



Home page > FEBBRAIO 2021 PAG. 28 - Il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica

FEBBRAIO 2021 PAG. 28 - Il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica

by - GAM EDITORI



La quinta edizione dell'evento Flagship della logistica italiana sfida l'emergenza e si presenta con un'agenda ai massimi livelli

Nei quattro anni passati dalla prima edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry il mondo è cambiato. E nell'anno trascorso dall'edizione del gennaio dello scorso anno il cambiamento ha subito un'accelerazione. Chi c'era si ricorderà delle notizie in arrivo dalla Cina, dei discorsi relativi all'organizzazione di spedizioni di mascherine e guanti a Wuhan (...). La pandemia stava nascendo allora, oggi è in pieno svolgimento e la manifestazione organizzata da Clickutility Team e Propeller di Milano, con la promozione e il sostegno di Alsea, Confetra e Propeller Clubs Italia e l'agenda scientifica a cura di Studio Comelli, torna a fotografare lo stato dell'arte della collaborazione tra logistica, spedizioni e trasporti da una parte ed economia produttiva dall'altra. Partendo dal posto dell'Italia nel mondo, visto come contesto determinante e opportunità per il mantenimento e lo sviluppo della prosperità della Nazione.

Oggi, al di là dei fenomeni e degli auspici (o whimsical thinking), le relazioni internazionali sono caratterizzate da un confronto, al limite della guerra fredda, tra grandi potenze, con alcune medie potenze tradizionali ed emergenti che stanno cercando di affermarsi, proprio nelle aree di più immediato interesse per l'Italia. Nel frattempo aggregazioni date per scontate cominciano a mostrare le prime crepe e alleanze inedite nascono con un rinnovato attivismo. Sul piano economico, siamo entrati in una nuova fase della globalizzazione, dove il mercantilismo sta tornando in auge sia in modalità difensiva che offensiva. In ambito logistico alcuni mega trend sembrano confermarsi (come la corsa al gigantismo navale), altri restano in stallo, come le ferrovie transcontinentali, altri ancora sono in dubbio, come l'affermarsi di catene di fornitura indipendenti dagli interessi nazionali. In questo mondo che non ha ancora una morfologia definita, come si pone l'Italia? A questa domanda la sessione di apertura ha l'ambizione di radunare gli stakeholder nei diversi campi con l'obiettivo non di raggiungere una risposta, ma almeno il consenso sulla necessità di averne una.

Intanto, la pandemia ha avuto e sta avendo effetti, alcuni transienti, altri potenzialmente più

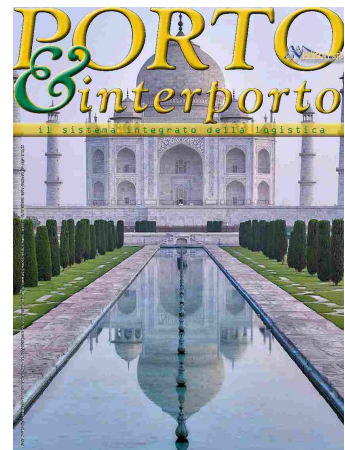
CERCA NELL'ARCHIVIO DELLE EDIZIONI

Cerca nel blog

Cerca

SCARICA IL PDF DELL'ULTIMA EDIZIONE

A breve questo servizio sarà disponibile solo agli abbonati [Scarica PDF di DICEMBRE 2020](#)



FOCUS CONFETRA N.2 2020



VIDEO ASSOPORTI

An error occurred.

duraturi. I due punti più evidenti sono l'aumento del peso dello Stato (e del relativo debito) e la resilienza che è diventata un requisito di ogni attività economica, sia essa industriale, commerciale o logistica. Ma gli effetti, e le relative lezioni, non si fermano qui. L'aumento del prezzo dei noli marittimi e la scarsa disponibilità di container sono forse un fenomeno passeggero, ma ha messo in luce che la logistica è un fattore centrale della produzione. In alcuni settori è in atto l'accorciamento e la ristrutturazione delle catene di fornitura, con diverse sfumature, dal reshoring alla diversificazione produttiva nei singoli mercati di riferimento. Inoltre, gli impedimenti al libero movimento delle persone ha portato a un'espansione rapida delle diverse forme di commercio basato sul delivery touchless a discapito di quelle basate sulla distribuzione in luoghi fisici. Il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente "economia al 90%" si è avverato, in alcuni casi con l'asticella più vicina all'80%. Interi settori economici sono in una crisi da cui non si vede sbocco e che tracima in altri settori, apparentemente non collegati. Questo ha ripercussioni dirette su tutti gli ambiti della logistica, e spinge a chiedersi: da crisi congiunturale siamo ormai a un ridimensionamento e ristrutturazione del sistema economico?

