, in particolare modo determinata dall'elevata frammentazione di questo specifico ambito. Le aziende hanno spesso praticato prezzi al di sotto della tariffa minima obbligatoria, pur di aggiudicarsi il carico, determinando in primo luogo una concorrenza sleale e, soprattutto, gravi mancanze in termini

di sicurezza. Non solo, i prezzi praticati sono spesso risultati insufficienti a coprire i costi, con grave danno per la crescita e il rinnovamento delle aziende stesse.

Per questo motivo, al fine di garantire un riallineamento competitivo delle imprese italiane ai principali concorrenti europei, il Governo ha dato il via libera a un disegno di legge che istituisce una 'Authority' per i trasporti. Questa istituzione ha competenze di regolazione economica in materia di tariffe, prezzi, standard qualitativi e condizioni di accesso alle infrastrutture, estese ai settori aereo, autostradale, ferroviario e marittimo. Restano in capo al Ministero i poteri d'indirizzo e di programmazione in materia d'investimento delle risorse pubbliche, le prerogative di stipula di convenzioni e contratti e le funzioni di tutela della sicurezza.

Rispetto dell'ambiente e del territorio

È obiettivo irrinunciabile riuscire a coniugare le esigenze di sviluppo della società con gli aspetti ambientali, al fine di perseguire il consolidamento di un'economia sostenibile. Ad oggi è ancora molto forte la visione che vede sviluppo e ambiente su posizioni antitetiche, è chiaro però che va superata con decisione a favore di un'idea d'insieme, volta alla ricerca di soluzioni che possano conciliare questi aspetti e favorire lo sviluppo economico del Paese.

Ad esempio, è necessario trovare delle soluzioni innovative per il risparmio di risorse limitate, rinunciando a optare per un ambientalismo ideologico, e perseguire una soluzione più pragmatica, che non debba comportare la rinuncia per il nostro Paese di un ruolo da attore principale nello sviluppo economico globale.

D'altra parte, è necessario riflettere sulle motivazioni che attualmente determinano proprio nei Paesi più poveri i più alti tassi d'inquinamento e di sfruttamento indiscriminato delle risorse ambientali. ■

Ailog readerservice.it n. 33