

SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY 2021

Insieme per TRACCIARE LA ROTTA

■ Nicoletta Ferrini

Per cercare di attraversare la tempesta in cui il susseguirsi di ondate Covid-19 ci ha scaraventato è necessario fare sistema e trovare rotte di dialogo e collaborazione efficaci

A un anno dall'inizio della bufera Covid-19, la logistica prova ad alzare la testa e a guardare oltre l'orizzonte di un'emergenza che sembra non voler passare. Passata la tempesta quale sarà lo scenario? Quale il posto dell'Italia del mondo? Quale parte può giocare la logistica nel rilancio economico del Paese? E quali saranno i costi, oltre ai benefici? Sono gli interrogativi su cui si arrovelano le menti logistiche (e non solo) e a cui si è provato a trovare risposte durante "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry", appuntamento annuale, giunto alla sua quarta edizione e quest'anno promosso da un comitato composto da Confetra, Alsea e The International Propellers Club, che si è svolto dall'8 al 10 marzo scorsi, eccezionalmente in live streaming.

Uno scenario sempre più complesso

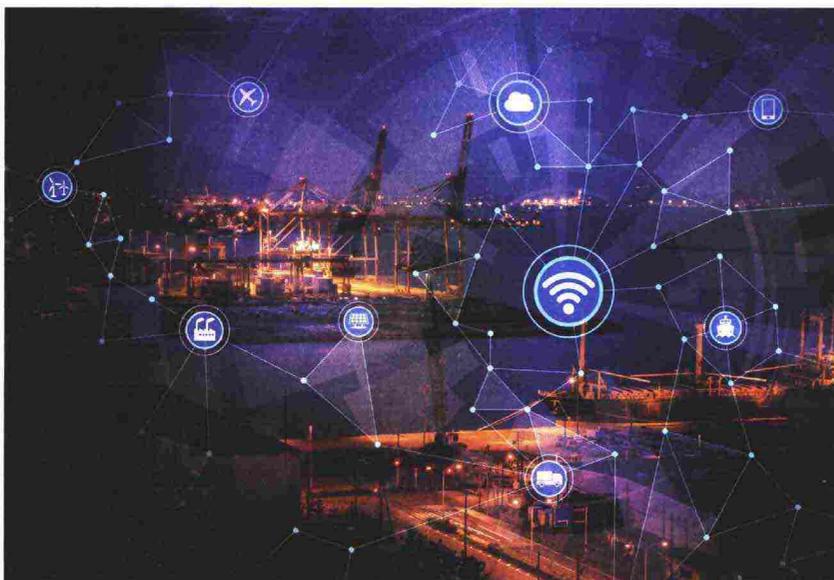
Partiamo con una premessa d'obbligo: viviamo in un'epoca complessa. Le relazioni internazionali, politiche e commerciali, sono caratterizzate da un teso confronto tra le grandi potenze e dal sollevarsi di nuove "voci" nel coro. La globalizzazione è approdata a un nuovo livello in cui i geolocalismi hanno assunto strategica rilevanza. Le economie globali stanno iniziando a pagare le conseguenze della loro interdipendenza. La digitalizzazione dei consumi ha gradualmente riposizionato il focus produttivo e distributivo, stravolgendone le logiche. La diffusa consapevolezza delle problematiche connesse al

riscaldamento globale spinge a ripensare le regole operative. Infine, la recente pandemia ha contribuito a spargliare ulteriormente le carte sul piatto.

E la logistica? Mai come in questo momento, il settore a livello nazionale è un vaso di coccio tra diversi vasi di ferro: mega trend che confermano la propria rilevanza (dal "boom" dell'e-commerce all'avanzare del gigantismo navale, dal progressivo deferimento di fette di business in mani straniere alla necessità di ridurre l'impatto ambientale generato dalle attività) e progetti di sviluppo che urlano la propria urgenza di realizzazione (semplificazione burocratica, potenziamento infrastrutturale, dematerializzazione). "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry 2021" ha offerto un'immagine senza filtri di un Paese che gioca a centro campo nella partita logistica globale, ma paga ancora i limiti e le carenze di un sistema che non sempre funziona.



Betty Schiavoni, Presidente di Alsea, ha invitato imprenditori e capi d'azienda a: "reingegnerizzare le aziende, valutare nuovi modelli di business, fare più formazione, dare maggiore spazio ai giovani e alle donne. Serve una rivoluzione culturale, non solo industriale".



