

# Uomini e Trasporti

Inchiesta coronavirus

**LE CICATRICI SULLA LOGISTICA,  
LE LEZIONI DEL CONTAGIO**

Un progetto di Uomini e Trasporti sul web

**PIÙ DONNE NEL TRASPORTO:  
UN OBIETTIVO POSSIBILE**

Retrovisori a confronto

**SPECCHI O TELECAMERE?  
QUESTO È IL DILEMMA**

**LE RINNOVATE  
GAMME VOLVO TRUCKS,  
UNA DEDICA PER L'AUTISTA**

**QUESTA  
È LA MIA  
CASA!**



**IL BRENNERO**

Ma le linee guida, anche se tardive, sono valide solo in Italia. I rapporti con i Paesi stranieri, per la paura del contagio, si fanno sempre più difficili. Non contenta delle continue limitazioni unilaterali imposte agli autotrasportatori italiani (e tedeschi), l'Austria ha attivato un nuovo sistema di verifiche al confine del Brenne-

ro: controlli sanitari mirati secondo l'area di provenienza e obbligo di un certificato medico di assenza dell'infezione. Il tutto non poteva che avere una conseguenza: lunedì 11 marzo, dopo che anche la provincia di Bolzano aveva chiuso tout court il Passo Gardena e il Passo Sella, si sono create file di 50-80 chilometri al Brennero, in pratica da prima del casello del ca-

poluogo fino al confine. Contro la misura sono insorti subito Uggè, per sollecitare l'adozione delle «medesime misure» nei confronti degli ingressi dall'Austria, e il presidente di Anita, **Thomas Baumgartner**, per chiedere al governo di «impedire questa ennesima discriminazione dei vettori italiani». Ma stavolta la risposta del governo è stata immediata: la mini-

**INTERVISTA A MASSIMO MARCIANI, PRESIDENTE DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL**

**LA METAFORA DELLA LUCE CHE VA VIA**

**Dopo lo spaesamento iniziale, se l'interruzione dura troppo a lungo, le imprese cominceranno a muoversi al buio e a riportare parte della produzione vicino ai mercati di riferimento. E per l'Italia si apre un'occasione: lavorare su burocrazia e innovazione, per farsi trovare, quando si riaccenderà la luce, più bella di prima**

«È come se ci trovassimo in una stanza, a fare le cose di tutti i giorni, e all'improvviso – paf – andasse via la luce». È solo apparentemente paradossale la metafora scelta da **Massimo Marciani**, presidente del Freight Leaders Council, fondatore di FIT Consulting e premio Logistico dell'anno 2019, per spiegare l'impatto del coronavirus sulla logistica. Ma il ricorso a un evento non insolito nelle nostre case ha un motivo ben preciso: «Secondo me, in questo momento», spiega, «di fronte a un evento totalmente inatteso e per certi versi incomprensibile, dobbiamo parlare con il linguaggio di tutti i giorni, riportandoci a esperienze che già conosciamo e che ci spaventano di meno...».

**Come un'interruzione improvvisa della corrente...**

A chi non è capitato... In questi casi si susseguono tre tipi di reazione. La prima, nell'immediato, è di spaesamento: per un attimo ci si sente a disagio, perché si perdono le dimensioni nelle quali si agisce abitualmente. Chiaro che questo succede a tutti, tranne ai non vedenti, abituati a muoversi al buio, poco e con cautela. Il che, fuor di metafora, vuol dire che un evento improvviso come il coronavirus impatta maggiormente sui Paesi logisticamente più attivi, con scambi enormi e continui, che non su quelli – chiamiamoli così – «sovrannati» con un'attività logistica molto ridotta: i non vedenti della metafora.

**Poi - dopo lo spaesamento iniziale, che succede?**

Il secondo pensiero è che ci sarà stato un corto circuito da qualche parte e che la luce tornerà al più presto. Dunque, l'opzione che prevale in questa fase è di non fare niente, di restare in attesa. Ma se l'attesa diventasse un po' lunga ci si comincia a muovere nella stanza, a toccare a memoria i vari mobili, a riprendere la misura degli spazi, per proseguire l'attività nonostante il buio. Poi – terzo pensiero – se la luce torna dopo un po', ci si limita a tenere una torcia a portata di mano per l'eventualità che, in futuro, capiti ancora che la luce vada via; ma se si rimane al buio più a lungo – molto a lungo – quando

si riaccende la luce, viene anche il dubbio che i mobili siano stati spostati, che qualcuno possa essere entrato in casa, magari con gli occhiali a infrarossi, e mosso o portato via qualcosa.

**Fuor di metafora?**

Se il virus si rivelerà come una momentanea interruzione di corrente e i suoi effetti saranno contenuti in qualche mese – entro l'estate – in tempi cioè industrialmente poco compromissivi a livello logistico, ci sarà una fase iniziale di stordimento – come quando la luce ritorna all'improvviso – ma l'esperienza varrà di lezione e la torcia da tenere a portata di mano sarà una risk analysis del proprio modello di business.

