

EMERGENZA COVID-19

Logistica e trasporto IN PRIMA LINEA



In un'Italia costretta a fermarsi per fronteggiare l'emergenza coronavirus, logistica e trasporto sono state in grado di assicurare continuità alle filiere essenziali mostrando capacità di resilienza e di fare rete. In una sfida che si rinnova ogni giorno

■ Alice Borsani e Francesca Saporiti

In questo momento di grande crisi il mondo della logistica e del trasporto sta reagendo dimostrando grandi capacità di resilienza, a supporto di un sistema Paese che riconosce, finalmente, il suo essere indispensabile

Il mondo della logistica e del trasporto sta vivendo in prima linea l'emergenza scatenata dal diffondersi della epidemia da covid-19. Un'emergenza che ha imposto una doppia esigenza: da un lato, l'urgenza di rimanere attivi e reattivi per supportare il sistema Paese con servizi essenziali, dall'altro, l'altrettanto imprescindibile necessità di fermarsi e ripensare le logiche adottate fino ad ora e oggi non più valide, spazzate via da quello che può essere considerato un vero e proprio tsunami che, seppur in modi diversi, ha travolto tutte le supply chain.

Per approfondire l'impatto che il coronavirus ha avuto sulla filiera

logistica e come gli attori si siano attivati per reagire abbiamo raccolto il punto di vista delle principali associazioni di settore che stanno operando in cordata per uscire da questa complessa situazione.

Un colpo difficile da incassare

Le misure imposte per il contenimento del Coronavirus hanno aggravato le criticità strutturali di un sistema che chiede da tempo e a gran voce semplificazioni normative e di processo. Le ripercussioni della pandemia e delle conseguenti misure di contenimento hanno ripercussioni sia nell'immediato sia medio periodo.

Guido Nicolini, presidente Confeetra: "Per cogliere appieno la portata degli effetti della crisi sul settore della logistica dobbiamo considerare che esso riguarda circa 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato. Parliamo di un settore già in prima linea indipendentemente da questa emergenza sanitaria, e che ora lo è ancora di più, strategico per assicurare al Paese merci, come i prodotti alimentari e farmaceutici, essenziali per tutti noi italiani. Le ripercussioni a breve: il nostro centro studi calcola una riduzione tra il 20 e il 30%

dei volumi come dato complessivo a fine 2020. Sempre che dall'emergenza si esca effettivamente entro l'estate. Parliamo di 150 miliardi di euro in meno di interscambio commerciale Italia-resto del mondo. Se traslassimo questo dato agli indicatori del nostro settore sopra richiamati, registreremmo quasi 20 miliardi in meno di fatturato e tra gli 80 e i 100 milioni di tonnellate in meno movimentate".

Silvia Moretto, Presidente Fedespediti: "La crisi che l'Italia e il mondo si trovano ad affrontare non ha precedenti: un'emergenza

“Logistica
e
trasporto
non si
fermano”



Silvia Moretto,
Presidente Fedespediti:
“La crisi che l'Italia
e il mondo si trovano
ad affrontare
non ha precedenti”

sanitaria che avrà conseguenze economiche importanti non solo nel breve periodo. Le restrizioni adottate finora hanno portato a gravi difficoltà e incertezze per l'intero comparto: l'autotrasporto, il cluster portuale, magazzini e aeroporti per mancanza di gestione organica. Abbiamo atteso quasi 3 settimane per il Protocollo per la Sicurezza dei Lavoratori. La catena logistica, però, non è bloccata. Al momento l'unico dato positivo che possiamo dare è la ripartenza della produzione in Cina dove l'attività sta gradualmente tornando al livello pre-esistente l'insorgere dell'epidemia. Tuttavia, guardan-

Le frasi



“In Italia e all’Estero, le misure di contenimento del virus hanno determinato forniture a singhiozzo, limitata capacità di trasporto e impossibilità di ottimizzare i carichi, frenate all’import e all’export italiano, lo sbilanciamento dei traffici, la difficile gestione del personale conducente. Stiamo registrando costi incalcolabili in termini organizzativi ed economici che, in assenza di un tempestivo aiuto governativo tarato sulla risoluzione e compensazione di queste specifiche problematiche, le imprese non potranno più continuare a sostenere”

