

LOGISTICA E TRASPORTI: SERVE UNA VISIONE SISTEMICA

Tutte le novità ALL'ORIZZONTE



Tanti i temi sul tavolo dell'ultima edizione del Forum Internazionale della logistica e dell'autotrasporto dove si è discusso della direzione che devono intraprendere trasporto e logistica per uno sviluppo concreto e sostenibile

■ Gian Carlo Lanzetti

Solo una visione sistemica salverà logistica e trasporti. È questa la ricetta emersa all'ultimo Forum Internazionale della logistica e dell'autotrasporto. Per somministrarla al sistema economico bisogna partire da alcune azioni che investono direttamente la logistica. Alcune immediate, altre di breve-medio termine

esempio alla stagionalità di alcuni prodotti e-commerce. Non a caso la Commissione Europea si sta ponendo il problema degli impatti della sharing economy sull'industria automotive e sta sollecitando lo sviluppo di nuovi modelli di business basati su servizi ad alto valore aggiunto". Un diverso modo di affrontare questo tema è imposto dallo sviluppo della logistica urbana delle merci. È noto che il 72% della popolazione europea vive nelle città e nel 2020 questa percentuale raggiungerà l'80%. Tutti i fenomeni emergenti legati all'e-commerce, primi fra tutti shared economy e disruptive logistics, se da un lato hanno garantito al con-

sumatore condizioni di acquisto più vantaggiose, dall'altro hanno generato una proliferazione di forme di microconsegne che non hanno fatto altro che aumentare le diseconomie presenti nel ciclo distributivo.

"Il tema della logistica urbana a servizio della digital economy, afferma ancora Marciani, è quindi un aspetto della gestione dei tempi e degli orari della città che non è più possibile ignorare o lasciare ai propri modelli di adattamento. Amazon ed in particolare il servizio Prime ha alzato l'asticella della logistica ed ha avuto l'effetto dirompente che i cambiamenti radicali ed irreversibili del mercato incidono su tutta la

Cosa fare subito per il mondo della logistica e del trasporto? Per Massimo Marciani, Presidente di Fit Consulting - società romana di consulenza settori trasporti e logistica - occorre nell'immediato investire sul fattore umano ed allo stesso tempo sviluppare tecnologia ed innovazione per innalzare i livelli di servizio e fare in modo che la competizione fra gli operatori si svolga su questo terreno e non attraverso il dumping. "La digital supply chain in questo senso", afferma, "aiuterà a velocizzare le consegne. I manager che investono in digitalizzazione utilizzano i dati in maniera efficiente e focalizzata, un efficientamento dei magazzini (anche in termini di risparmio - paperless) e delle risorse migliorando le strategie di supply chain planning attraverso politiche di rewarding. Nel medio periodo bisogna sviluppare un modello di logistica come servizio analo-

+50%

L'obiettivo di incremento dei trasporti ferroviari nei prossimi 5 anni per il MIT

gamente a quanto sta avvenendo per il trasporto delle persone con il concetto di Mobility as Service attraverso un progressivo processo di cambiamento del ruolo e delle funzioni di tutti gli attori chiave della filiera".

La Mobility as a Service

Come nel settore delle persone, anche in quello della logistica non esiste più la necessità di dover acquistare il bene strumentale con cui si svolge il servizio immobiliz-

zando del capitale e "ingessando" l'azienda, oppure esponendola a problematiche legate alla subvezione. "Le dinamiche del mercato", sostiene al riguardo Marciani, "rendono possibile acquistare il servizio di mobilità attraverso il noleggio dei mezzi tramite società specializzate che possono da un lato garantire all'azienda un costo km fisso - e quindi certezza nel piano finanziario - e dall'altro consentire una gestione 'responsive' e tempestiva degli eventuali eccessi di domanda legati ad



Secondo Massimo Marciani, Presidente di Fit Consulting a sinistra nella foto "Bisogna sviluppare un modello di logistica evoluto come il trasporto ha fatto secondo il concetto di Mobility as Service"



