



**Italia Logistica 2030.  
Connettività e sostenibilità: due sfide da vincere**

*Shipping Forwarding & Logistics meet Industry 2020*

# Connettività come fattore di competizione globale



Se l'**Italia** vuole ambire a svolgere un **ruolo di hub nella logistica globale** non può prescindere dal fattore **connettività**, definibile sia in termini di **qualità delle infrastrutture** disponibili sul territorio, sia di **numerosità dei nodi connessi** e **dei servizi marittimi, aerei e intermodali offerti**.

Ma non è solo un problema di **infrastrutture materiali**. Decisive anche quelle **immateriali** di rete e di nodo, che insieme alle **aziende manifatturiere e di logistica** e alle loro **risorse umane**, rappresentano le condizioni per la **crescita socio-economica** del nostro Paese.

# Connettività: la posizione dell'Italia



La World Bank elabora ogni due anni un indice di competitività logistica - **Logistics Performance Index (LPI)** - per misurare le prestazioni di 160 paesi.

Nel 2018 l'**Italia** si è collocata al **19° posto del ranking, in salita di due posizione rispetto al ranking 2016** (21° posto), non migliorando tuttavia il suo indicatore di performance (*LPI score*), che rimane sostanzialmente invariato:

**davanti** a noi alcuni paesi europei come **Germania** (1°), Svezia (2°),

➤ **Belgio** (3°) e **Paesi Bassi** (6°);

**dietro** di noi paesi come **Corea del Sud** (25°), **Cina** (26°) e **Taiwan** (27°).

**LPI 2018**  
**Italia 19°**

# Connettività: la posizione dell'Italia



UNCTAD propone il **Port Liner Shipping Connectivity Index-PLSCI**, classifica che confronta oltre 900 porti in base al livello di connettività e non solo ai volumi di traffico. Lo scopo è individuare la posizione di ogni porto nell'ambito del network globale dei servizi marittimi di linea.

Tale classifica valorizza le caratteristiche dei porti europei, con **Anversa** e **Rotterdam** rispettivamente al **6° e 7° posto**, mentre ridimensiona lo strapotere dei porti cinesi, che si gioca soprattutto sui volumi di traffico.

In questo tipo di classifica, anche le performance dell'**Italia** vengono valorizzate: il nostro Paese con **4 porti nella top 100** (**Genova Gioia**

**Tauro, La Spezia e Trieste**) è fra i 5 Paesi con più presenze in

## PLSCI 2019

Genova	32°
Gioia Tauro	40°
La Spezia	69°
Trieste	84°

# Cogliere le opportunità: Mediterraneo e Suez



Ogni Paese che ambisce ad avere una posizione logistica strategica nello scacchiere internazionale deve cogliere le opportunità che ha davanti a sé. Per l'Italia: la sua posizione al centro del **Mediterraneo** e la strategicità del canale di **Suez**:

- Il **Mediterraneo** è un'area critica da un punto di vista geopolitico, ma rimane **perno centrale dei traffici marittimi mondiali**. Non solo container, ma anche petrolio e gas.
- Aumentano in maniera costante i traffici attraverso il canale di **Suez**.
- Cresce anche il traffico infra-Med: **Italia leader** nello **Short Sea Shipping (nel 2018 +3%, in tonnellate)**.

## MED SEA

*30% dei servizi di linea mondiali*

## SUEZ 2019

*Transiti totali +3,9%*

*Portacontainer -5,8%*

*Merci in container +3,3%*

# Cogliere le opportunità: Europa motore per l'economia italiana



Per l'Italia è fondamentale anche implementare i **collegamenti con l'Europa**:

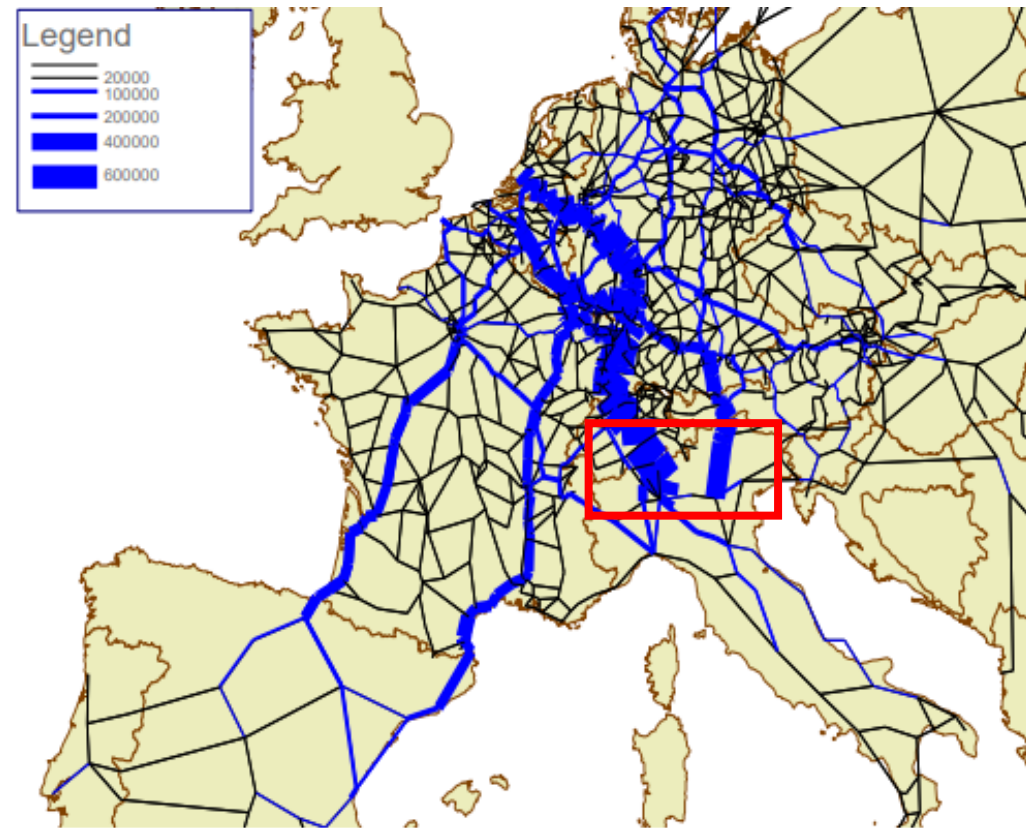
- Come connessione con il **principale mercato** di riferimento del suo commercio estero;
- Per proporsi come **injection point** dei *trade overseas*.

