



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BERGAMO
Facoltà di Economia
Corso di Laurea in Economia e
Commercio

CAPITOLO 1

La Logistica

1.1 Ecologistica

1.1.1 City logistics

Generalmente si suole suddividere la logistica in vari settori: logistica di approvvigionamento, logistica industriale e logistica distributiva, rispettivamente riguardanti il flusso delle materie prime, dei semilavorati all'interno di uno stabilimento o dei prodotti finiti da inoltrare al cliente finale.

Più recentemente, a questa integrazione orizzontale delle singole funzioni, si suole aggiungere la loro ricomposizione in un tutto unico in rapporto al territorio urbano. E' nata così la city logistics, che cerca di fornire risposte globali al problema drammatico, ampiamente trattato dal Pgt (piano generale trasporti) e sotto gli occhi di tutti, costituito dalle città sempre più inquinate, sempre più congestionate e sempre più invivibili.

Il primo elemento critico degli agglomerati urbani è lo spazio, con l'addensarsi di una grande quantità di popolazione su porzioni minime di territorio. La city logistics è anzitutto ricerca di come arrivare al cliente finale utilizzando il minimo spazio per la distribuzione, accorporando le strutture destinate alla vendita al dettaglio, scegliendo zone periferiche per la collocazione di supermercati, ipermercati e grandi centri commerciali e risparmiando spazio con soluzioni tecnologiche avanzate.

Alcuni supermercati, ad esempio, si sono dotati di strutture di magazzino sotterranee, con un solo accesso cui corrisponde una piattaforma circolare girevole su cui vengono immessi i mezzi di trasporto, che vengono fatti ruotare fino all'allineamento con le banchine di carico e scarico.

Il ricorso sempre più diffuso al rifornimento just in time permette, attraverso la consegna delle merci anche una o due volte al giorno, di ridurre drasticamente, se non eliminare del tutto, le strutture dedicate al deposito.

Se però il just in time consente di realizzare un notevole risparmio di spazio immobiliare, è d'altro canto uno dei massimi responsabili del congestionamento stradale. Frazionare i rifornimenti significa intasare le strade, magari con mezzi che viaggiano a carico limitato. Ecco allora la necessità di ricorrere a centri polifunzionali di logistica integrata, in grado di ottimizzare il trasporto con l'accorpamento degli

ordini di diversi dettaglianti.

Notevoli sono anche le soluzioni tecniche adottate per il carico e lo scarico veloce delle merci in zone ad accesso limitato o addirittura pedonalizzate.

Nuove tecnologie e telematica provvedono ad una sempre migliore razionalizzazione del sistema, ma resta il fatto che senza una radicale revisione delle modalità operative e delle dotazioni infrastrutturali le città sono destinate comunque a subire il peso di un traffico insostenibile. Le aziende e le grandi strutture (interporti, porti, centri merci, piattaforme e stazioni per le merci) vanno collocate in zone esterne, periferiche, e collegate al centro urbano con tangenziali e circonvallazioni scorrevoli. Devono essere dotate di una ampia gamma di servizi, come strutture di ristoro e alberghiere, per rispondere alle esigenze d'alloggio degli operatori, che altrimenti sarebbero costretti a viaggiare ulteriormente sul territorio; strutture specialistiche di lavaggio dei mezzi, con particolare riguardo a quelli cisternieri; strutture finanziarie dedicate alla manipolazione delle merci, dal confezionamento all'etichettatura, per impedire ulteriori trasferimenti.

1.1.1 Reverse logistics

Particolare attenzione in questi anni viene data alla reverse logistics o ecologica, introdotta con lo scopo di risolvere uno dei problemi più allarmanti del nostro tempo; dove vanno a finire le cose che muoiono?

Ogni essere umano produce in media 1 kg di rifiuti al giorno, per un totale di 6 miliardi di kg. La sola città di Roma produce 4.400 t di rifiuti al giorno, la città di Milano 2.100 t, una città di media grandezza dalle 500 alle 1.000 t.

Con l'inizio della civiltà industriale s'interrompe storicamente l'equilibrio uomo-natura durato per millenni e da allora inizia un processo per cui si consuma molto di più di quanto viene integrato. Le miniere di carbone, impiegato per ottenere energia, si svuotano in tempi rapidi, mentre la riproduzione del bene richiede un processo naturale lunghissimo. Le risorse del pianeta sono un bene limitato, esauribile e la civiltà tecnologica tende alla loro consumazione.

Per far fronte al problema la Comunità Europea ha emanato una serie di direttive, tese al recupero dei rifiuti e al riciclaggio dei materiali di imballaggio, come carta, plastica, alluminio, acciaio e legno, in modo tale che la gran parte delle risorse consumate ritornino nel ciclo produttivo.

La consapevolezza del limite delle risorse e la loro esauribilità allarga i compiti della prestazione logistica, cui si richiede di organizzare i flussi, non soltanto più con il minor costo economico e sociale possibile, ma anche con il minor costo ecologico.

I flussi da gestire sono quelli che iniziano al momento del consumo – e che riguardano l'imballaggio – e al momento in cui il consumatore decide di disfarsi del bene. Le modalità di gestione riguardano l'organizzazione del trasporto, la raccolta dei materiali, le possibilità di reintrodurli nel ciclo produttivo.

Perciò anche la reverse logistics deve essere organizzata secondo i modelli che presiedono a tutta la catena della movimentazione dei materiali: punti di raccolta differenziata, depositi locali, depositi centralizzati, punti di eliminazione o di riciclaggio di materiali.

A livello europeo il modello da seguire è ancora una volta quello olandese, in cui il 55% dei rifiuti viene avviato al recupero e al riciclo e il 25% viene bruciato per produrre energia. In Germania viene recuperata quasi la metà dei rifiuti, in Italia appena il 10%.

Poiché però con le nuove norme emanate dal governo dovremmo allinearci in tempi brevi ai più avanzati Paesi europei, si aprono in questo settore interessanti prospettive per i fornitori di servizi logistici.

Logistica inversa

