



ROTARY CLUB  
BUSTO GALLARATE LEGNANO  
"CASTELLANZA"

e-mail: [info@rotarycastellanza.it](mailto:info@rotarycastellanza.it)



Riunione del 16 marzo 2017  
Anno XXXIX È Bollettino n. 29  
Presidente: Luca Grimoldi  
Relatore: Prof. Fabrizio Dallari  
Tema: La logistica nel XXI secolo

## LA LOGISTICA NEL XXI SECOLO

In questo mondo che si muove frenetico, dove le persone non hanno più il tempo di vivere, per rincorrere le migliaia di sollecitazioni che arrivano attraverso ogni mezzo, anche le industrie, per poter sopravvivere, devono velocizzare e soprattutto ripensare all'acquisizione dei prodotti da lavorare ed alla distribuzione del finito. Se non viene prodotto nel minor tempo possibile e non viene consegnato immediatamente non sei in grado di far fronte alla concorrenza. Anche questo si chiama logistica e di questo si è parlato alla Riunione del 16 marzo.

Il presidente Grimoldi ha aperto la serata con il benvenuto, i saluti e le comunicazioni rotariane. Ha informato i Soci presenti che la Segretaria aveva al tavolo, a disposizione, i biglietti per lo spettacolo di domenica 26 marzo al Teatro Tirinnanzi invitandoli a prenderli ed evitare così code al botteghino dove potranno essere ritirati al momento dell'ingresso. Poi ci ha presentato il Relatore il Prof. Fabrizio Dallari, docente in LIUC di Logistica.



Il Prof. Dallari, per meglio illustrare cosa sia la logistica è partito dall'etimologia: *logos*, dal greco *parola* o *ragione* che diventa *logos*, fare i conti. *Logistico*, per i romani è il tassatore delle tasse e nel tempo si trasforma il *logos* organizzare un campo militare e diventa logistica grazie ad un generale svizzero di metà ottocento. Il nome strada è di origine romana e significa fatto a strati: strade e fiumi e mari sono stati i percorsi delle merci che dovevano essere spostate da un posto all'altro, a dorso

di animali, su carri, su barche e navi. Anche nell'antichità, almeno in tempo di pace, nessun gruppo umano era veramente autosufficiente: occorre prodotti che venivano da fuori, occorre portare altrove il surplus ed i commercianti svolgevano questa funzione. Nel medioevo il nostro paese era il centro del mondo conosciuto e le Repubbliche marinare, Venezia in testa, dominavano i commerci

del Mediterraneo, trasportando persone, merci, usi ed idee. Poi Colombo scoprì il nuovo mondo ed il baricentro si spostò inesorabilmente: il Mare Nostrum diventò un lago da piccolo cabotaggio.

Per secoli non ci furono vere variazioni nei sistemi logistici, a parte le nuove dimensioni dei mezzi di trasporto a motore. Fu negli anni 60 del secolo scorso che un camionista, stanco di dover aspettare ore e giorni per poter scaricare, a mano, il suo camion, ideò il sistema dei container: contenitori di misura standard che si potevano caricare in fabbrica e scaricare senza perdite di tempo, con grosse gru, direttamente su navi appositamente predisposte: fu una rivoluzione nel campo della logistica, avversata però dai camalli (gli scaricatori di porto) che così perdevano il loro lavoro. Il progresso fa spesso vittime!

Oggi trasportare un container dall'India o dalla Cina costa circa un migliaio di dollari e rimandarlo indietro vuoto quasi nulla: Questo basso costo ha favorito la delocalizzazione delle aziende: non serve più lavorare i prodotti sul posto, si possono far fare anche all'altro capo del mondo, dove la mano d'opera costa molto meno.

Gigantesche navi solcano i mari con a bordo anche 12 mila container ciascuna ma non è semplice organizzare la logistica oggi: occorre tenere conto di tanti fattori di rischio e per questo occorrono bravi ingegneri gestionali ma anche e soprattutto bravi periti logistici. Nel nostro paese sono attive 187 Scuole Superiori che offrono questo tipo di preparazione in un campo dove le richieste sono il quadruplo dei giovani disponibili. La preparazione di queste figure professionali tiene conto ed insegna a fronteggiare i problemi relativi al trasporto di merci di ogni genere da centinaia di paesi diversi in tutto il mondo. Occorre che sappiano valutare la situazione internazionale (conflitti, carestie, problemi climatici), valutare attentamente la complessità per trasporto (portata, transitabilità di strade, territori difficili da raggiungere, ecc) e creare un progetto ad hoc, valutare i rischi (scenari instabili, trasporti non sicuri, navi che non possono attraccare per mancanza di soldi per le tasse portuali), essere sempre aggiornati sulle novità tecnologiche, tenere conto del desiderio degli utenti, specialmente privati, di avere subito quello che hanno ordinato in internet. Occorrono persone intelligenti e ben preparate ed a volte un'organizzazione molto complessa.