THOMAS BAUMGARTNER,
Presidente di ANITA

Le frasi



“Dobbiamo sapere che il modo che sceglieremo per uscire dall’emergenza determinerà la qualità della vita degli italiani per i prossimi 10 anni”

PAOLA DE MICHELI,
Ministra delle Infrastrutture
e dei Trasporti

do al primo bimestre dell’anno in cui solo la Cina è stata coinvolta in questa emergenza, i dati sono preoccupanti. Il 16° Economic Outlook, pubblicato dal Centro Studi Fedespedi lo scorso 6 marzo, riporta le prime proiezioni sull’andamento del Pil cinese nel 2020. Il Fondo Monetario Internazionale, Standard & Poor’s e Moody’s concordano nello stimare una flessione intorno al 1%, quindi dal +6,1% del 2019 al 5% del 2020. Considerando che la Cina è responsabile del 39% della crescita mondiale con 13,6 trilioni di US\$ di Pil – 16% del Pil mondiale – ed è un sistema fortemente integrato con un valore di 4,6 trilioni di import-

export, l’impatto a livello globale di questa crisi sarà sicuramente molto rilevante”.

Alessandro Albertini, Presidente Anama: “In questo momento ritengo sia molto difficile azzardare previsioni sui “danni”, il centro studi della nostra Confederazione ha stimato che la perdita di fatturato per l’intero comparto logistico che oggi produce 85 miliardi di valore e impiega oltre un milione e mezzo di addetti potrà raggiungere il 20%, quindi 17 miliardi di euro, una cifra impressionante. Non sappiamo ancora come si evolverà l’epidemia nei diversi Paesi, e questo genera un elevato grado di incertezza per le aziende, che rappresenta già di per



Assologistica



Jean Francois Daher

La posizione di Assologistica

Un valore di oltre 110 miliardi di euro e un’occupazione generata che sfiora il milione di addetti; questi i numeri della logistica nazionale. “Il nostro settore svolge un ruolo strategico per lo sviluppo industriale e commerciale del Paese e finalmente oggi è chiaro a tutti” sottolinea Jean Francois Daher, segretario generale di Assologistica, associazione di settore che rappresenta oltre 250 aziende attive in Italia.

All’inizio di aprile l’associazione ha presentato al Governo una serie di proposte per aiutare le aziende ad affrontare l’emergenza, ma soprattutto ciò che le aspetta “dopo”. “L’impegno di tutti deve essere orientato a garantire un futuro alle nostre imprese poiché una realtà che chiude adesso, difficilmente sarà in grado di riaprire domani” chiosa Daher.

L’aumento dei costi e il calo dei volumi, un tunnel da cui ancora non si vede la luce, stanno mettendo a dura prova la continuità aziendale di molte realtà, per questo è necessaria una “terapia d’urto”.

Gli interventi proposti da Assologistica riguardano misure come la decontribuzione straordinaria per abbattere il costo del lavoro e mantenere l’occupazione – l’associazione, in particolare, chiede una riduzione stra-

ordinaria del 40% dell’aliquota contributiva IVS (Invalidità, Vecchiaia, Superstiti) a carico dell’azienda con decorrenza dal 1/4/2020 fino a tutto il 31/12/2021 a condizione che l’impresa mantenga fino a tale data almeno l’80% dei livelli occupazionali in forza alla data dell’1/2/2020 –; il credito di imposta (del 50%) sugli acquisti dei dispositivi per la protezione individuale; il riconoscimento immediato per la logistica dello status di “servizio pubblico essenziale”; misure di sostegno finanziario alle imprese, lo sblocco immediato dei crediti fiscali (IVA, IRES, IRAP) in forma di liquidazione o in forma di smobilizzo del credito verso il settore bancario, con copertura di garanzia da parte dello Stato; la soppressione per il 2020 dell’aumento IRES per i concessionari di demanio pubblico.