Quale parte può giocare la logistica nel rilancio economico del Paese? È stato questo uno dei temi al centro del dibattito dell'ultima edizione di "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry", evento promosso dalla collaborazione tra Confetra, Alsea e The International Propellers Club

Logistica e Industria in dialogo

Dal 2017, l'evento dedica spazio a un proficuo incontro tra mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, Industria produttiva nazionale e istituzioni politico-amministrative. "Una sfida grande quella di questa tre giorni. Alla luce

di quanto accaduto nel 2020, è ancora più importante un confronto di questo tipo", ha dichiarato in apertura Riccardo Fuochi, presidente dell'International Propeller Club Port of Milan. La collaborazione tra le parti, secondo Fuochi, è la base da cui far partire il rilancio nazionale e su cui poggiare tutela e valorizzazione del "made in Italy". "Questo è il più importante momento di confronto tra logistica e mondo della produzione", gli ha fatto eco il presidente di Confetra Guido Nicolini, introducendo gli argomenti di discussione: temi geoeconomici e di scenario, ma anche questioni specifiche come la logistica farmaceutica e alimentare (protagoniste nel periodo più critico della gestione epidemica). E ancora resilienza, "green deal", necessità di rivedere i modelli di supply chain e di capitalizzare le opportunità a disposizione. "Abbiamo di fronte un'irripetibile occasione di rilancio, ma dobbiamo evitare interventi a pioggia che servono solo ad aumentare il consenso

politico a livello territoriale, - ha sottolineato Natale Mazzuca, vicepresidente con delega all'Economia del Mare per Confindustria - Siamo ancora in emergenza sanitaria, uno scenario in cui appare tutto difficile. A fine 2019 dovevamo recuperare almeno 4 punti di Pil. Oggi l'Italia è indietro di 12. Gli effetti della pandemia - ha proseguito Mazzuca - insistono su debolezze strutturali ventennali. L'obiettivo non deve dunque essere il ritorno alla normalità, ossia ai livelli di crisi profonda antecedenti l'emergenza. Sarebbe una visione cieca. Il Paese va invece riformato, puntando su semplificazione e una burocrazia non più difensiva". "Il nostro è un Paese vivo con un'Industria vivace e ricca di eccellenze, - ha quindi dichiarato il presidente di Alsea Betty Schiavoni, prima di snocciolare dati e numeri a conferma della sua affermazione: - siamo tra le principali economie avanzate e, grazie alla nostra posizione nel Mediterraneo, un Paese geograficamente strategico. Siamo



Riccardo Fuochi, presidente dell'International Propeller Club Port of Milan con il presidente di Confetra Guido Nicolini

la settima potenza manifatturiera. Siamo al nono posto nel mondo per capacità di esportare, primi nella nautica da diporto, secondi in Europa nel settore legno-arredo, nell'industria del farmaco, nella moda e nelle calzature. Non dobbiamo dimenticare tutto questo quando parliamo del posto che l'Italia occupa e dovrebbe occupare nel mondo". Tuttavia, non si può ignorare che: "arriviamo da una crescita stagnante, con investimenti in ricerca e sviluppo che ci collocano in fondo in Europa. E siamo il terzo Paese al mondo per debito pubblico". Schiavoni ha dunque rivolto un appello alla politica e alle amministrazioni: "c'è bisogno di riforme. Le nostre aziende devono essere accompagnate nel mondo così come avviene in altri Paesi. Dovremmo avere un modello che consenta alle nostre imprese di restare italiane". E ha quindi invitato imprenditori e

capi d'azienda a: "reingegnerizzare le aziende, valutare nuovi modelli di business, fare più formazione, dare maggiore spazio ai giovani e alle donne, - concludendo: - serve una rivoluzione culturale, non solo industriale".

