

## AD OGNUNO LA SUA LOGISTICA

Prima di vedere come ritagliare una ‘logistica su misura’ per ognuno, sarà bene ricordare il significato che sta alla base del concetto di logistica e di sistema logistico e vedere quale entità assuma la logistica nell’economia di una nazione come l’Italia.

Sappiamo bene che sono varie le definizioni, come ad esempio quella autorevole del Council of Logistic Management, che pone l’accento sul processo di pianificazione, implementazione e controllo e sulla efficienza ed efficacia del flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

Anche l’AILog (Associazione italiana di logistica e supply chain management) adotta una definizione che sottolinea come la logistica sia “l’insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nella azienda i flussi di materiali”.

Se poi analizziamo il ‘Sistema Logistico’, dobbiamo porre attenzione alle infrastrutture, alle attrezzature, alle risorse ed in particolare alle modalità operative che permettono l’utilizzo e lo sfruttamento di tutto ciò.

Quando parliamo di ‘Logistica’ quindi, dobbiamo tener bene presente che ci rivolgiamo a concetti di organizzazione, pianificazione, strategia... e per raggiungere i nostri obiettivi utilizziamo differenti modalità, infrastrutture ed attrezzature in modo efficiente ed efficace.

Ebbene, la World Bank ha pure costruito un indice, denominato LPI (Logistic Performance Index), che prende in considerazione numerosi indicatori e sulla base dei giudizi in merito a questi fattori, viene elaborato un indice di “competitività logistica”, che consente di attribuire un rank a ciascun paese.

L’indice di performance fino a qualche anno fa collocava l’Italia al 20° posto nel mondo, dopo quasi tutti gli altri principali paesi dell’UE. Negli ultimi anni si sono fatti notevoli passi in avanti ma molto si può e si deve ancora fare in termini di infrastrutture e servizi.

Ma non è l’unico aspetto su cui porre attenzione.

“*Just in time uber alles...*” Ma il Just in Time non è certo un concetto nato adesso: la Ford quasi un secolo fa iniziò ad adottare questo modello, poi ripreso dalla Toyota e via dicendo. Oggi si sente la necessità di un superamento perfino di questo concetto. Se volessimo - in modo assai poco cattedratico - parafrasare Bauman, scomparso proprio il mese scorso, forse potremmo parlare di “Magazzini liquidi”.

Abbandonata la logica *push*, una produzione basata su una logica *pull*, secondo la quale occorre produrre solo ciò che è stato già venduto o che si prevede di vendere in tempi brevi, non può non accogliere ed agevolare comunque le esigenze dei clienti / utilizzatori finali i quali essi stessi sono privi di magazzini e richiedono perciò un flusso costante di rifornimenti, pratica contrastante con le logiche di economia di produzione che spinge talvolta a generare notevoli quantitativi di merce in sequenza.

Ed ecco pertanto la possibilità di superare il just in time ed inventare qualcosa di nuovo, non più statico. Un “magazzino liquido” alla Bauman, o, come al momento stiamo facendo, il paradigma del “magazzino viaggiante”.

Le aziende di maggior successo, indipendentemente dal settore in cui operano, sono caratterizzate da una grande attenzione all’innovazione (tecnologica, gestionale, di prodotto, e così via), che all’interno di un contesto strategico aziendale, concorre all’acquisizione di un vantaggio competitivo.

L’Acciaieria Arvedi è da tempo leader nel campo dell’innovazione, col suo insediamento industriale modernissimo di Cremona, per concezione tecnologica ed ecologica. Lo stabilimento è il primo esempio in Europa di mini-mill ed il secondo al mondo per la produzione di laminati piani d’acciaio.

Il processo produttivo, basato sulle innovative tecnologie Arvedi In Line Strip Production ed Endless Strip Production – sviluppate alla fine degli anni ’80 a partire da idee originali del Presidente Cav. Arvedi e brevettate in tutto il mondo – consente in un unico ciclo, estremamente compatto, di trasformare l’acciaio liquido in coils laminati a caldo, con spessori ultrasottili della migliore qualità ed a costi competitivi.

Ed ecco quindi che le considerazioni sopra riportate, si applicano anche al settore della supply chain, per cui la modernizzazione ed il miglioramento dei sistemi di trasporto, magazzinaggio e consegna, condizione necessaria per ottenere servizi di maggiore qualità ed efficienza, passano anche attraverso l’uso efficace della innovazione tecnologica.

Il concetto di efficienza viene anche qui esteso fino a comprendere aspetti sia di tipo ambientale ed energetico (esplicitando l’obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti e di gas ad effetto serra), sia di sicurezza (al fine di ridurre in modo sostanziale il numero possibile di incidenti).

Il principale obiettivo della logistica distributiva è ridurre il costo di fornitura dei prodotti finiti ai clienti mantenendo o migliorando il servizio fornito.

Ma anche le fasi di trasporto dai fornitori dei materiali agli impianti di produzione (logistica degli approvvigionamenti) rientrano nella gestione dei flussi di materiali.

Nella gestione logistica innovativa, non ci si può limitare a trattare separatamente la gestione dei materiali, in funzione dei livelli di produzione e la gestione della distribuzione in funzione del marketing.

Occorre una gestione integrata e coordinata di tutta la catena logistica per ridurre i costi e migliorare il servizio.

Ecco dunque che ai concetti universali di organizzazione, pianificazione e strategia legati alla logistica, il Gruppo Arvedi ha unito il concetto di innovazione, di studio e ricerca allo scopo di raggiungere i nostri obiettivi in modo efficiente ed efficace.

Uno dei punti era come poter ottimizzare il trasporto, bilanciando materia prima e prodotto finito, pur essendo intrinsecamente diversi ed avendo esigenze di trasporto completamente differenti.

Questo ci ha portato negli ultimi anni ad adottare unità di trasporto intermodali progettate e costruite ad hoc per poter facilmente accogliere materiale sfuso pesante e disomogeneo o

alternativamente coil e nastri, grazie ad alloggiamenti e fermi i quali non creano problemi nel caso invece si trasporti materia prima.

Il risultato e l'impatto sul nostro sistema logistico è stato ovviamente notevole, dando un forte impulso all'utilizzo del sistema ferroviario che ha sostituito gran parte dei servizi prima di allora effettuati via gomma e producendo un elevatissimo risparmio energetico e di emissioni, nonché una forte riduzione di traffico di mezzi pesanti che circolano per le strade, lasciando il più delle volte solo all'ultimo miglio l'utilizzo del sistema gomma.

Ovviamente il nostro è un gruppo molto importante ed in vista che riceve quotidianamente molte richieste di collaborazione da parte di operatori logistici, terrestri, ferroviari e marittimi.

A questi si rivolge dunque il nostro invito: di non cercare semplicemente di essere l'ennesimo operatore che si propone, ma di cercare di tagliare su misura il vestito logistico, innovando e trovando le soluzioni più performanti affinché l'intera comunità tragga un vantaggio.

Per far questo non è più sufficiente conoscere solo i sistemi di trasporto, le strutture, i magazzini (o meglio i cross docking oggi più auspicabili), ma bisogna prima di tutto conoscere molto bene le tipologie di prodotti, gli impianti, il territorio e delle rotte commerciali con le loro peculiarità e gli interventi auspicati.

Questa è assieme l'augurio e la sfida che noi proponiamo agli operatori logistici tutti, ricordando che oggi sempre più c'è bisogno di logistiche personalizzate per ridurre i costi e migliorare il servizio.