Ugo Dibennardo, Direttore Operation e Coordinamento Territoriale ANAS, primo a destra in foto, ha rivelato come la società stia “puntando molto sulla valorizzazione delle strade esistenti, con l’obiettivo di potenziare la connessione tra ferrovie, porti, aeroporti, aree urbane ed industriali”

supply chain: il servizio rimette il cliente al centro delle scelte non solo per la merce che acquista ma anche per i tempi e modi della consegna. Negli Stati Uniti questo eccesso di domanda viene gestito con due soluzioni opposte ma complementari: sviluppo di servizi crowd logistics oppure (re) internalizzazione dei servizi. Nel primo caso si tratta di un business model ad ‘asset light’ dove il servizio viene svolto da persone che non sono staff dell’azienda (crowd), spesso semplici cittadini con un soggetto facilitatore che mette a disposizione una piattaforma (track) in grado di mettere in contatto domanda e offerta, coordinare il servizio, gestire i dati ed occuparsi del clearing. In questo scenario Amazon ha in corso numerose sperimentazioni ma sta anche pensando (ed ha già avviato sondaggi con i fornitori abituali) di (re)internalizzare le funzioni logistiche e non solo per l’ultimo miglio”.

Strade migliori da percorrere verso il futuro

Una logistica sana implica anche strade ben tenute. L’Anas cosa sta facendo per aiutare la logistica? “In controtendenza rispetto al passato”, risponde Ugo Dibennardo, Direttore Operation e Coordinamento Territoriale, “sta

“
Innovazione
e sicurezza
sono le priorità
”

puntando molto sulla valorizzazione delle strade esistenti, con l’obiettivo di potenziare la connessione tra ferrovie, porti, aeroporti, aree urbane ed industriali. Al 2020 contiamo di investire oltre 20 miliardi di euro, di cui 8,2 miliardi destinati proprio alla manutenzione straordinaria. Inoltre, sempre con attenzione al tema della logistica, sul fronte del riordino del sistema viario nazionale, abbiamo avviato il processo trasferimento ad Anas di alcune arterie stradali regionali e provinciali, per un complesso di circa 6.500 km. Ci proponiamo così di completare la maglia della rete, dare omogeneità ed ottimizzazione manutentiva della rete Anas regionale che connette molti distretti produttivi e garantire una regia unica per la gestione della mobilità, della sicurezza e delle

emergenze per itinerari nazionali e interregionali”. E non è tutto. In materia di sicurezza stradale, per esempio, nei primi mesi del 2016, Anas ha avviato oltre 100 interventi di manutenzione straordinaria per mettere in sicurezza i principali itinerari strategici. Per innalzare gli standard di qualità della rete, sono stati incrementati e sviluppati oltre al piano #Bastabuche, 595 milioni per migliorare pavimentazione e segnaletica su 25 mila chilometri di strade e autostrade, anche altri progetti di rilievo tecnologico. “Abbiamo bandito la prima gara per la #SmartRoad sulla A3 Salerno – Reggio Calabria. Un progetto ad alto contenuto innovativo tra i primi al mondo nel settore stradale. Ha come focus l’automobilista e la sua tutela e prevede, tra l’altro, l’implementazione di impianti di videosorveglianza, pannelli a messaggio variabile, rilevamento del traffico, il sistema Vergilius per il controllo della velocità, stazioni meteo, rete di fibra ottica, rete wi-fi. Tutto ciò anche in previsione delle ‘driveless cars’, l’auto senza conducente. L’obiettivo è di estendere il progetto ad ulteriori 1.500 km di strade e autostrade Anas. C’è poi il programma #stradatecnologica con 100 milioni di euro di investimenti per il mantenimento in efficienza degli impianti e la realizzazione di interventi straordinari per implementare gli impianti già esistenti”.

Strade migliori e iniziative pensate per la logistica sono state annunciate anche per la Milano Serravalle dal suo Presidente Maura Tina Carta che ha fatto esplicito riferimento al potenziamento del centro intermodale di Segrate a alla Pedemontana, di cui è azionista, prima società senza caselli e concepita proprio per supportare al meglio il traffico delle merci.

