



5^a edizione

SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

Il posto dell'Italia nel mondo e il ruolo della logistica
come elemento trainante per ridare forma al futuro
dell'economia industriale e della società del Paese

www.shippingmeetsindustry.it

MILANO

8 - 9 - 10 MARZO

2021



Organizzato da:



Promosso da:



In collaborazione con:



Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è da ormai cinque anni la manifestazione di riferimento per il dialogo tra logistica e settori produttivi dell'economia.

L'edizione 2021, svoltasi dall'8 al 10 marzo a Milano e trasmessa in streaming per un'estesissima fruizione, ha rappresentato un nuovo punto di partenza. L'emergenza pandemica, infatti, lungi dal mettere in pausa l'economia globale e italiana, ha fatto emergere i punti di forza ma anche le debolezze del settore. Contemporaneamente ha stimolato la ricerca di soluzioni che potranno essere d'insegnamento per il futuro. Abbiamo quindi pensato di raccogliere la grande quantità di materiale in un documento di riferimento, contenente rapide sintesi delle singole sessioni e di buona parte degli interventi, nonché i riferimenti alla raccolta completa degli atti, sia sotto forma di presentazioni che di video delle conferenze.

Colgo l'occasione per ringraziare tutti i promotori, i partner e i relatori che hanno reso possibile l'evento, oltre a tutto lo staff che ci ha lavorato.



A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Carlo Silva'.

Carlo Silva
Amministratore Unico

INDICE

1. [Il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica](#)
2. [La logistica e i trasporti per le PMI esportatrici](#)
3. [Effetti e lezioni logistiche-industriali dalla pandemia](#)
4. [La logistica dei prodotti ad alto valore](#)
5. [Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria \(e alla politica\)](#)
6. [Il sistema logistico-industriale italiano al 2030 visto attraverso la lente della Next Generation EU](#)
7. [Presentazione Report SRM – Contship sui corridoi logistici: Edizione 2021](#)
8. [La logistica dei farmaci](#)
9. [La logistica per la circolarità e la logistica circolare](#)
10. [Cyberlogistica: stato dell'arte, opportunità e soluzioni](#)
11. [Innovazione e automazione nella logistica fisica](#)

Il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica

Nei quattro anni passati dalla prima edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry il mondo è cambiato. Le relazioni internazionali sono caratterizzate da un confronto, al limite della guerra fredda, tra grandi potenze, con alcune medie potenze tradizionali ed emergenti che stanno cercando di affermarsi, proprio nelle aree di più immediato interesse per l'Italia. Nel frattempo aggregazioni date per scontate cominciano a mostrare le prime crepe, e alleanze inedite nascono con un rinnovato attivismo. Sul piano economico, siamo entrati in una nuova fase della globalizzazione, dove il mercantilismo sta tornando in auge sia in modalità difensiva che offensiva. In ambito logistico alcuni mega trend sembrano confermarsi (come la corsa al gigantismo navale), altri restano in stallo, come le ferrovie transcontinentali, altri ancora sono in dubbio, come l'affermarsi di catene di fornitura indipendenti dagli interessi nazionali.

In questo mondo che non ha ancora una morfologia definita, come si pone l'Italia?



Betty Schiavoni, Presidente Alsea, ha sintetizzato la situazione: l'Italia è la settima potenza manifatturiera, al nono posto nel mondo per capacità di esportazione. Primi al mondo nella nautica da diporto, secondi in Europa nel settore legno-arredo e nell'industria del farmaco. Ma la crescita è stagnante, con investimenti in ricerca e sviluppo agli ultimi posti in Europa.

Ha aggiunto **Natale Mazzucca**, Vice presidente con delega all'Economia del Mare di Confindustria, che a fine 2019 restavano da recuperare rispetto al 2007 almeno 4 punti di PIL, oggi l'Italia è indietro di 12 punti. Occorre tener presente che le vicende della pandemia insistono su debolezze strutturali del Paese. È necessaria una connessione reale di tutti i territori e una riduzione delle disuguaglianze; il Paese va riformato con semplificazione e burocrazia non più difensiva; bisogna tagliare la "tassa della logistica" che pesa sulla nostra economia per 70 miliardi all'anno. L'inefficienza logistica incide in modo notevole sul costo di produzione.