“Le nostre aziende sono pronte, e lo hanno già dimostrato, a fare tutto il necessario per garantire l’operatività nel rispetto delle norme di sicurezza ma l’attività deve poter continuare” insiste il segretario generale. Qualche timido riscontro positivo inizia ad arrivare: al momento in cui scriviamo l’Emilia Romagna ha dato il via libera alle attività di eCommerce (e alla logistica connessa) di qualsiasi settore merceologico, ma non basta. A preoccupare Assologistica è soprattutto la mancanza di liquidità delle imprese, sia grandi sia piccole e medie, che stanno facendo ricorso alla cassa integrazione e soprattutto un possibile blocco del sistema. “È fondamentale che le aziende che esportano siano messe nella condizione di lavorare: per questo abbiamo chiesto la sospensione delle restrizioni previste dal DPCM del 22/3/2020. Il rischio, è evidente, è che i committenti esteri decidano di approvvigionarsi altrove, mettendo ancora più in pericolo la ripresa futura.”

sé un costo. Il quadro di riferimento e il contesto normativo cambia di giorno in giorno, tutti i provvedimenti che il nostro Governo sta prendendo sono volti ad assicurare l’operatività dei settori produttivi e rispondono alle esigenze delle nostre aziende, la valutazione più puntuale sulle ripercussioni a breve e medio potrà essere fatta solo nei prossimi mesi”.

Chi sta pagando maggiormente questa crisi

Guido Nicolini: “In un modo o nell’altro tutti i settori economici

sono stati e sono penalizzati. È chiaro che chi ha dovuto sospendere l’attività da una parte ha messo in sicurezza dipendenti e clienti rispetto al contagio, ma ha perso quote di mercato anche perché, probabilmente, le commesse non mancavano. Anche i trasporti e la logistica hanno rischiato e rischiano parecchio. Noi siamo stati e siamo operativi, ma lavoriamo in forte perdita: a fronte, infatti, di costi fissi incomprimibili stiamo viaggiando ormai da settimane tra il 20 e il 30%. Confetra ha fatto un grande lavoro di ricucitura tra i vari decreti e le esigenze del

settore. Con il presidente Conte, la ministra De Micheli, i ministri Amendola, Speranza e Di Maio abbiamo lavorato per l’interesse generale, con importanti risultati. In generale, dobbiamo sostenere la ripartenza con debito pubblico per salvare l’economia reale. Concordo con la ricetta Draghi”.

Silvia Moretto: Sicuramente il comparto industriale del Made in Italy subirà una contrazione importante: sono merci che in questo momento non hanno sbocco sul mercato. Sarà un danno grave per il nostro export e quindi per le imprese di spedizioni che gestiscono

Reagire al “dopoguerra” della logistica

Un documento articolato e concreto: un pacchetto di interventi da attivare immediatamente per evitare che la “pandemia economica” faccia più danni di quella sanitaria.

È il documento presentato da Confetra alla Ministra De Micheli ed al Presidente Conte. Il titolo, del resto, non lascia dubbi: “Reagire subito: Il Dopoguerra della Logistica rischia di minare la ripresa dell’intera economia nazionale”. Perché l’economia che si prospetta, secondo le stime degli analisti, è davvero da Dopoguerra: un vero e proprio “flagello” per attività e aziende che proprio questa crisi ha mostrato essere il tessuto connettivo dell’economia nazionale, dei consumi, degli approvvigionamenti, degli scambi, delle importazioni, delle esportazioni. “Siamo la rete che regge l’economia reale” ha dichiarato il Presidente di Confetra Guido Nicolini “e se essa dovesse collassare, non c’è ripresa che tenga. Noi non potevamo “restare a casa”, ma ora serve una massiccia iniezione di liquidità attraverso strumenti diretti ed attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore”. Tre, sostanzialmente, le proposte avanzate dalla Confederazione al Governo: una riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 20 mesi, la possibilità di incassare tramite CDP subito il 50% delle fatture invase senza oneri, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le imprese che possano dimostrare un gap di fatturato tra il periodo dell’emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.



Credits: UPS

ANRA: l'importanza di un approccio risk based



Abbiamo chiesto ad ANRA - Federazione delle associazioni nazionali di risk management - quali fragilità sono state messe in luce da questa crisi e quali, invece, i punti di forza? "Temo che molte delle fragilità siano conseguenza della mancanza di una diffusa cultura di gestione dei rischi nel nostro paese", spiega Chiara Zaccariotto, Office Manager di ANRA, "siamo bravissimi a reagire alle emergenze, ma ci dimentichiamo sempre che sono cicliche e che prevederle potrebbe sicuramente facilitarci nell'affrontare nuove crisi, quando si presenteranno. Questa pandemia ha una portata enorme e un impatto globale ma non è un vero e proprio cigno nero: il rischio pandemie è tra quelli più frequentemente evidenziati negli ultimi 10 anni dal Global Risk Report del World Economic Forum, e testimoniato da una serie di eventi che hanno caratterizzato questo primo ventennio del ventunesimo secolo (Sars 2003, febbre suina 2009, Mers 2012). Che ci fosse un rischio potenziale di questo tipo era quindi noto già da tempo. Sicuramente le aziende italiane negli ultimi anni hanno compiuto dei passi avanti in ottica di gestione del rischio - lo testimoniano l'aumento nel numero di soci e di imprese che gravitano intorno ad ANRA e la crescita dell'interesse verso le tematiche di Risk Management - ma non siamo ancora a livello di altri paesi europei. Purtroppo raramente le imprese senza un approccio risk based avevano previsto piani di business continuity e disaster recovery, ed ora si trovano in difficoltà. Molte