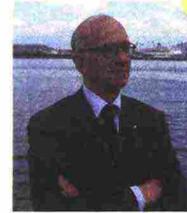
Le sfide da affrontare

Nella sua relazione Ennio Cascetta, docente ordinario di pianificazione dei sistemi di trasporto dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, ha offerto una visione completa dell'evoluzione logistica dal 2009 al 2019, evidenziando tendenze, criticità e mutamenti. "La stagnazione economica non è diventata crisi perché alcuni settori, tra il 2009 e il 2019, sono cresciuti in modo esponenziale - ha spiegato: - c'è stato un crollo dei consumi e degli investimenti e il PIL nazionale non è cresciuto. In compenso lo hanno fatto export, import e

turismo internazionale". In questo modo, la bilancia dei pagamenti italiana è rimasta positiva fino al 2019. "Tutto questo però accadeva prima del Covid", ha allertato Cascetta. I numeri 2020 sono, infatti, tutt'altro che confortanti: PIL in calo dell'8,8%, esportazioni a -9,7%, importazioni a -12,8%. A questi numeri si somma un'evidenza preoccupante: "la nostra "bolletta logistica" vale, secondo la stima più prudente, circa 11 miliardi di euro all'anno". A pesare sul conto finale sono le inefficienze del sistema: "la prima riguarda la struttura del trasporto: c'è troppa gomma concentrata su imprese molto piccole e spesso estere, poco ferro. La seconda inefficienza è data dal fatto che la logistica in Italia parla sempre meno italiano: l'unico settore che, in questi anni, si "italianizzato" è il ro-ro". Le inefficienze di sistema aggravano il clima di incertezza post-Covid. Sono tanti i fattori che influenzeranno la ripresa: nuovi assetti geopolitici, tendenza al reshoring, revisione della globalizzazione, decarbonizzazione, e-commerce, trasformazione del mercato del lavoro, solo per citarne alcuni. Rischi e opportunità rendono cruciali le prossime scelte. "Occorre una politica industriale della logistica che punti su resilienza, sicurezza e sostenibilità, - ha detto Ennio Cascetta, - Recovery fund rappresenta una grande occasione di sviluppo. Non dobbiamo però cedere alla tentazione di una "shopping list" di interventi che potrebbero non essere tutti realmente rilevanti".

"Dall'alleanza ferro-mare può partire una nuova logistica"

UMBERTO MASUCCI,
Presidente,
The International
Propeller Clubs



"Le ferrovie stanno diventando un elemento di geopolitica. Dobbiamo creare un vero mercato europeo legato al trasporto su ferro"

ANDREA GIURICIN,
Adj. Professor, Università
Milano Bicocca
e CEO TRA Consulting



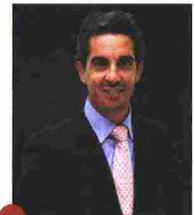
"Il servizio di delivery deve cambiare in funzione del food: posto il lead time come elemento fondamentale, non si possono seguire le stesse logiche operative"

LUCA LANINI, Professore
di Logistica e Supply Chain
Management, Università
Cattolica del Sacro Cuore



"Nel 21esimo secolo il baricentro geopolitico si è spostato in mare. La competizione qui è ovunque e questo aumenta l'instabilità"

ALBERTO DE SANCTIS,
Manager, policy
analyst, UTOPIA -
Policy, Advocacy &
Communication



"A lungo considerato come una componente logistica poco strategica, il reso può rappresentare un costo-opportunità"

IVAN RUSSO, Professore
Associato, Università di
Verona - Dipartimento di
Economia Aziendale



"Dobbiamo ripensare la supply chain per poter compiere scelte rapide e alternative sull'intera catena: approvvigionamento, produzione e distribuzione"

LUCIA BUFFOLI, Transports
& Logistics, Mapei Group

Corridoi ed efficienza logistica dei territori

Durante "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021" sono stati presentati i risultati della terza edizione dello studio Srm - Contship "Corridoi ed efficienza logistica dei territori": "Abbiamo coinvolto 400 aziende di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, coinvolte nell'import-export di merci containerizzate, che cubano il 50% dell'export", ha spiegato Alessandro Placa, responsabile marketing di Contship Italia. Il report di quest'anno si è concentrato inoltre sulla digitalizzazione della supply chain e sul distretto delle ceramiche di Modena e Reggio Emilia, che vale oltre 3 miliardi di euro, conta oltre 100 aziende e circa 18 mila persone occupate, coprendo l'80% della produzione italiana di piastrelle.