Possiamo ordinare tranquillamente, dal divano di casa nostra, in pigiama e pantofole, uno qualsiasi dei 16 milioni di prodotti offerti da Amazon e, in molti casi riceverlo sulla porta di casa entro un'ora. Certo, dietro c'è un'organizzazione studiata e ferrea, in cui le persone che vi lavorano devono comportarsi come robot e macinarsi fino a 34 chilometri in silenzio per non deconcentrarsi, essendo vietato ai magazzinieri di parlare. Questo per ognuno dei tre turni giornalieri di lavoro. Certo sono giovani e forti, motivati e bisognosi di stipendio, ma pochi durano più di sei mesi: le condizioni di lavoro sono troppo faticose e stressanti.



Il mondo va avanti, la tecnologia impera e impererà sempre di più con il nostro tacito assenso, anche se ci dichiariamo contrari, perché ogni volta che facciamo un acquisto, postiamo, usiamo il telefonino, cerchiamo un indirizzo in Google-map o utilizziamo il computer collegato in internet lasciamo traccia del nostro passaggio e ci sono specialisti che raccolgono queste tracce e le trasformano in offerte allettanti, persone che sanno di noi molto più di quanto sappiamo noi stessi.

Il prof. Dallari con la sua cortesia innata, la sua voce potente

ma gentile, ci ha spiegato tanti dei moltissimi aspetti della logistica, a cui noi profani non abbiamo mai pensato e lo ha fatto con una chiarezza invidiabile e gli siamo davvero grati per la disponibilità. Il Presidente lo ha ringraziato a nome di tutti noi e gli ha offerto la monografia sui pittori Lampugnani a ricordo di una serata illuminante.

## ***Diciamoci la verità.***

### ***Chi ha inventato la pensione?***

Fu il Cancelliere di ferro Otto von Bismark nel 1888 a creare il sistema pensionistico obbligatorio: Bismark infatti, per arginare laagitazione degli operai che cresceva di pari passo con l'espansione industriale, ideò una serie di riforme a tutela dei lavoratori: la spesa veniva coperta con i versamenti dei lavoratori e dei datori di lavoro cui si aggiungeva un'integrazione dello Stato.

Egli in un suo intervento in Parlamento disse che non come una elemosina ma come diritto a un aiuto laddove la buona volontà di lavorare diventa insufficiente.

Il tedesco Emil Ludwig, giornalista, ebbe ad affermare in seguito che avere contenta la classe più povera è una cosa che non si paga mai cara abbastanza e che favorisce la pace sociale.

Ma prima di Bismark cosa c'era?

Dal Medioevo al 1700 il problema della pensione non esisteva perché la vita era breve e la popolazione era prevalentemente contadina con una struttura patriarcale che garantiva comunque sussistenza agli anziani. Anche gli artigiani, grazie alle loro corporazioni, erano in grado di provvedere a loro stessi.

Senza alcuna tutela era invece la massa dei poveri delle città. Essi infatti arrivando alla vecchiaia potevano solo contare sulla carità della Chiesa con mense e ospizi.

In Inghilterra quando si affermò la riforma anglicana la regina Elisabetta I Tudor fu costretta a emanare le Poor Laws (leggi dei poveri) che garantivano assistenza agli indigenti.

In Francia nel 1673 l'assistenza era solo in favore degli ufficiali di marina cui poi successe nel 1700 una forma di riconoscimento dei servizi resi al sovrano, sotto la forma di una concessione e non di un diritto.

Nella seconda metà del 700 nella Lombardia asburgica spuntò una forma di tutela a favore del fedele servitore dello Stato: ciò fu reso possibile dalla riforma di Giuseppe II d'Asburgo-Lorena del 1781, quella che più di tutte, per struttura e forma, si avvicinava a quella del Cancelliere Bismark un secolo dopo. Essa prevedeva infatti una sorta di riconoscenza (giubilazione) per l'anzianità di lavoro.

Fu così che nel Regno di Sardegna venne introdotta una giubilazione per i professori universitari con 14 anni di insegnamento e in seguito per tutti, o per meglio dire per quei pochi impiegati civili che arrivavano a 45 anni di servizio e a 75 anni di età: a sottolineare il concetto di riconoscenza per l'anzianità di servizio, al servizio del potere che così si garantiva il consenso.

Diciamoci la verità: la pensione sembra essere al primo posto nella scala della serenità sociale sia per chi governa sia per i cittadini. In Italia dal 1992 in poi non c'è stato governo che non le abbia messe al centro della propria agenda politica: Amato, Ciampi, Berlusconi, Dini, Prodi, ancora Berlusconi, Monti (Fornero) e da ultimo Renzi.

## ***I nostri primi 40 anni***

Continua il nostro percorso alla riscoperta dei nostri primi quaranta anni: questa settimana amico Libero Ranelli ci riporta al 1980 e in particolare al termine della Presidenza del Prof. Franco Martinoli.

Il primo articolo della Prealpina che viene proposto in allegato ci ricorda le numerose iniziative che hanno avuto origine la nascita stessa del Club e attesta lo strettissimo legame con il Rotaract fin dalle nostre origini, allora rappresentato da un giovanissimo Pippo La Rocca, ritratto nella fotografia d'epoca.

Nel secondo articolo che proponiamo viene poi ricordata una serata di particolare importanza, dedicata all'AIDO a testimonianza anche dell'elevato livello delle relazioni proposte sin dalla nascita del Club.

Buona lettura!