Ennio Cascetta, Professore ordinario di pianificazione dei sistemi di trasporto all'Università degli Studi di Napoli Federico II, ha spiegato l'importanza del traffico merci per il nostro Paese, ma soprattutto come sta cambiando la logistica e anche il lavoro legato a questo settore fondamentale per la crescita dell'Italia.

La stagnazione dell'economia del Paese non è diventata crisi terminale solo grazie al fatto che alcuni settori sono cresciuti in modo esponenziale (export, import e turismo internazionale), mentre si è verificato un crollo dei consumi privati e degli investimenti. In questo modo **la bilancia dei pagamenti italiana è stata ampiamente positiva sino al 2019** (dai -30 miliardi del 2009 si è verificato uno scostamento di ben 80 miliardi). Tuttavia l'import e l'export sono molto diversi: l'Italia importa dall'UE solo il 36% delle merci, per esempio.

In questi anni, mentre l'economia non cresceva, cresceva invece, e molto, il trasporto delle merci. Nel 2020 import ed export sono calati più del PIL e il costo dei noli per le tratte transoceaniche si è triplicato. La ripresa post Covid è una grande incertezza perché sono tanti i fattori che la influenzeranno. Non sappiamo se sarà una ripresa a U, a V o a L, dipenderà dai nuovi assetti geopolitici, dalla tendenza al *reshoring* delle imprese, ossia il rientro a casa delle aziende che in precedenza avevano delocalizzato e, se ci sarà, da una rivisitazione della globalizzazione. Inoltre, l'epidemia ha accelerato la trasformazione della logistica: i comparti *food & grocery* sono cresciuti del 56%. Inoltre, è in atto un processo di riconoscimento delle condizioni di sfruttamento dei lavoratori di alcuni segmenti della logistica (*rider in primis*). In tutto questo si interseca anche la settima rivoluzione dei trasporti (veicoli autonomi e connessi, decarbonizzazione dei trasporti, trasformazione nei servizi di mobilità). Secondo Cascetta serve una politica industriale per una logistica sostenibile e resiliente, oltre che una regolazione del trasporto di merci pericolose e azioni normative di incentivo all'investimento tecnologico e formativo sugli autisti.

Le guerre non si faranno più per il possesso di un'area geografica, ma per il possesso delle supply chain. Se si vuole attrarre in Italia competenze e capitali per fare innovazione, si dovranno sottrarre da un'altra area. **Massimo Marciani**, Presidente del Freight Leaders Council, ha spiegato così come oggi sia cambiato il mondo rispetto a quando ci si basava su una divisione tra Stati presente nelle colorate cartine politiche appese nelle aule scolastiche. Oggi il mondo è un globo interconnesso. Non si può dimenticare che le infrastrutture sono una risorsa enorme e fonte di contrasti tra Paesi e che il mondo è basato sul potere dell'infrastruttura non solo fisica, ma soprattutto su quella della connessione di dati, economica. Si tratta di confronto orizzontale tra aree economiche. La supply chain è un sistema che consente di mettere in piedi domanda e offerta in modo che si possano combinare. **È chiaro che il controllo dei flussi è sempre più controllo delle connessioni di passaggio e di scambio.** Non è un caso che le principali agglomerazioni urbane saranno sviluppate sulle aree costiere. La storia non inventa niente. Amazon è la nuova Compagnia delle Indie Britanniche, la più grande azienda logistica mondiale.



Il PIL mondiale del 2020 è ormai certamente vicino al calo del 3,5%. Quello italiano perderà circa l'8,9%. Il trasporto marittimo nel 2020 è sceso del 3,8% con rimbalzo del 4,7% nel 2021 e del 3,6% nel 2022. Si tratta di un andamento molto vicino a quello del PIL, ha rilevato **Massimo Deandrei**, Direttore generale di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il commercio container sta mostrando una maggiore resilienza.