"Nel campione abbiamo inserito regioni che esportano e importano merci utilizzando il mare nel 30% dei casi. Il 18% delle aziende, che appartengono ai più disparati settori, esporta più di un container a settimana", ha illustrato Alessandro Panaro, capo del Dipartimento Maritime & Energy di Srm. Genova conferma e rafforza il proprio ruolo di principale gateway per le esportazioni italiane, seguito da La Spezia e da Venezia il cui peso è in crescita. "L'intermodale è sceso dal 17% al 10% - ha rilevato Panaro: - chi fa la scelta del mix strada-ferro ricerca convenienza, sostenibilità e frequenza adeguata". Diminuisce anche la percentuale di esportatori che esternalizzano la logistica, con la sola eccezione dell'Emilia Romagna, mentre sale la percentuale degli importatori che fanno questa scelta. È invece ancora in aumento l'uso della resa Ex Works, preferita dal 79% degli esportatori e dal 46% degli importatori.

Nel suo intervento, Dario Ruggiero, ricercatore senior del Dipartimento Maritime & Energy di Srm, ha invece evidenziato la crescente rilevanza per le imprese dei temi connessi a digitalizzazione e sostenibilità. La sua analisi si è concentrata sul distretto della ceramica in cui, come ha illustrato: "prevale il commercio a corto raggio con l'Europa da tutti indicato tra i primi due mercati di riferimento. Il 100% delle aziende, inoltre, scelgono la gomma per raggiungere il porto e Genova è per tutte le imprese tra i primi due porti di riferimento per le esportazioni, seguita da Venezia e La Spezia". Punto culminante dello studio è il "Quality logistics italian index", valore che incrocia i livelli di importanza della logistica percepita dalle aziende con quelli di soddisfazione. Ne emerge un gap niente affatto irrilevante: il distretto della ceramica attribuisce al sistema logistico un punteggio di 8,63 punti su 10 in termini di importanza, ma esprime una soddisfazione media pari a 7,58.

Raffaella Paita, presidente Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, ha identificato nel Recovery Fund una delle principali opportunità a disposizione in questo momento. L'altra è la prossima discussione sulla rete di nove

corridoi TEN-T (quattro dei quali attraversano l'Italia): "dobbiamo, da un lato, utilizzare le risorse per realizzare progetti importanti, - ha detto Paita, - dall'altro, rivedere i sistemi di pubblica amministrazione, burocrazia e trasporto pubblico".

La centralità delle supply chain

Le reti sono sempre più importanti, come confermato da Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council. "Abbiamo bisogno di un nuovo modello per rappresentare la realtà", ha dichiarato, illustrando una più moderna geografia funzionale, in cui il mondo appare come una rete di interconnessioni di dati ed economie. "Le prossime guerre non si faranno più per il possesso di un'area geografica, ma per il possesso delle supply chain". In questa competizione globale, le infrastrutture fisiche e soprattutto virtuale rappresentano un capitale enorme, perché il controllo dei flussi delle supply chain è legato a doppio nodo al controllo delle connessioni e dei principali nodi.

Lo sguardo si posa dunque sul mare che assorbe circa il 90% del traffico commerciale internazionale e più di un terzo dell'interscambio italiano, valore che raddoppia quando ci si focalizza sulle aree meridionali del Paese. "L'Italia è una Repubblica fondata sull'economia del mare, ma non lo sa. Oppure spesso lo dimentica", ha dichiarato Massimo Deandrei, direttore generale di Srm - centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno. L'economia del mare vale infatti circa 44 miliardi di euro. "Il tutto si poggia sulla logistica, settore che con 85 miliardi di fatturato nel 2019 vale il 9% del

PIL nazionale, che conta quasi 100 mila imprese attive e 1,5 milioni di addetti, ma nonostante tutto cambia poco e troppo lentamente. Le principali tendenze dello shipping globale (rafforzamento delle alleanze, gigantismo e integrazione verticale tra le compagnie - ed evidenziato la progressiva "regionalizzazione della globalizzazione") si affiancano dunque alla necessità di rafforzare la posizione del Paese nel comparto marittimo e puntare sull'innovazione per realizzare cambiamenti previsti nella transizione energetica e nella sostenibilità, nella digitalizzazione e nell'automazione di navi e terminal, ma anche abbandonare una ormai vecchia visione del porto. "L'obiettivo è il porto 6.0, un polo di sviluppo e connettività con il mondo. Anche le Zes e le Zls sono e sarebbero una grande opportunità, il trait d'union della manifattura high quality. Il Paese - ha concluso Massimo Deandrei - è attrattivo con la logistica se dietro ha una manifattura".