inoltre, soprattutto le piccole e medie con strutture tradizionali e familiari, stanno scontando un'arretratezza digitale e tecnologica che non gli ha permesso di riconvertire rapidamente almeno parte delle attività. In questo momento critico comunque, l'Italia sta dando prova di saper reagire, con la capacità - dimostrata già in occasione di altri eventi catastrofici - di fare fronte comune, di far emergere un senso di comunità e di cooperazione che sicuramente ci aiuterà a reagire e a rialzarci quando la situazione si normalizzerà. È doveroso poi ricordare che il sistema sanitario nazionale sta dando prova di essere fra i migliori al mondo". Come dovranno evolvere, dunque le aziende per uscire da questa crisi? "Credo che questo periodo difficile", prosegue Chiara Zaccariotto, "metterà in luce la reale capacità di resilienza, flessibilità e adattamento delle aziende, e che premierà chi ha compreso già da tempo l'importanza di un approccio risk based. Quelle realtà che sono rimaste ancorate alle tradizionali modalità operative e non hanno saputo prendere in considerazione alternative, magari perché non avevano strumenti che permettessero di comprendere l'immediato futuro, in questo momento sono state forzate a chiudere. Le conseguenze e gli impatti saranno invece mitigati per le aziende che hanno messo in atto piani di business continuity e disaster recovery, di monitoraggio e gestione delle catene di fornitura e dei canali di vendita". A prescindere da tutto ciò, ci sono una serie di azioni che possono aiutare ad affrontare questo momento, e che dovranno rimanere come patrimonio per il futuro. "In primis", sottolinea Zaccariotto, la creazione di un team aziendale di risposta al Covid-19 interfunzionale, con un collegamento diretto con il CEO e ruoli chiaramente definiti, che si occupi di mansioni al

questa tipologia di merce. Come evidenziato nell'ultimo report del Centro Studi Fedespedi, calzature, abbigliamento in serie e di sartoria e pelletteria sono tra le prime dieci categorie di prodotto per valore delle esportazioni italiane nel 2019. Dall'altra parte alcuni settori di produzione potrebbero sperimentare flessioni meno consistenti perché più "essenziali": questo vale ad esempio per la meccanica, un altro comparto industriale di punta dell'export. Ci sono poi prodotti che probabilmente registreranno una crescita dei livelli di produzione e di esportazione come i medicinali e i preparati farmaceutici, il cui valore delle esportazioni nel 2019 ha superato i 27 mlr di euro, classificandosi al primo posto per categoria di prodotto esportato dall'Italia". Alessandro Albertini: "Sottolineando che il nostro osservatorio è limitato alle merci che viaggiano via aerea sottolineo che la modalità aerea viene utilizzata da oltre il 25% del valore totale delle merci trasportate. Ritengo che l'export Italiano, da cui come è noto dipende oltre il 30% del PIL, sarà il comparto maggiormente colpito per due ragioni: la prima perché molti ordini verranno cancellati perché originati dal paese "focolaio", e in secondo luogo per-

Le frasi



La logistica e il trasporto sono un asse portante per il nostro Paese nell'emergenza coronavirus. Ancora una volta abbiamo prova del valore di una professione che dà il meglio nei momenti di crisi"

ALESSANDRO FERRI,
Presidente Osservatorio TCR

ché la massiccia riduzione dei voli ridurrà la possibilità di esportare via aerea e quindi la capacità delle aziende di promuovere il proprio prodotto all'estero, se non a costi insostenibili. Per questo motivo ringraziamo nuovamente il Governo dell'istituzione del fondo per il rilancio dell'export post emergenza.

