



# INDICE ARTICOLI



Opinioni a confronto



Spazio Percorsi



Un anno in cifre



La logistica italiana: il motore della ripartenza del Paese



La mobilità elettrica nella città del futuro



La prima gamma di veicoli elettrici pesanti è qui!



Nicolosi Trasporti apre la strada del trasporto sostenibile in Sicilia



Il punto di vista della committenza: Lidl Italia



Scania V8: il Re della strada da 770 CV



In Autotrasporti Mori la tradizione incontra l'innovazione



Ridurre l'impatto dei trasporti su clima e ambiente: fronte comune tra Scania e STEF Italia



Matteo Adragna Trasporti raggiunge quota 50 veicoli Scania

# LA LOGISTICA ITALIANA: IL MOTORE DELLA RIPARTENZA DEL PAESE

[ Testo: Silvia Vaccari - Fotografie: Archivio FLC ] [ Tempo di lettura: 8' ]

La logistica italiana, che grazie al lockdown è uscita dal cono d'ombra nel quale è stata ingiustamente relegata per anni, dimostrando di svolgere un ruolo cruciale per la tenuta del Paese, avrebbe bisogno oggi più che mai di una visione strategica che punti a elevare la competitività del settore, aprire la strada al digitale e sostenere gli investimenti green.

**G**li esperti chiedono strategie definite per aumentare la capacità del sistema della logistica italiana, per stabilizzare la liberalizzazione del mercato, per ampliare le opportunità di business degli operatori, per aumentare il tasso di digitalizzazione e sostenibilità ambientale del settore: aspetti che peraltro rientrano tra i criteri individuati dall'Europa per il finanziamento dei progetti nell'ambito di Next Generation Eu.

Ne abbiamo parlato con Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council: "È necessario ripensare il sistema nel suo insieme, passando da una politica muscolare a una politica cerebrale: questo perché ci stiamo avviando ad un processo di automazione e di digitalizzazione di questo settore senza precedenti".

Va chiarito che parlare di svolta digitale nella logistica significa partire da un dato di fatto: il settore, che contribuisce nel suo insieme a circa il 9% del PIL nazionale, è composto da una miriade sterminata di piccole e talvolta micro realtà imprenditoriali. L'ampliamento della sfera di competenza dell'attività logistica spingerà quest'ultima a gestire un flusso fisico e informativo sempre maggiore, dal quale ricavare i dati necessari alla corretta ottimizzazione del lavoro. E qui entra in gioco la componente decisiva dell'intero processo: le risorse umane. Il logistico 4.0 non potrà prescindere da conoscenze informatiche e digitali, strumenti che svolgeranno un ruolo sempre più centrale. Tutto questo determinerà la necessità di un adeguamento delle competenze dei lavoratori. L'aspetto più importante sarà possedere le skill digitali adeguate al nuovo contesto, che saranno prerequisito necessario per poter svolgere un numero sempre più ampio di mansioni.




(2019 - Infocamere)



(2019 - Infocamere)





 Massimo Marciani,  
Presidente Freight Leaders Council

Ci dice Massimo: “Per arrivare a questo punto, dobbiamo investire moltissimo nella scuola e nella formazione professionale, ma soprattutto dobbiamo dare dignità a questa professione, in modo da attrarre giovani talenti”.

Ma il cambiamento radicale che porteranno con sé la digitalizzazione e l'automazione non si vedrà solo nel capitale umano, bensì ci sarà uno stravolgimento dell'intero sistema per come siamo abituati a concepirlo: lo stesso concetto di proprietà potrebbe subire un mutamento culturale. “Il concetto di vendere un oggetto, che poi rimane proprietà di un terzo, verrà completamente ribaltato dai sistemi di guida autonoma. – Afferma Marciani. – I veicoli a guida autonoma, per loro definizione, sono veicoli che si prestano al servizio, non all'acquisto da parte del cliente. Il cliente, in questo caso, non andrà più ad acquistare un veicolo, ma i chilometri del veicolo, che rimarrà proprietà del produttore: quest'ultimo lo potrà ritirare dall'uso, riciclare e rigenerare e, infine, reimmettere sul mercato”.

Si parla, in senso lato, di integrare il sistema della logistica all'interno del modello produttivo dell'economia circolare: ripensando il

nostro modo di concepire la vendita e il possesso, sarebbero i produttori dei beni a mantenerne la proprietà. In questo modo, l'intero sistema gioverebbe della transizione verso un modello economico e produttivo che elimina gli sprechi e integra le risorse a beneficio dell'efficienza e della sostenibilità della catena logistica.

La domanda a questo punto sorge spontanea: di fronte a questo scenario, non si corre il rischio di eliminare piccole realtà imprenditoriali a favore di colossi industriali che schiacciano la concorrenza? “In realtà – afferma Massimo – attraverso l'adozione di questo modello si andrebbe ad aumentare la competitività del settore: fino a questo momento, il possesso del bene strumentale con cui viene svolto il lavoro è stato di fatto una barriera all'ingresso di questo settore. Ipotizzando invece di poter fare un accordo costo/chilometro direttamente con il produttore o con un intermediario terzo, l'operatore potrà essere molto competitivo, avendo anche dei costi certi, che non tengano conto del fattore di rischio connaturato alla gestione di una flotta di proprietà”. È evidente che lo scenario descritto

necessiti di una massiccia integrazione e collaborazione di tutte le realtà operanti nel sistema. Ma questo è veramente possibile in Italia? La frammentazione del territorio, delle realtà geopolitiche e del tessuto imprenditoriale, che sono alquanto caratteristiche della nostra realtà Paese, sembrano mal sposarsi con i flussi di una logistica integrata ed efficiente. La condizione necessaria e sufficiente perché si possa partire verso un'evoluzione del settore risiede nella semplificazione e sburocraizzazione pesante del settore – afferma Massimo – attraverso un'enorme azione di digitalizzazione. Da un recente studio effettuato da Ernst & Young, emerge che il 79% degli investitori stranieri, che dichiara di essere disponibile ad investire somme superiori ai 100 milioni nel nostro Paese, considera la stabilità del Governo e la chiarezza del sistema normativo come la conditio sine qua non per poter investire. L'orientamento, direi obbligato anche dalla Commissione Europea in particolare rispetto all'accessibilità dei fondi per il Recovery Fund, deve essere quindi quello atto alla semplificazione e alla certezza normativa”.

## **Le sfide che la logistica italiana si trova ad affrontare in questo particolare periodo storico sono molteplici, ma queste, se ben fronteggiate, potranno essere in realtà delle opportunità per rilanciare tutto il sistema Paese.**

“Questo momento – conclude Massimo – è un momento cruciale per poter dare dignità e valore ad un servizio che per noi è stato la ragione di vita professionale degli ultimi trent'anni. La logistica sta diventando a tutti gli effetti un servizio primario e indispensabile per il cittadino; un servizio che noi non possiamo non considerare fra gli asset irrinunciabili di cui imprese e aziende devono usufruire. E proprio in questo momento, in cui abbiamo tutti gli occhi puntati per la distribuzione del vaccino, noi dobbiamo saper dare dei messaggi molto chiari al settore: è necessario superare gli individualismi e fare rete, perché soltanto creando un ecosistema unito dei diversi settori e dei diversi operatori della logistica potremo fare il salto di qualità che tutti si aspettano”. ●