Intanto l'industria dello shipping sta comunque cambiando tra rafforzamento delle alleanze, gigantismo e integrazione verticale (con le compagnie che operano anche sulla logistica a terra per migliorare le economie di scala). Sullo sfondo, assistiamo a una nuova spinta alla regionalizzazione della globalizzazione: **circa il 70% del traffico containerizzato si distribuisce sulle rotte secondarie.** In particolare le intra-regionali, che sono il 43% (sono cresciute in volume negli ultimi 10 anni di oltre il 70% contro una media del 50%).

Deandrei ricorda che un anno fa si discuteva del rischio di implosione del mercato europeo, ma questo non è avvenuto.

Il Mec è uno dei tre macro blocchi di circolazione delle merci e

Suez è il termometro del Mediterraneo: da lì passa l'8-10% del commercio marittimo mondiale.

Nel 2020 a Suez si è verificato un calo del tonnellaggio del 3% e dello 0,3% per quanto riguarda il numero navi. In particolare, sono calate le navi portacontainer: -12,4%, mentre le rinfuse a corto raggio sono cresciute. Il Covid ha mostrato che rotte non convenienti, come il Capo di Buona Speranza, possono tornare utili.



Quanto all'Italia, è una **Repubblica fondata sull'economia marittima e non lo sa**, non se lo ricorda. C'è spazio e crescita per tutti, tanto per i porti del Nord, quanto e soprattutto per i porti del Mezzogiorno. La logistica nel nostro Paese vede quasi **100 mila imprese attive, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi il fatturato nel 2019, un settore che vale il 9% del PIL nazionale.** Tuttavia, dal 2007 al 2020, l'indice LSCI ha visto l'Italia in discesa dal 15esimo al 20esimo posto, mentre l'LPI index ha registrato una lieve risalita dal 22esimo al 19esimo posto (dato 2018). La situazione non è cambiata molto, ma i concorrenti sono migliorati. Le ZES e le ZLS sono e sarebbero una grande opportunità, il *trait d'union* della manifattura high quality: il Paese diventa attrattivo con la logistica se dietro ha una manifattura.

Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

La logistica e i trasporti per le PMI esportatrici

Le piccole e medie imprese italiane esportatrici privilegiano **l'innovazione nelle fasi di progettazione e produzione**, considerando le fasi a monte (sourcing e logistica industriale) e a valle (logistica distributiva) meno importanti. Inoltre, la maggioranza delle PMI tende a gestire internamente la logistica e i trasporti, spesso non disponendo di strumenti che permettano di monitorare i costi, con l'idea che l'outsourcing logistico sia una soluzione per grandi aziende. La sessione ha messo a confronto produttori e fornitori di outsourcing logistico e di trasporto di nuova generazione per le imprese con forte vocazione all'export (picking, multisource kitting, lavorazione finale, repackaging, franco destino) per capire lo stato dell'arte della **logistica come servizio** in questo ambito dimensionale, cruciale per il nostro Paese.

Il 73% delle esportazioni italiane viene venduta Ex Works, in franco fabbrica, con l'illusione di una maggiore semplicità, ma sono vantaggi illusori che nascondono costi e rischi, ha spiegato **Silvia Moretto**, Presidente Fedespediti e Vice Presidente Vicario di Confetra. Il franco fabbrica non permette di conoscere e controllare i prezzi dei propri prodotti nel mercato di sbocco, di monitorare se i servizi logistici sono all'altezza della qualità del prodotto e comporta rischi per il brand in caso di ritardi.



Un supporto attivo nella logistica a favore del tessuto delle PMI italiane, in tempi di pandemia e di un e-commerce sempre più spinto, è il lavoro svolto in questi anni da ICE (agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane), come sottolineato dal suo Presidente **Carlo Ferro**. Il 50% dell'export italiano viene dalle PMI, contro il 20% di Francia e Germania; questo significa che molte aziende non hanno al proprio interno la capacità organizzativa per controllare l'aspetto logistico, sotto il profilo di prezzo ed efficacia.





Rinunciare a controllare la logistica delle proprie merci, significa rinunciare al controllo dell'ultimo anello della catena di produzione, ha ribadito **Aldo Negri** del Gruppo Finsea. Le PMI non possono fermarsi al proprio magazzino: l'aspetto logistico va controllato e non lasciato in mano al compratore. Il rapporto umano tra cliente e fornitore è fondamentale, assieme alla tempestività e alla professionalità, ma anche alla conoscenza del territorio e delle dinamiche culturali, che permettono di prevedere rischi e necessità.

