

Giovedì 28 febbraio 2008 – ore 17.15
Hotel Coronado - Mendrisio

Saluto e introduzione

Sandro Lombardi, Direttore AITI – Associazione industrie ticinesi

Buongiorno a tutti e benvenuti a questo evento organizzato dall'AITI, sotto il logo di "AITI – Industria & Società", un logo che abbiamo battezzato nel novembre scorso con un importante convegno sulla centralità dell'industria nel contesto economico nazionale e che proseguiremo nel prossimo autunno sul tema dell'innovazione. Il modulo questa volta è di tipo breve, un'oretta all'incirca, e quindi non perdo tempo.

Per prima cosa voglio ringraziare le tre nostre aziende associate: la LGI, la ND Logistics Switzerland e la Deloitte SA, che ci hanno assicurato la loro collaborazione.

Un grazie, oltre al pubblico naturalmente, ai nostri relatori:

- **Maurizio Crivellari**, CEO Norbert Dentressangle Suisse (La logistica: un centro di profitto per l'azienda)
- **Michele Buttazoni**, Logistic Director L.G.I. Gruppo Gucci (Il partner logistico: un elemento chiave per la crescita aziendale)
- **Sandro Prospero**, Partner Deloitte Lugano (L'outsourcing: un approccio strategico alla gestione dei costi)

Essi vi parleranno fra poco della logistica in tutti i suoi importanti aspetti per le realtà industriali del nostro Cantone.

Le conclusioni avrebbero dovuto essere stilate dal Presidente dell'AITI, **Paolo Fioravanti** che, però, mi prega di scusare la sua assenza dovuta a cause di forza maggiore e ad un viaggio all'estero che ha dovuto intraprendere.

Oggi si parla appunto di Logistica, soprattutto dell'opportunità di trasformare la logistica da centro di costo a centro di profitto.

In una accezione moderna, la logistica consiste in quell'insieme di attività che presidiano la movimentazione di merci, persone e informazioni all'interno di una rete produttiva estesa.

Rispetto all'idea tradizionale che individuava nella logistica una funzione esclusivamente interna alle aziende (stoccaggio dei prodotti, attrezzaggio delle linee produttive, gestione dei magazzini) si è affermata negli ultimi decenni una concezione molto più aperta e complessa di logistica: quella

di infrastruttura operativa della *supply chain*, ovvero come sistema che gestisce i collegamenti nei flussi fisici e informativi di una pluralità di imprese che partecipano ad una precisa catena del valore.

In questa prospettiva, la logistica non è più solo un'attività sussidiaria alla produzione, ma una modalità che consente di ridisegnare le relazioni di fornitura e distribuzione, di coordinare le attività manifatturiere e di servizio fra imprese localizzate in aree lontane e di accorciare le distanze operative della produzione con gli utilizzatori e il consumo finale.

Già da questa prima definizione si può comprendere la rilevanza che l'organizzazione logistica riveste per la competitività delle imprese e dei sistemi produttivi locali.

Ciò vale, in particolare, per i sistemi di piccole e medie imprese specializzati nella produzione di beni differenziati e di qualità con forte propensione all'export che costituiscono la struttura principale dell'industria del Cantone Ticino.

Ma vale anche per settori di servizio come il commercio, il turismo, il sistema bancario e assicurativo, che movimentano elevati volumi di contatti fisici, personali e informativi spesso concentrati all'interno di aree in cui la mobilità ha raggiunto livelli di congestione difficilmente superabili, rappresentando, perciò, uno dei principali limiti allo sviluppo futuro.

Per questi settori industriali e di servizio l'organizzazione logistica diventa perciò una componente fondamentale delle strategie competitive.

Tuttavia, per le imprese di dimensione minore l'evoluzione della logistica rischia di tradursi più in una minaccia che in un'opportunità.

La riorganizzazione della logistica sta infatti facendo emergere l'importanza delle economie di scala, sia dal lato dell'offerta che della domanda.

Guardando all'offerta si può osservare come l'efficienza del servizio logistico dipenda sempre più dalla disponibilità di mezzi, flotte, infrastrutture e tecnologie in grado di movimentare elevati volumi di merci e documenti con tempi di consegna garantiti e con modalità di trattamento e conservazione dei prodotti congruenti con la specificità delle singole filiere.

Ciò sta portando ad una selezione nel settore tradizionale dell'autotrasporto e ad una forte concentrazione degli operatori logistici, con la formazione di gruppi multinazionali che mettono a disposizione delle imprese un insieme di servizi completi *door-to-door* e di gestione integrata della catena: dagli approvvigionamenti fino alla consegna finale delle merci, passando per lo stoccaggio, il trattamento dei prodotti, nonché l'organizzazione dei servizi amministrativi e informativi.

Veniamo al dunque!

Passo la parola a Maurizio Crivellari di ND.