Una nuova logistica

Prima di tutto, però, bisogna fare i conti con Covid-19. Le prospettive di ripartenza dell'economia sono legate a doppio filo ai tempi di uscita dalla pandemia, come ricordato da Giuseppe Mele, direttore Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria: "la domanda estera è in ripresa e vediamo segnali positivi dall'In-



Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council: "Le prossime guerre non si faranno più per il possesso di un'area geografica, ma per il possesso delle supply chain"

dustria nazionale e dall'export. Quella interna però resta debole. Nel 2020, la pandemia è costata 139 miliardi di euro". La pandemia ha prodotto un forte "shock" che ha messo ulteriormente in luce punti forti e deboli nel sistema logistico nazionale: "le debolezze sono emerse per quel che riguarda la capacità di distribuzione locale e di trasporto intermodale. Il dialogo con le istituzioni centrali ha mostrato limiti. Lo smartworking non è stato sempre e ovunque efficace. La digitalizzazione dei processi e dei documenti si è confermata ancora insufficiente", ha elencato Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico

di Milano. - Ci sono stati però risvolti positivi: per la prima volta si è vista una logistica davvero collaborativa. Il settore ha dimostrato buona capacità nel prendere decisioni rapidamente e nel gestirle. La flessibilità dei fornitori è stata



Massimo Deandrei, Direttore generale di SRM: "L'Italia è una Repubblica fondata sull'economia del mare, ma non lo sa. Oppure spesso lo dimentica"

elevata e il dialogo coi lavoratori incentrato su collaborazione e disponibilità reciproca". La logistica, dunque, potrebbe uscire da questa situazione profondamente cambiata: "siamo passati dalla ricerca di un'ottimizzazione di breve periodo a un orientamento di resilienza di medio-lungo periodo, - ha definito Frosi. - L'obiettivo perseguito è un nuovo compromesso tra gestione e prevenzione".

"Il Covid19 ci ha messo di fronte a uno specchio e mostrato i nostri pregi e difetti", ha ribadito Ermanno Giamberini. Il presidente di Confetra Campania e CEO di Con-Tra ha, da un lato, puntato il dito contro la scarsa digitalizzazione e il ritardo in termini di burocrazia e infrastrutture, dall'altro, ha però rimarcato la flessibilità tipica delle PMI italiane. "Le nostre aziende sono riuscite ad assicurare l'export di settori come l'agroalimentare e il farmaceutico e hanno contribuito a mantenere la bilancia commerciale", ha spiegato Giamberini - Questo conferma che la logistica non è opzionale, ma parte del processo produttivo e della sua competitività. Dobbiamo quindi accogliere e comprendere le necessità del mondo manifatturiero e tradurle nella nostra logistica. Per farlo, però, occorre un dialogo costante".

Per non navigare a vista

L'onda pandemica ha colpito duro molti settori industriali e anche comparti della logistica. Nel caso di quello marittimo, la conta dei danni è impietosa, come indicato dal presidente di Confitarma Mario Mattioli: la contrazione dei traffici a livello mondiale ha

avuto un contraccolpo pesante sul settore. Il 2020 è stato un anno a dir poco disastroso per gli armatori con crollo del trasporto passeggeri, crociere ferme e un drastico calo nel segmento merci. D'altro canto, il trasporto marittimo ha confermato di essere una componente decisiva per la catena logistica a partire da quelle dei beni di prima necessità e dei prodotti per il fabbisogno energetico. "Per riuscire a prevedere quale sarà l'impatto del Covid-19 sui mercati marittimi nel prossimo futuro, ci vorrebbe una sfera di cristallo, - ha affermato il presidente di Confitarma. - Nella prima metà del 2021 dovremmo registrare miglioramenti della pandemia per i trattamenti sanitari disponibili, a cominciare dall'efficacia del piano di vaccinazioni nel mondo che potrà influenzare positivamente il trend. Ci aspettiamo però un altro anno difficile".

L'emergenza sanitaria ha portato con sé anche maggiori costi di gestione, mentre le norme distanziamento hanno costretto a riorganizzare i turni del personale con minor efficienza. Tutto ciò, unito al calo dei traffici, ha contribuito a grandi perdite di fatturato, come indicato da Oliviero Giannotti, segretario generale di Assoport: "crediamo che nel corso del 2021 vada garantito un sostegno alle nostre imprese da parte delle istituzioni".