**EUROPA**

**70%**

**OLTRE 200 MILIONI DI  
TONNELLATE  
IN IMPORT / EXPORT**

# Cosa fare: gli investimenti lungo i corridoi TEN-T



Fonte: GTC Groupe de travail Traffic Combiné Etude:  
Kessel +Partner e Kombiconsult

**Per sprigionare l'enorme potenziale dell'industria logistica, che già oggi vale il 9% del PIL, seconda solo alla manifattura**

**Come antidoto alle politiche restrittive del traffico su gomma dei Paesi confinanti (Austria, Svizzera)**

**Per ampliare gli hinterland dei nostri porti, che dipendono dalla qualità e quantità delle connessioni esistenti**

**Per motivi di maggiore sicurezza e sostenibilità ambientale (emissioni, incidentalità, congestione)**

# Cosa fare: alcune urgenze infrastrutturali



**Terzo Valico dei Giovi e il nodo ferroviario di Genova**

**Interventi ferroviari di ultimo miglio**

**Terminal ferroviario di Milano Smistamento**

**Tunnel del Brennero e nodo ferroviario di Verona**

**Linea ferroviaria Napoli-Bari**



# Cosa fare: migliorare la qualità dei servizi alla merce



Oggi la competizione tra imprese si gioca sulla **velocità di accesso ai mercati** nazionali ed esteri, sull'**efficienza delle catene logistiche** e sul **prezzo di vendita dei prodotti**.

Un Paese ha il dovere di agire sui fattori che determinano la propria **capacità competitiva** dal punto di vista logistico:

- **Modalità di gestione delle infrastrutture**
- **Qualità della Pubblica Amministrazione**
- **Livelli di tassazione**
- **Digitalizzazione dei processi e delle procedure**

La qualità dei servizi connessi alla merce deve essere tale da garantire i **lead time** convenuti, a **prezzi** competitivi nel **lungo termine**.

# Sostenibilità come fattore di competitività per le imprese



Il **settore della logistica** è tra quelli più esposti sul fronte della sostenibilità ambientale perché il trasporto e lo stoccaggio delle merci sono attività che producono **emissione di CO2, rifiuti e consumo di suolo**.

Tuttavia la **sostenibilità**, oltre ad essere un **dovere sociale di chi fa impresa** – come degli Stati e dei singoli cittadini – è diventata oggi una **leva di crescita e un fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese**, se giocato su due fronti:

➤ **La ricerca di soluzioni a basso impatto ambientale per la gestione delle catene logistiche**

➤ **La promozione presso i consumatori della necessità di scelte logistiche consapevoli**

# Sostenibilità: ricerca di soluzioni a basso impatto



**Scelta di combinazioni modali più sostenibili:** shift modale ove possibile, rinuncia alla rotta artica, rinnovamento delle flotte veicolari, forme di compensazione delle emissioni (come la piantumazione di alberi, etc.).

**Riduzione degli imballi e utilizzo di materiali riciclabili.**

**Riduzione degli sprechi conseguenti ad una non corretta pianificazione del processo di acquisto-vendite** (es. rotture di stock, o eccesso di prodotti nei magazzini, ecc.).

**Digitalizzazione come *driver* per semplificare e dematerializzare le procedure, ridurre gli errori nel trasferimento delle informazioni, ridurre gli sprechi.**

# Scelte logistiche consapevoli: una responsabilità condivisa



La logistica ha un costo sia monetario che ambientale, di cui tutti noi siamo responsabili e di cui dobbiamo avere coscienza se vogliamo migliorare l'ambiente in cui viviamo.

**Non tutti i modelli distributivi sono sostenibili.**

Tempi e frequenza delle consegne generano costi: minore è il tempo, maggiore è la parcellizzazione, maggiore è il costo economico e ambientale.

**Il settore della logistica deve imparare a raccontarsi** per comunicare con chiarezza a **imprese clienti e grande pubblico** le **opportunità e le criticità** che derivano dalle **proprie scelte logistiche e di consumo**, che non sono mai neutrali.

## **E-COMMERCE**

*Italia - Natale 2019*

- **50 milioni di pacchi\***
- **15.000 tonnellate di cartone** (220.000 alberi)\*
- **Media tra 15% e 30% di resi dei quali il 10% viene distrutto\*\***
- **Consegna 24h ha impatto 5 volte superiore** a quella in 1 settimana\*\*\*

Fonti: \*Logistica, editoriale del Prof. Dallari, Università Cattaneo – LIUC - \*\*Associazione *European e-commerce* - \*\*\* *Freight Leader Council*

# Grazie per l'attenzione!



[www.fedespedit.it](http://www.fedespedit.it)

[fedespedit@fedespedit.it](mailto:fedespedit@fedespedit.it) – [ufficiostampa@fedespedit.it](mailto:ufficiostampa@fedespedit.it)