Il grande vantaggio dell'Italia è quello di essere un porto naturale diffuso, con un alto valore in termini di volumi e PIL, ma non riesce a sfruttare fino in fondo le sue potenzialità, ha spiegato **Alessandro Santi**, Presidente di Federagenti. Il nostro sistema portuale è diverso da quello nordeuropeo e riflette la nostra struttura economica, ma deve essere reso più efficiente e integrato con l'ecosistema delle aziende.



Il trasporto viene visto come un problema più che come un'opportunità, che il produttore tende a delegare sentendosi falsamente al riparo dai rischi della logistica. **Marco Lopez de Gonzalo**, Avvocato dello Studio Legale Mordiglia e Professore di UniMi, ha spiegato che la scelta dell'ex works nasce da un equivoco, perché senza saperlo l'esportatore si trova coinvolto in un contratto che crede al di fuori della propria sfera, mentre ne è responsabile. Maggiori i vantaggi si ottengono con altri meccanismi, come il franco destino (CIF).

Stefano Valvason, Direttore Generale di API - Associazione Piccole e Medie Industrie, ha tratto le conclusioni ricordando che le risposte vanno pensate su misura della PMI, non costringendola a crescere. Ma il piccolo imprenditore deve acquisire una cultura logistica avanzata, la PMI può e deve pensare in grande, anche rivedendo il proprio business model. Il cambio generazionale che è iniziato è un'opportunità per mettere in atto queste trasformazioni.



Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

Effetti e lezioni logistiche-industriali dalla pandemia

A un anno di distanza, cosa insegna la crisi pandemica dal punto di vista industriale e logistico? I due punti più evidenti sono **l'aumento del peso dello Stato** (e del relativo debito) e **la resilienza** che è diventata un requisito di ogni attività economica, sia essa industriale, commerciale o logistica. Ma gli effetti, e le relative lezioni, non si fermano qui: l'aumento del prezzo dei noli marittimi e la scarsa disponibilità di container sono forse un fenomeno passeggero, che ha messo però in luce come **la logistica sia un fattore della produzione**. In alcuni settori è in atto l'accorciamento e la ristrutturazione delle catene di fornitura, con diverse sfumature, dal *reshoring* alla diversificazione produttiva nei singoli mercati di riferimento. Inoltre, gli impedimenti al libero movimento delle persone ha portato a un'espansione rapida delle diverse forme di commercio basato sul *delivery touchless* a discapito di quelle basate sulla distribuzione in luoghi fisici. Il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente "economia al 90%" si è avverato, in alcuni casi più vicino all'80%. Interi settori economici sono in una crisi da cui non si vede sbocco e che tracima in altri settori. Questo ha ripercussioni dirette su tutti gli ambiti della logistica e spinge a chiedersi: da crisi congiunturale siamo ormai a un ridimensionamento e ristrutturazione del sistema economico? Come prepararsi?

A queste domande hanno risposto i numerosi relatori della sessione. **Damiano Frosi**, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, ha presentato un'indagine condotta sugli operatori dalla quale è emerso che i punti deboli sono stati la distribuzione locale, l'intermodalità, il dialogo con le istituzioni centrali e lo smartworking. I risvolti positivi sono stati: rapidità nelle decisioni, alta capacità gestionale, flessibilità dei fornitori, dialogo con i lavoratori e in generale la collaborazione, sia verticale sia orizzontale, all'interno del sistema.





Il sistema portuale italiano ha complessivamente retto bene in proporzione al devastante impatto della pandemia. **Oliviero Giannotti**, Segretario Generale di Assoport, ha spiegato che tale situazione ha portato maggiori costi e le norme di distanziamento hanno costretto a riorganizzare i turni del personale con minor efficienza. Trasporto passeggeri locale (-41%), traghetti (-46%) e crociere (-94%) sono stati i settori più colpiti, mentre il comparto registra un aspetto positivo, quello del rinnovo del contratto collettivo nazionale.