L'invito non è caduto nel vuoto: supporto alla filiera logistica, semplificazione e focus sulle infrastrutture sono i punti cardine su cui si sta lavorando, come è emerso dagli interventi di Davide Gariglio e Edoardo Rixi, deputati della Commissione Trasporti della Camera.

"Il Piano nazionale di riforma mette paletti importanti per rilanciare il settore, puntando su sostenibilità, ultimo miglio e digitalizzazione, - ha detto Gariglio. - La logistica è un settore di grande rilievo economico. La politica deve dunque favorire le imprese, accelerando interventi e decreti". "Per troppo tempo si è parlato di logistica come di un elemento tecnico del sistema. È una prospettiva miope", ha invece dichiarato Rixi, che ha quindi ribadito la fondamentale importanza di lavorare sulle infrastrutture: "dobbiamo anticipare le grandi dorsali europee e sbloccare colli di bottiglia, ma anche investire sull'ultimo miglio nelle realtà portuali. Il PNR ne prevede solo tre (Diga di Genova, Trieste e Darsena di Livorno) ma ne servirebbero altri da realizzare entro il 2026".

Insomma, il mare appare burrascoso, ma con capacità di navigazione e una rotta chiara arrivare in porto non dovrebbe essere impossibile. ■

Le sfide della logistica del farmaco

Tra le più stressate dall'emergenza Covid-19, nel 2020 la logistica del farmaco ha dato grande prova di valore. Non di meno, alla porta si sono presentate criticità e opportunità da considerare e soppesare in prospettiva futura. Se ne è parlato a "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021" nel corso di una sessione dedicata, realizzata in collaborazione con Oitaf (Osservatorio Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e farmaci).

L'incontro è stato aperto dal presidente di Farmindustria Pierluigi Petrone che ha mostrato i numeri dell'industria farmaceutica in Italia: "70 mila addetti diretti e più di 80 mila nell'indotto (packaging, logistica, ricerca e sviluppo, innovazione). Il settore vale 34 miliardi di euro di produzione, il 90% in esportazione. In ricerca e sviluppo abbiamo investito moltissimo per portare in Italia studi clinici anche per Covid. Questo non è il punto di arrivo, ma di partenza e ripartenza. Auspichiamo una ripresa del dialogo centrale con lo Stato e le Istituzioni per ridurre il gap formatosi con la regionalizzazione sanità".

Nel suo intervento Alessandro Rossetti, general manager di Columbus Pharma ha ripercorso l'evoluzione della filiera per arrivare a concludere: "le peculiarità del territorio italiano suggeriscono la conservazione di player logistici nazionali che, per altro, finora hanno dimostrato capacità di evolvere di pari passo con il mercato e con il quadro normativo". Il valore della specializzazione italiana nel farmaceutico è stato ribadito dal presidente di PharmacomItalia Fabrizio Iacobacci, che ha però anche sottolineato come l'integrazione sia il presupposto per la specializzazione nel settore del farmaceutico: "dobbiamo pensare alla supply chain come a un meccanismo osmotico". Tra nuove pratiche come Good Distribution Practise (Gdp) e pressanti esigenze come quelle rappresentate dall'abbassamento progressivo della temperatura di conservazione e dall'aumentata rilevanza del canale digitale nella distribuzione e, nell'immediato, dalla gestione vaccinale, la logistica farmaceutica è oggi a un punto di svolta. La sfida epocale e cruciale della vaccinazione per Covid-19 dovrà, infatti, passare da una gestione emergenziale a una specialistica e consolidata, come sottolineato da Enrico Vergani e Vincenzo Salvatore dello studio BonelliErede: "siamo di fronte alla più grande campagna vaccinale mai esistita, il nodo oggi riguarda le filiere della distribuzione e della somministrazione, che oggi vanno riadattate alla situazione", ha affermato Salvatore. Dal canto suo, Vergani ha invece posto l'accento sull'impellente necessità di condividere tutte le informazioni end-to-end: "più la catena di distribuzione è lunga, meno sembrano preparate le infrastrutture che la sovrintendono - ha concluso - e possono quindi emergere rischi concreti per l'integrità dei prodotti farmaceutici, oltre che di contraffazione".