Cosa chiedono le aziende

Guido Nicolini: "Per parlare delle misure più impattanti, credo che dovremmo attendere il DPCM con i provvedimenti per la ripartenza. In generale, le imprese hanno bisogno di liquidità, di ammortizzatori sociali, di minore burocrazia, consapevoli che non torneremo al pre-

coronavirus in fretta e che, probabilmente, dovremo fare i conti con cambiamenti strutturali. Pensiamo, ad esempio, all'utilizzo dello smart working e all'impellente necessità di reti di trasmissione dati ultra potenti. Adesso le aziende hanno bisogno di poter tenere aperti i magazzini per ricevere le merci, anche se ora non producono. In caso contrario, gli hub logistici si intaseranno".

Silvia Moretto: "Il mondo dell'impresa italiana sta chiedendo in modo univoco di essere sostenuto dallo stato e dall'Unione Europea nella gestione di quella che è, oltre a un'emergenza sanitaria, una crisi economica imprevedibile. Abbiamo bisogno delle istituzioni nell'immediato per mantenere le condizioni



che assicurano l'operatività delle nostre imprese, grazie alle quali è garantita la libera circolazione delle merci tra gli stati: dispositivi di protezione per tutelare la salute dei nostri lavoratori e linee guida chiare e condivise a livello europeo. Le restrizioni alla circolazione e ai voli attuate da diversi paesi - Ue e non - sono quelle che ad oggi hanno impattato di più sulla nostra operatività, lasciando l'autotrasporto in uno stato di confusione. Necessitiamo, inoltre, di garan-

zie che guardino anche al medio periodo: le nostre imprese stanno facendo sforzi enormi per tutelare l'occupazione dei lavoratori e gli scambi import-export vitali per la nostra economia.

Alessandro Albertini: "Le aziende che ad oggi hanno dimostrato impegno e responsabilità chiedono risposte concrete, una guida chiara e forte ma soprattutto certezze. Ricevere un provvedimento al giorno che cambia il contesto in cui si opera rende il nostro lavoro estremamente complicato. Rispetto alle misure impattanti in questo contesto di grande emergenza sanitaria non credo sia opportuno lamentarsi. È il momento della responsabilità di tutti e vale per persone ed imprese. Per questo motivo non possiamo che ringraziare giornalmente i nostri collaboratori per tutto l'impegno e tutta la passione che dimostrano quotidianamente".

Il dialogo con le Istituzioni

Guido Nicolini: "Il dialogo è fondamentale, soprattutto quando si



Guido Nicolini, Presidente Confetra: "Per cogliere appieno la portata degli effetti della crisi sul settore della logistica dobbiamo considerare che esso riguarda circa 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato"



Alessandro Albertini, Presidente Anama: "Le aziende che ad oggi hanno dimostrato impegno e responsabilità chiedono risposte concrete, una guida chiara e forte ma soprattutto certezze"



di fuori dell'ordinario come monitorare salute, benessere e capacità dei dipendenti di svolgere il proprio ruolo. Le aziende devono inoltre assicurarsi che la liquidità sia sufficiente per resistere alla crisi. Soprattutto è importante la stabilizzazione della supply chain: le aziende devono delineare con chiarezza l'estensione e le esposizioni della propria catena di fornitura, con particolare riguardo alle aree più colpite dal virus. Nell'immediato vanno considerate azioni come la razionalizzazione delle scorte, la prenotazione delle capacità di trasporto, l'utilizzo degli stock per resistere fino al riavvio delle attività. Non deve al contempo essere trascurata la pianificazione del "dopo", prevedendo eventuali picchi nella domanda. L'attuale situazione può anche rappresentare il momento giusto per ottimizzare la propria rete, qualificare i fornitori ed eventualmente cercarne di nuovi, per razionalizzare la propria supply chain sulla base di un approccio risk based. Infine, ultimo ma non meno importante consiglio, è la condivisione: la forza di un'organizzazione dipende dalla forza della comunità di cui fa parte. ANRA stessa, sempre perché crediamo di dover dare l'esempio, ha effettuato una donazione all'INMI Lazzaro Spallanzani e promosso una raccolta fondi tra le aziende socie.

di fuori dell'ordinario come monitorare salute, benessere e capacità dei dipendenti di svolgere il proprio ruolo.