Più spazio all’intermodalità

Si parla sempre più spesso di intermodalità. Cosa stanno facendo le ferrovie per efficientarsi in questo settore? Per Guido Porta, Presidente delle Imprese Ferroviarie InRail e FuoriMuro e Vice Presidente FerCargo, le ferrovie si stanno evolvendo per cogliere la sfida, attraverso l’intermodalità, per l’incremento

La parola a... Paolo Uggè, Presidente Confrtrasporto

Secondo lei quali sono oggi le maggiori problematiche che attanagliano la logistica e quali le soluzioni che il governo dovrebbe attuare?

Tra le maggiori problematiche, il fenomeno della concorrenza degli autisti dell’Est Europa sull’Italia sta assumendo dimensioni significative anche e soprattutto per scelte aziendali che oggi vedono sempre più realtà imprenditoriali del settore propendere verso la delocalizzazione, dove il costo del lavoro risulta essere notevolmente più basso. All’Europa chiediamo regole uguali per tutti. In assenza di regole omogenee, l’unico strumento utilizzato dalle aziende per aumentare la propria competitività è stressare il personale viaggiante, a discapito della sicurezza. All’Italia invece chiediamo leggi analoghe a quelle introdotte in Francia e Germania per tutelare i propri autisti. La Francia, in particolare, con la Legge Macron, impone agli autotrasportatori stranieri l’adeguamento alle norme francesi sul salario minimo. Abbiamo chiesto al Ministero competente di sbloccare la situazione e confidiamo in una risposta ragionevolmente rapida.



A suo giudizio perché sono falliti nel nostro Paese i tentativi di avviare una politica dei trasporti e perché è “saltata” la Consulta del Trasporto e della Logistica?

L’intero mondo dei trasporti ha colto con indignazione la notizia della soppressione della Consulta che poteva essere un’arma per razionalizzare e organizzare le strategie a livello nazionale. C’è bisogno di una visione d’insieme che sappia razionalizzare gli asset più importanti e rilevanti del settore mediante l’elaborazione di un Piano nazionale vincolante dei Trasporti e della Logistica perché c’è ancora troppa decentralizzazione della governance a livello territoriale. Un primo passo importante sul terreno della razionalizzazione sta avvenendo con la riorganizzazione dei Porti, con la trasformazione delle Autorità portuali in Autorità di Sistema portuale. Sono positive, e in linea con le aspettative della Confederazione e della sua articolata filiera logistico-portuale, le disposizioni volte alla centralizzazione strategica delle decisioni, la riorganizzazione dei circa 60 porti di rilevanza nazionale in 15 Autorità di sistema, la semplificazione burocratica, attraverso gli sportelli unici, l’alleggerimento delle formalità e lo snellimento delle procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali, il coinvolgimento del tessuto imprenditoriale negli organismi di partenariato della Risorsa mare.

E sulla evoluzione delle Autostrade del Mare cosa si sente di dire?

Le autostrade del mare rappresentano una risorsa per il Paese e nell’ultimo decennio, da quando cioè sono evolute, si può certamente parlare di un’alleanza fra gli imprenditori dell’autotrasporto e gli armatori che ha decretato lo sviluppo di questo settore e comportato una riorganizzazione della logistica legata all’autotrasporto. In questi anni l’offerta di stiva armatoriale è sensibilmente aumentata. Sulle autostrade del mare sicuramente avremo a breve la possibilità di sfruttare 2 nuovi incentivi: il Mare bonus e il Ferro bonus, che saranno utili a far crescere ancora la quota di traffico che si sposterà dalla strada al mare con mezzi più sostenibili per le medie e lunghe distanze. Alla luce della riforma portuale, inoltre, nei prossimi mesi inizierà una rivoluzione della logistica portuale che avrà ripercussioni positive nel settore in generale e nelle autostrade del mare (concetti ribaditi in occasione dell’evento anche da Paolo Ferrandino, Segretario Generale Assoporti, che ha definito eccellenti i porti italiani, a tutti gli effetti dei veri nodi della logistica nazionale).