**Ma se la luce va via per più tempo?**

In questo caso, già quando è buio, magari con l'aiuto della torcia, ci si comincia a muovere a tentoni per trovare soluzioni. E le aziende, le grandi aziende che producono beni di largo consumo – automotive, elettronica, telefonia cellulare – e fanno logistica a grandi livelli perché devono garantirsi la continuità produttiva, cominceranno a cambiare in corsa, a luce ancora spenta. A cominciare da quelle che hanno esternalizzato in Cina, perché lì il costo del lavoro è (sarebbe meglio dire: era) molto basso e quello della logistica irrilevante e quindi riuscivano a produrre grandi quantità a basso costo e con margini elevati. Ma se la luce resta spenta troppo a lungo, non possono correre il rischio – per fare un esempio – di non vendere più i telefoni cellulari perché mancano gli schermi. Quindi, se gli effetti del virus si prolungheranno ci troveremo di fronte a una ricostruzione dell'ecosistema della fabbrica. Voglio dire che quelle grandi aziende produttrici di beni di largo consumo manterranno ancora gran parte della produzione in Cina, ma cominceranno a richiamare un 30% nelle vicinanze del loro mercato di riferimento. In modo che se la luce va via di nuovo a lungo, possono comunque continuare a produrre e a vendere.





stra De Micheli ha telefonato alla sua omologa austriaca, **Leonore Gewessler**, chiedendo il ripristino della normalità e ha scritto alla Commissaria europea ai Trasporti, **Adina Valean**, la quale ha ribadito che «l'economia deve andare avanti e per questo c'è bisogno che sia permesso il trasporto di beni in Europa. Se cominciamo a costruire frontiere nel

**A nessuno viene in mente che se non si consente a un camion di trasportare medicinali, bombole di ossigeno, macchinari, oltre ovviamente ad alimentari e ad altri generi di prima necessità, la nostra capacità di affrontare la crisi si depotenzia o, peggio, tende a scomparire**

**Claudio Villa,  
presidente Federtrasporti**

mercato unico, l'impatto per l'economia sarà enorme. Bisogna cooperare». Una tirata d'orecchie rivolta all'Austria, ma anche a Slovenia e Croazia, che hanno deciso misure analoghe a quelle di Vienna. Ma una prima reazione positiva le pressioni di De Micheli e Valean (con l'accordo della Germania) l'hanno ottenuta: la sospensione, almeno per 15 giorni,

del divieto di transito dei tir sull'asse del Brennero durante il week-end e del contingentamento a Kufstein, già programmato per il 16 marzo. Sono, comunque, notizie preoccupanti, proprio quando dal Far East arrivano i primi segni di ripresa. «I traffici marittimi con l'Asia», ha segnalato **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica-Contrasporto, «stanno ricominciando a ritmi significativi» e, se non siamo pronti, rischiamo «contraccolpi dal punto di vista operativo». Invece negli scali agli operatori «mancano anche i dispositivi indispensabili per proseguire il lavoro, dai guanti alle mascherine» e «ogni porto sta procedendo in modo autonomo», ha concluso rinnovando a 15 giorni di distanza la richiesta di un coordinamento della logistica nazionale. Anche perché, ha aggiunto, «ora dobbiamo prepararci alla crisi dei trasporti su scala europea». L'allarme continua. E riparte da dove era cominciato: dai porti. ■

#### **Insomma, si tratta del reshoring, il rientro delle attività produttive esternalizzate...**

Non solo e non semplicemente. Se gli effetti del virus si protrarranno oltre l'estate, estendendosi, come appare scontato, a Stati Uniti, Germania, Francia e così via, posso immaginare che, per esempio, Apple deciderà di non produrre più soltanto in Cina e il baricentro dei flussi che in questo momento si trova nel Pacifico, si sposterà verso l'oceano Indiano, a un passo da Suez. E se passano per Suez offrono – anche a noi, soprattutto a noi – una grande opportunità.

#### **Quale?**

Oggi il sistema logistico italiano è stato messo praticamente in quarantena dalle conseguenze del coronavirus. Siamo noi a trovarci ora in una stanza nella quale tutt'a un tratto è calato il buio, ma non è che nelle altre stanze (paesi) la luce funzioni perfettamente. Per questo dobbiamo avere la freddezza e la lucidità di farci trovare, nel momento in cui la luce tornerà, diversi da quelli che eravamo quando si è spenta, perché se ci ritrovano uguali a prima è la fine. Faccio un esempio banale: se i grandi armatori spostano le loro mega container dal porto di Genova a quello, per esempio, di Algeciras non è detto che quando si riaccenderà la luce, poi ritornino a Genova; più tempo stanno nel nuovo scalo e più hanno la possibilità di ottenere servizi diversi e magari migliori. Quindi, se restiamo come eravamo prima, rischiamo brutto. Ma se quando si riaccende la luce ci facciamo trovare non la befana che eravamo prima, logisticamente parlando, ma una bellissima ragazza, allora la partita cambia completamente.

#### **E come possiamo diventare una bella ragazza, logisticamente parlando?**

Lavorando su due tavoli. Il primo è la sburocratizzazione: dobbiamo sfruttare il dialogo che si è aperto sul coronavirus tra governo e associazioni come un'occasione eccezionale per togliere lacci, laccioli, orpelli inutili e rendere il nostro sistema logistico molto più semplice, immediato e diretto. Il secondo è utilizzare i finanziamenti che il governo metterà a disposizione per un piano Marshall di digitalizzazione del settore. Dobbiamo tornare a essere i protagonisti dell'innovazione nella logistica. Ne ho già parlato con tutte le associazioni di categoria. Anzi, qualcuno mi ha obiettato che forse non ne siamo capaci. Gli ho risposto che invece ce la possiamo fare e ho portato come esempio il ponte Morandi. È la cartina di tornasole di quanta potenzialità inespressa abbia questo paese. Progettisti, manovali, imprese, enti locali sono tutti gli stessi, eppure ce l'hanno fatta. Cos'è cambiato? Semplicemente il modo di fare le cose.