Le aziende devono inoltre assicurarsi che la liquidità sia sufficiente per resistere alla crisi. Soprattutto è importante la stabilizzazione della supply chain: le aziende devono delineare con chiarezza l'estensione e le esposizioni della propria catena di fornitura, con particolare riguardo alle aree più colpite dal virus. Nell'immediato vanno considerate azioni come la razionalizzazione delle scorte, la prenotazione delle capacità di trasporto, l'utilizzo degli stock per resistere fino al riavvio delle attività. Non



Superata la fase di emergenza, sarà indispensabile concordare nuovi standard operativi per la tutela di persone ed aziende

Le frasi



"Gli autotrasportatori non vogliono essere chiamati eroi. Quello che interessa davvero è il rispetto per il lavoro svolto"

MASSIMO BAGNOLI,
Presidente FIAP

affronta un nemico sconosciuto come un virus. Ci sono effetti sui nostri comportamenti quotidiani non facilmente pianificabili. Riconosco al governo di aver in larga parte ascoltato le proposte e i suggerimenti di Confetra. L'aver riconosciuto, nell'articolo 71 del Cura Italia, la logistica e il trasporto merci come una delle filiere più colpite dalla crisi, è stata la presa d'atto più importante. Ora, però, aspettiamo il Dl Cura Italia 2 per una vera ripartenza".

Silvia Moretto: "A partire dal 2 marzo Fedespediti al fianco della nostra confederazione, Confetra, è impegnata in un dialogo costante con le istituzioni. Già nel corso del primo confronto al MIT abbiamo chiesto la garanzia di sgravi fiscali e contributivi per le nostre imprese che con grande senso di responsabilità si stanno impegnando per salvaguardare la circolazione delle merci, la sicurezza dei propri lavoratori e l'occupazione. Abbiamo chiesto anche l'attuazione del Sudoco - Sportello Unico Doganale e dei Controlli: una semplificazione burocratica importante per il nostro settore che in questo momento garantirebbe controlli uniformi ed efficienti ed eviterebbe rallentamenti ai controlli alla merce.

Alessandro Albertini: "Tramite la nostra Confederazione, Confetra,

abbiamo anche richiesto una norma per lo sgravio contributivo per quelle imprese che mantengono i livelli occupazionali per emergenza senza ricorrere alla cassa integrazione. Sarà fondamentale anche il supporto alla liquidità delle imprese attraverso, ad esempio, la sospensione dei tributi e del pagamento dei mutui.

Personalmente ritengo che le misure richieste siano un passo importante per far sì che nessuno perda il posto di lavoro a causa del Coronavirus, a maggior ragione in un settore labour intensive come è il nostro.

L'eredità di questa crisi

Superata l'emergenza, alcune delle contromisure prese potrebbero di-

ventare uno standard per migliorare l'operatività. In generale, il mondo della logistica e del trasporto dovrà cambiare radicalmente il suo modo di operare e interagire.

Guido Nicolini: "L'addendum al protocollo sicurezza su trasporti e logistica ha una grande validità, è una garanzia di sicurezza sanitaria per chi opera in questi settori, ma anche per i clienti, i fornitori, i consumatori. Poi il dialogo con l'Europa, senza il quale nessun Paese potrà rialzarsi. La regola del passaggio al confine che non deve superare i 15 minuti, perché non deve essere valida anche oltre il coronavirus? Idem per le corsie verdi che l'Ue chiede per far circolare le merci. Più in generale, credo che si debba aprire una riflessione su sanità e welfare".

Silvia Moretto: "Tra le contromisure da confermare il Sudoco sicuramente. L'eccesso di burocrazia è senza dubbio uno dei fattori critici nell'operatività quotidiana del settore della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci: in questa situazione emergenziale diventa ancora più importante lo snellimento delle procedure, anche attraverso la migrazione ai processi paperless, ma è un obiettivo da perseguire al di là della situazione di crisi. In generale quello che auspichiamo sono provvedimenti

organici e strutturali che aiutino l'impresa ad uscire da questa crisi ma anche a raggiungere standard di efficienza più elevati nel lungo periodo. Conferma Alessandro Albertini: "In un contesto che cambia di giorno in giorno diventa difficile definire contromisure valide in assoluto per migliorare l'operatività. Possiamo certamente citarne alcune che da tempo chiediamo a gran voce e che la situazione di emergenza non ha fatto che aggravare: ad esempio l'aumento dell'organico degli uffici sanitari per il controllo merci in import - export, e l'implementazione del Sudoco con la regia di ADM, al fine di razionalizzare e semplificare gli adempimenti per ottenere la riduzione dei tempi di transito delle merci, e quindi dei relativi costi.