Per gli armatori, come ha ricordato **Mario Mattioli**, Presidente Confitarma, la pandemia non è finita. Molti Paesi impongono forti restrizioni che si ripercuotono sulle normali procedure operative, vi sono congestioni nei porti, una diminuzione della domanda di materie prime chiave, problemi nelle forniture dei Dpi (dispositivi di protezione individuali) alle navi e ai loro equipaggi i quali sono inoltre costretti a turni più lunghi.



Sostegno alla filiera logistica italiana, semplificazioni, sblocco dei colli di bottiglia e dei nodi infrastrutturali per poter affrontare le sfide del prossimo futuro. Sono alcuni dei tanti temi toccati nell'intervento dei deputati **Davide Gariglio** e **Edoardo Rixi**, della Commissione Trasporti della Camera.

Il sistema logistico ha dato grande prova di sé in questo anno: il Piano nazionale di riforma potrà portare effetti su sostenibilità, ultimo miglio e digitalizzazione, la logistica è settore ad altissimo rilievo economico e la politica ha il dovere di intervenire per garantirle un futuro, ha sottolineato

Davide Gariglio. Secondo Edoardo Rixi, siamo indietro sul sistema del cargo aereo, che può anche in questa fase dare molto, ma anche sul tema dei porti. All'interno del PNR, ci sono obiettivi prioritari: anticipare le grandi dorsali europee e sbloccare i colli di bottiglia; investire sull'ultimo miglio nelle realtà portuali. Il PNR ne prevede solo tre (Diga di Genova, Trieste e Darsena di Livorno), ma ne servirebbero altri da realizzare entro il 2026.



Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

La logistica dei prodotti ad alto valore

Una percentuale elevata rispetto alla media internazionale di prodotti made in Italy è composta da merci ad alto valore intrinseco. **Le aziende italiane, dagli spedizionieri ai logistici ai trasportatori, hanno così sviluppato competenze d'eccellenza**, che vanno fatte valere anche sui mercati internazionali e non solo come supporto per l'esportazione.



Si tratta del trasporto di ciò che caratterizza il made in Italy in tutto il mondo: moda, arredamento, nautica, agroalimentare, oreficeria, design, industria cinematografica. In questo, ha notato **Alessandro Albertini**, Presidente Anama, la qualità del trasporto è un valore aggiunto al prodotto. Spesso quando si parla di definire i provider per la catena logistica si guarda solo il prezzo, il resto non viene valorizzato.

Fabrizio Oleari, CEO di Snatt logistica, ha spiegato come lavora uno dei partner di uno dei settori tipici del made in Italy, quello della moda. È presente in Europa, Far East e USA con 11 magazzini alti 12 metri per una superficie di quasi 300 mila mq in pianta che, con aree soppalcate, diventano mezzo milione. Il trend dei brand della moda è di avere hub di grandi dimensioni al servizio di grosse aree geografiche in ogni continente. Snatt logistica movimentata mediamente all'anno 93 milioni di capi (dato 2019) e l'e-commerce ammonta a circa il 10%, ma è in crescita. Nel 2020 il calo registrato è stato del 20%. Quasi il 40% del mercato è negli USA, con una forte crescita in Cina, nel resto d'Europa, in Giappone e Corea. La chiave della competitività nel settore è la competenza nella movimentazione fisica del prodotto. L'unità di misura non è il pallet, si lavora a "pezzo", per cui è necessario investire in personale stabile, continuativo, molto esperto. Altrettanto importante è il livello di automazione nella fase di formazione dell'ordine e della spedizione.



Alto valore vuol dire necessità di copertura assicurativa. **Franco Larizza**, Presidente di Larizza Consulting Insurance Broker, ha evidenziato quali sono i principali problemi che ricorrono per la trascuratezza da parte dell'assicurato nel non considerare alcune clausole che si presentano nei contratti di assicurazione dei prodotti ad alto valore intrinseco. Per esempio, la colpa grave non è contemplata, salvo patto speciale. Inoltre, la clausola dell'esclusione dell'imballo non è adeguata a proteggere il trasporto e gli imballi spesso sono eseguiti da terzi. Infine, le polizze degli spedizionieri inseriscono l'esclusione dei carichi completi di certe merci, tipo pelli e pellicce, telefonia, ma occorre chiarire cos'è un carico completo. Tante polizze, per esempio, non includono il *cyber risk* e anche l'assicurazione dei refrigerati è complessa, spesso funziona solo per i guasti e non per i danni conseguenti all'incuria.