Antonio Malvestio, Presidente del Freight Leaders Council, e Paolo Guglielminetti, Associate Partner PwC, hanno individuato nella sostenibilità e nell’innovazione tecnologica i driver imprescindibili dello sviluppo del settore



ma anche che il trasferimento di quote dalla gomma alla rotaia sia fattivamente incentivato, e un segnale in questa direzione è giunto dal Ministero dei Trasporti con l'introduzione di incentivi fino al 2017. Al contempo ritengo fondamentale ripensare camion e treno in un'ottica sistemica, con un'integrazione necessaria se la logistica vuole continuare a essere il motore di sviluppo. Come FerCargo stiamo promuovendo l'interazione tra gli attori della catena ferroviaria e supportiamo le importanti azioni avviate dal

Ministero dei Trasporti, ANSF ed RFI che prevedono la possibilità di comporre treni lunghi 750 metri entro il 2019 e di arrivare a un peso trainabile di 2000 tons, rispetto alle 1600 attuali, entro il 2017, oltre ai progetti di adeguamento delle sagome delle gallerie. Siamo convinti che l'obiettivo del Ministero dei Trasporti di incrementare i volumi ferroviari del 50% in 5 anni sia raggiungibile e le nostre imprese stanno lavorando intensamente per centrarlo. A mio parere, è inoltre importante non soltanto

innovare la gestione del treno, ma anche adeguare i terminal per rendere più rapidi il carico e scarico, e per ridurre al minimo - se non eliminare - le manovre ferroviarie".

Dalla intermodalità alla sostenibilità

Anche per Antonio Malvestio, Presidente del Freight Leaders Council, la logistica e l'autotrasporto non possono più rimandare la scelta dell'intermodalità oltre che della sostenibilità. L'indicazione è contenuta anche nel Quaderno #25 sulla sostenibilità ambientale del trasporto e della logistica, pubblicato recentemente dall'associazione. La pubblicazione individua 6 azioni strategiche per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità, ma

anche dell'intermodalità e dell'integrazione: imporre per legge il calcolo delle emissioni prodotte attraverso il trasporto delle merci. Lanciare un piano nazionale per sostituire progressivamente i combustibili fossili con fonti a ridotto impatto ambientale: LNG e bio carburanti. Accelerare il rilancio dell'intermodalità ferroviaria e lo sviluppo della smart mobility, incidendo anche sulla cultura manageriale dei committenti fino a prevedere un sistema premiale per i trasporti più lenti e rendere visibile lo sforzo delle aziende verso una migliore sostenibilità dei servizi di trasporto delle merci. Possiamo concludere con le parole usate da Paolo Guglielminetti, Associate Partner PwC che ha auspicato per tutto il settore della logistica e dei trasporti una maggiore attenzione verso l'innovazione

Quaderno #25 di FLC

La logistica e l'autotrasporto non possono più rimandare la scelta dell'intermodalità oltre che della sostenibilità.

ne per una ottimizzazione delle attività. Siccome non è facile che ciò avvenga in modo autonomo ha auspicato misure di stimolo e di sostegno.

"L'efficienza del sistema logistica, afferma, non può più essere giocato sulla compressione dei costi delle risorse impiegate, dai conducenti dei mezzi agli operatori di magazzino. Deve invece focalizzarsi su un uso più efficiente delle risorse (in termini ad esempio di riduzione dei ritorni a vuoto, o di diminuzione dei tempi di attesi ai terminali di trasporti) che può grandemente beneficiare della digitalizzazione, dalla condivisione in tempo reale delle informazioni - ad esempio - sulle operazioni portuali ed interportuali, al monitoraggio intelligente delle merci lungo tutto il loro percorso". ■

20 miliardi di euro

Il budget di investimenti ANAS entro il 2020

CLO. Crescere, con Trasporto.

Numeri, non parole. Oltre 1.000 Soci, 900 mezzi di movimentazione interna. Oltre 1.900.000 ore/anno al servizio dei clienti. Oltre 180 milioni di colli/anno movimentati. CLO significa attività di trasporto e deposito, servizi di logistica integrata, gestione dei processi di magazzino. Ma CLO vuol dire anche formazione continua, flessibilità, partnership e trasparenza. CLO: un successo a rigor di logistica.



www.clomilano.it