Costruire una nuova "normalità per la logistica"

In questa grave situazione di emer-

genza il desiderio comune è quello di poter tornare, presto, alla normalità. Dobbiamo, però, sviluppare la consapevolezza che nulla potrà tornare davvero come prima. E in questa consapevolezza cercare una nuova visione e una strada alternativa per tornare a crescere, insieme. Ne è convinto Massimo Marciani, Presidente di FLC - Freight Leaders Council, associazione che, in risposta all'emergenza Covid-19, ha scelto di puntare sulla forza del fare squadra e ha attivato, in collaborazione con Ebilog, l'attivazione del primo Think Tank della Logistica (TTL), progetto che punta a stimolare il dialogo tra oltre 70 stakeholder del mondo del trasporto e della logistica, sia a livello imprenditoriale, sia istituzionale, sia scientifico ed accademico.

Obiettivo del Think Tank è affrontare costruttivamente le sfide che attendono la logistica, e quale sfida maggiore, in questo momento, della

Le frasi



"Il sistema imprenditoriale italiano non si distingue per la puntualità nei pagamenti tanto è vero che nell'ultima nota congiunturale Confetra, riferita al 2019, quindi in periodi ampiamente pre Coronavirus, si evidenziava come i tempi medi di incasso per le nostre imprese fossero di 79 giorni. Con un crollo del lavoro che in questi giorni varia dal 50 al 70% e oltre in alcuni casi, l'insufficienza delle risorse messe a disposizione dal Decreto Cura Italia nonché il loro difficile accesso, è indispensabile che il sistema di imprese mantenga comportamenti sociali corretti, pagando i fornitori nei tempi previsti. Tutti devono fare la loro parte, a partire dalle grandi società partecipate che, in questo momento, possono essere d'esempio"

BETTY SCHIAVONI, Presidente ALSEA



Massimo Marciani,
Presidente FLC:
"È questo il momento di canalizzare l'energia positiva che circola e troveremo un terreno comune da cui ripartire. Non possiamo perdere quest'occasione"

Daniele Testi, SOS Logistica: “Indietro non si torna”

Raggiungiamo telefonicamente Daniele Testi, presidente di SOS Logistica e manager di Contship, a fine marzo, in pieno “effetto discesa” delle attività nei porti a causa del mancato carico, nei mesi precedenti, delle navi provenienti dalla Cina. Un’operatività che è limitata, oltre che dai minori volumi, anche dalla messa in atto delle misure necessarie a garantire la sicurezza degli operatori. “La situazione evolve rapidamente ed è importantissimo l’aggiornamento in tempo reale, tra gli attori della filiera e le associazioni di categoria è fondamentale: tutti, in questo contesto, hanno mostrato unità di visione e collaborazione. L’ottimo lavoro di squadra è stato fondamentale nella definizione delle istanze presentate alle Istituzioni impegnate nell’elaborazione di decreti, per sensibilizzare sulle implicazioni di certe attività e meccanismi che, se non fossero stati previsti, avrebbero aperto a situazioni estremamente problematiche. Penso, per esempio, alla definizione delle attività essenziali: i porti non sono solo legati alla movimentazione dei container e delle merci ma anche ad attività che, apparentemente, non paiono attinenti alla logistica, come quelle relative alla manutenzione dei mezzi, che sono, in realtà, vitali per garantire l’operatività logistica. Nell’emergenza è stata inoltre importante la sottolineatura effettuata da associazioni come Fercargo di ruolo strategico dell’intermodalità: SOS Logistica, essendo un’associazione non verticale, è presente su diversi tavoli di lavoro e dove possibile abbiamo portato il nostro contributo. Perché la posta in gioco non riguarda solo la gestione dell’emergenza, ma anche la definizione di nuove prassi utili a strutturare la logistica del dopo emergenza. I driver di sviluppo sono chiari: digitalizzazione, sostenibilità, collaborazione “vera” lungo la filiera, ripensamento di scelte ambientali che oggi ci hanno presentato un conto salato, ricerca di nuove forme di delocalizzazione, ridefinizione delle strategie di trasporto. La logistica giocherà un ruolo fondamentale nella transizione da un modello economico lineare che cerca di massimizzare solo la produzione attraverso economie di scala ad un modello circolare dove il focus si concentra sul mantenimento della durata e della qualità degli stock di prodotti e materie prime.” Indietro, insomma, non si torna.