Fondamentale è garantire il tracciamento in ogni istante. Zenatek, una multinazionale con sedi a Genova, Montecarlo e New York, propone un servizio di localizzazione delle merci di valore in spedizioni che possono essere containerizzate o meno. Il servizio, ha spiegato **Andrea Gregori**, Project manager dell'azienda, utilizza un dispositivo telematico, autoalimentato e usa e getta, che interagisce con una piattaforma di tracciamento. Registra gli sbalzi di temperatura non previsti, dà allarmi sul cambio di umidità in un intervallo di tempo deciso dal cliente ed è in grado di inviare allarmi via e-mail. Il servizio funziona in tutto il mondo dove c'è copertura del servizio di telefonia cellulare; nel caso questo sia assente, il dispositivo memorizza gli eventi per poi scaricarli alla prima appena possibile.



Andrea La Mattina, Of Counsel, membro del Focus Team Shipping and Transport dello studio legale BonelliErede, ha chiarito le problematiche della tutela legale del trasporto delle opere d'arte: la disciplina giuridica del trasporto non è pensata per questo tipo di oggetti. Nessuna convenzione in vigore disciplina il trasporto "porta a porta", caso per caso, occorre adattarle e la tutela non si trova nelle polizze di responsabilità civile, ma nelle polizze danni.

Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica)

Spesso si accusano gli Stati europei, con la parziale eccezione di Gran Bretagna e Francia, di economicismo, ossia dell'illusione che tutto possa ridursi a economia e che tutto si possa comprare. L'Italia rappresenta un caso ancora più particolare, che si potrebbe definire economicismo solipsistico, che la porta a pensare che il mondo finisca ai propri confini e che le merci che arrivano e che partono lo facciano per volere superiore, al massimo tramite degli "operai" specializzati che se ne occupano ma che è indifferente chi siano e a chi rispondano. Un fatto emblematico è la preponderanza assoluta delle modalità di spedizione franco fabbrica delle imprese italiane rispetto al franco destino. Il risultato di tutto questo è che **una percentuale altissima del commercio internazionale italiano è gestito da imprese a controllo estero**, per cui l'Italia è certo un buon mercato ma le cui modalità di servizio sono nella loro disponibilità decisionale. Con conseguenze non sempre (quasi mai) favorevoli alla nazione e alla sua economia.



Marco Migliorelli, Vice Presidente di Confetra, non ha avuto dubbi nell'individuare l'obiettivo del sistema economico italiano: che i logistici italiani controllino almeno la logistica delle imprese nazionali, la filiera ne beneficerebbe. A parità di reddito, dove c'è efficienza logistica c'è una maggior crescita di PIL. Invece l'industria logistica subisce condizionamenti di tipo infrastrutturale e di quadro regolatorio che favoriscono l'outsourcing.

Federico Petroni, Analista geopolitico di Limes, ha individuato come problema l'economicismo, che ti fa voltare le spalle al mare. L'Italia ne è l'esempio più paradossale: ha più di 8.000 chilometri di coste ma guarda alle Alpi, oggi ben 18 ministri del governo Draghi sono settentrionali, questo riflette un modello culturale che non valorizza il Mediterraneo. L'economicismo è la convinzione che tutto nel mondo si riduca a interesse commerciale, all'incremento del benessere economico di una Nazione. Le uniche guerre considerate accettabili sono quelle commerciali perché percepite incruente, anche se in realtà fanno danni enormi. Questa mentalità non è frutto della genetica, ma arriva da specifiche condizioni storiche, geopolitiche e demografiche. Oggi le popolazioni che tengono "alla borsa" sono quelle più anziane: Italia, Giappone, Germania, che sono anche i Paesi sconfitti nella Seconda guerra mondiale.