Visto il contesto e le possibili evoluzioni, resta un mistero, non tanto gaudioso. Una nazione trasformatrice, che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti, dovrebbe avere ben chiaro la criticità del controllo delle proprie linee di collegamento. L'Italia sembra fare eccezione a tutti i livelli delle sue istituzioni e della sua economia. Spesso si accusano gli Stati europei, con la parziale eccezione di Gran Bretagna e Francia, di economicismo, ossia dell'illusione che tutto possa ridursi a economia e che tutto si possa comprare. L'Italia rappresenta un caso ancora più particolare, che si potrebbe definire "economicismo solipsistico", che la porta a pensare che il mondo finisca ai propri confini e che le merci che arrivano e che partono lo facciano per volere superiore, al massimo tramite degli "operai" specializzati che se ne occupano ma che è indifferente chi siano e a chi rispondano. Un fatto emblematico, solo all'apparenza minore, è la preponderanza assoluta delle modalità di spedizione franco fabbrica (ex-works) delle imprese italiane rispetto al franco destino. Il risultato di tutto questo è che una percentuale altissima del commercio internazionale italiano è gestita da imprese a controllo estero, per cui l'Italia è certo un buon mercato ma le cui modalità di servizio sono nella loro disponibilità decisionale. Con conseguenze non sempre (quasi mai) favorevoli alla nazione e alla sua economia. Alle aziende non sembra importare. Cosa ne pensa il potere politico?

Soprattutto, come l'Italia può cogliere l'occasione del Recovery Plan per rimediare alle sue storiche debolezze in campo logistico e dei trasporti? L'Italia, viste le condizioni economiche e di bilancio, ha adottato per la destinazione delle possibili risorse europee la strategia di sostituire i fondi Recovery alle allocazioni di bilancio per la realizzazione di opere già autorizzate. Questo spinge a prevedere che la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030 sarà determinata da quanto avviato nei prossimi mesi. Di fronte a questa realtà, che dipinge l'Italia come la nazione che sarà più condizionata dalle scelte europee della Next Generation EU, è il momento di chiedersi se gli investimenti saranno effettivamente realizzabili nei tempi imposti dalla UE, se saranno utili all'affermazione dell'intermodalità, se favoriranno la connessione con le reti europee e se consentiranno l'integrazione dei e tra i cluster industriali. In attesa di Draghi.

Intanto, la logistica continua a muovere l'economia e la società. Per esempio i farmaci. È uno di quei processi e servizi di cui non ci accorgiamo, che diamo per scontati. Si va in farmacia con una ricetta, la medicina non c'è ma, ti dice il farmacista sicuro, se ripassa oggi alle tre del pomeriggio la trova. E infatti. Sembra Amazon e del grande retailer ha i numeri: 6 milioni di spedizioni l'anno, per quasi 45 milioni di colli e 345mila tonnellate di scatole, flaconi, fiale. È la logistica farmaceutica italiana, dal cui funzionamento dipende la salute di tutti e mai come oggi si ritrova nei titoli del telegiornale e delle prime pagine. "Grazie" alla pandemia o meglio al suo rimedio definitivo: i vaccini. Normalità ed emergenza, quindi. Tra tracciamento in tempo reale della catena del freddo e contenitori capaci di garantire temperature bassissime per giorni senza consumo di energia, le tecnologie stanno procedendo rapidamente spinte dalle normative e dagli standard, ma soprattutto da esigenze pratiche. Tra queste la necessità di fare arrivare ai cittadini, anche nelle località più isolate, i vaccini anti-Covid in tempi rapidi e nella massima sicurezza. Su questo punto l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e farmaci ha elaborato una serie di (più di quaranta...) raccomandazioni, ormai ripetutamente citate a modello e da tempo a disposizione di chiunque, (organi centrali dello Stato o Regioni), voglia farne uso.

L'articolo descrive i contenuti di alcune sessioni del programma, molto più ampio, di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021, 8, 9 e 10 marzo, in diretta streaming da Milano. La partecipazione è gratuita previa registrazione sul sito www.shippingmeetindustry.it.

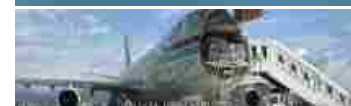
Le sessioni citate, in ordine di apparizione:

- Il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica. Geopolitica, Geoeconomia e Geologica di una (ex?) media potenza economica, militare e politica e delle sue aziende.

Lunedì 8 marzo, ore 9.00 - 10.30

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

PARTNER IN EVIDENZA



• Effetti e lezioni logistico-industriali dalla pandemia.

Lunedì 8 marzo, ore 14.00 - 15.30

• Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica).

Martedì 9 marzo, ore 9.00 - 10.30

• Il sistema logistico-industriale italiano al 2030 visto attraverso la lente della Next Generation EU. Priorità degli interventi, rapidità di esecuzione, intermodalità, interfaccia con le reti europee e integrazione con i cluster industriali.

Martedì 9 marzo, ore 11.00 - 12.30

• La logistica dei farmaci - in collaborazione con OITAf

Martedì 9 marzo, ore 16.00- 17.30

Francesco S. Salieri



< VECCHIA

NUOVA >

QUESTI POST POTREBBERO INTERESSARTI

NOTIZIE DALLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

1/ADSP/small-col-left

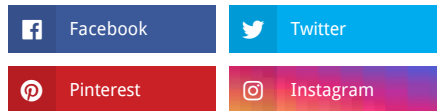
DIRITTO

3/Diritto/small-col-left

2/Libri/small-col-right

Archivio notizie

SOCIAL PLUGIN



Follow by Email

Get all latest content delivered straight to your inbox.

Indirizzo email

ISCRIVITI

CONTATTI

GAM editori srl C.so Garibaldi 40 80055 Portici (Napoli) PIVA 08718101218

CATEGORIES

MODULO DI CONTATTO

Nome

Email *

Messaggio *

Invia