Daniele Testi



Le frasi



“Il trasporto in generale, e quello marittimo in particolare, riveste un’importanza vitale per il funzionamento dell’economia e per assicurare i rifornimenti indispensabili di cui il nostro Paese ha bisogno: dalle materie prime liquide e solide ai prodotti finiti che alimentano la nostra economia, assicurando la nostra sussistenza soprattutto in questo periodo di stringenti e necessarie restrizioni al nostro normale stile di vita”

MARIO MATTIOLI,
Presidente Confitarma

consapevoli. Solo questa trasparenza consentirà alla logistica di acquisire nuova dignità e nuova efficienza, rimettendo le persone al centro. La digitalizzazione dell’intera filiera favorirà l’evoluzione verso un nuovo modello di logistica, modello che non potrà non includere una rinnovata attenzione all’eco-sostenibilità. In questo momento, giustamente l’attenzione di associazioni e istituzioni è focalizzata sul salvataggio del paziente Italia. Noi di FLC siamo convinti che il paziente si salverà, ma perché poi sopravviva e prosperi è necessario cambi radicalmente stile di vita. È questo il momento di canalizzare l’energia positiva che circola e troveremo un terreno comune da cui ripartire. Non possiamo perdere quest’occasione. Il cambiamento dovrà essere radicale, a tutti i livelli. Il mondo istituzionale dovrà creare il contesto necessario allo sviluppo di questo cambiamento. Sarà, infatti, indispensabile creare dei programmi che mettano in sicurezza quei settori che l’emergenza covid-19 ha messo in luce come indispensabili: sanità, energia, telecomunicazioni e logistica. E la logistica dovrà essere pronta”. ■

Nota finale: articolo chiuso in redazione il 9 aprile 2020

“ricostruzione” post emergenza? “La logistica in questi giorni sta dando prova della grande forza del settore, sostenuta dal riconoscimento unanime del suo essere indispensabile. Sono giorni convulsi, in cui tutte le energie paiono orientate a rispondere all’emergenza, ma perché tutti questi sacrifici abbiano un senso è vitale preparare un piano d’azione per il post-emergenza, comprendere, quindi, su quali basi

la logistica dovrà impostare una nuova normalità. Per comprendere come potrà configurarsi questa nuova normalità è prima necessario comprendere quale il nuovo contesto economico-produttivo che andrà a configurarsi. In questo periodo di crisi, logiche quali l’eccessiva delocalizzazione o l’estremizzazione del just in time hanno dimostrato tutti i loro limiti e il tessuto produttivo dovrà

riorganizzarsi di conseguenza. È a queste nuove esigenze che la logistica dovrà essere pronta a dare risposta, forte della nuova consapevolezza sull’imprescindibilità del suo ruolo”. Con questo obiettivo FLC ed Ebi-log hanno invitato i partecipanti al Think Tank a superare la visione verticale che spesso caratterizza le realtà del settore logistico e del trasporto: “Abbiamo deciso di puntare più su quanto ci accomuna che su quanto ci distingue”, afferma Marciani, “e abbiamo trovato interlocutori reattivi e preparati, consapevoli che è questo il momento di agire.

Questa emergenza ha rappresentato uno shock che ha obbligato a fermarci e a rivedere le nostre priorità. Se prima apparentemente non era mai il tempo per rivoluzionare il proprio modo di pensare e di operare, oggi è impossibile astenersi dal farlo. Ogni argomento affrontato dal Think Tank porterà alla stesura di linee guida da condividere non solo con gli operatori di settore, con le istituzioni e la politica, ma anche con la gente comune, perché è fondamentale creare una cultura logistica che permetta alle persone di comprendere i meccanismi che regolano le supply chain e fare scelte

La semplicità dell’innovazione.
Diamo forma al futuro insieme.

Since 1845
175
YEARS

La semplificazione dei processi è alla base dell’innovazione.

BITO. Una storia di qualità ed affidabilità lunga 175 anni.

BITO
SISTEMI DI
MAGAZZINO