Affrontare con mentalità economicista un concorrente che pensa in modo diverso è un rischio. Lo ha spiegato **Renzo Cavalieri**, Of Counsel dello studio legale BonelliErede ed esperto della strategia commerciale cinese. La presenza della Cina nel Mediterraneo è un esempio di "sistema integrato": adotta un approccio sistemico pianificato in cui le aziende di tutta la filiera operano in termini sincronici nella stessa direzione. La Belt & Road coinvolge le parti commerciali, lo shipping, i porti, la costruzione di navi, ma anche settori di nicchia in cui investire e il militare. L'impatto sui porti europei, tuttavia, al momento non è così straordinariamente forte, complici anche le varie crisi e i timori verso l'atteggiamento troppo disinvolto di Pechino. La Cina può essere sia un rivale sia un partner, bisogna però trattare sapendo chi si ha davanti.

Sono tornati sul rapporto tra produzione e logistica **Silvio Ferrando**, Marketing Unit, Ports of Genova e **Piero Costa**, di Promos Italia, che hanno presentato uno studio legato a un campione di 500 imprese di quattro regioni (Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Veneto) per cui lavora il porto di Genova. Uno studio condotto da SRM ha analizzato i comportamenti logistici e commerciali prevalenti per capire i rischi sistemici per i servizi legati al trasporto internazionale. Lo studio ha fatto emergere, per esempio, che non in tutte le filiere industriali l'intensità dell'uso del contenitore è lo stesso. Per l'export c'è un impiego intenso del contenitore marittimo (dal 99% del Veneto al 91% della Lombardia, sino al 69% del Piemonte e all'80% dell'Emilia Romagna); in import non è così frequente: si va dal 39% del Piemonte al 10% della Lombardia.

Il 95% delle imprese spedisce meno di 5 contenitori al mese. Solo l'1% delle imprese lombarde, regione che rappresenta il 47% del movimentato del porto di Genova, spedisce più di cinque contenitori al mese. Il 50% delle imprese vende franco fabbrica per mantenere basso il prezzo, il 47% perché in questo modo cede all'acquirente il rischio connesso alle operazioni logistiche e doganali. Altri vorrebbero cambiare, ma non sarebbero in grado di gestire il processo.

www.shippingmeetsindustry.it

MILANO

elemento trainante per ridare forma al futuro dell'economia industriale e della società del Paese.

8 - MA 20

Medsea International Sea

WISTA

Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha ripreso l'argomento dell'economicismo: il tema è capire se l'economia è obiettivo o strumento delle azioni. La visione di lungo periodo la fornisce la dimensione, sia economica, sia degli operatori logistici, sia politica. Perché il popolo diventa economicista? Perché ha visione di brevissimo periodo. Se non c'è politica industriale non c'è neanche politica per la logistica. Il governo deve dunque interpretare il disagio che emerge dagli operatori e trasformarlo in positivo. Lo hanno fatto trent'anni fa in Olanda e Germania. Per restare ai porti, non vanno considerati solo come hub trasportistici, occorre pensare a un nuovo paradigma portuale. Se si ragiona in termini logistici, i porti italiani sono indietro, se invece le città portuali possono essere "altro", si parte alla pari, con il resto d'Europa e del Mediterraneo.

Sempre sui porti, **Sergio Prete**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, ha ripercorso la storia della riforma della portualità. Nonostante la legge del 2016 avesse contenuti molto ridimensionati rispetto ai 6/8 distretti logistici previsti in fase di elaborazione, conteneva spunti importanti come quello della presenza dell'aiuto del porto, quindi della parte pubblica, nello sviluppo dell'intermodalità e della logistica. Tuttavia, non sempre gli enti di controllo hanno un'interpretazione così elastica di queste norme. Secondo Prete le ZES e le ZLS dovrebbero contribuire a creare un ambiente più idoneo e appetibile per insediamenti logistici e produttivi, migliorando i collegamenti tra produzione, logistica e porto.



Luca Becce, Presidente di Assiterminal, ha fatto notare che la mancanza di una politica industriale più generale, a partire dagli anni '90, ha avuto sulla portualità un effetto moltiplicato in negativo. Gli strumenti che avrebbero dovuto portare a un governo unitario della portualità non si sono tramutati in qualcosa di concreto e oggi si è in una condizione nella quale è aumentato il livello di localismo. Porti italiani sempre più isolati si trovano di fronte a compagnie di shipping che con il meccanismo delle alleanze sono diventate sempre più gigantesche: da 18 player che gestivano l'85% del traffico Est-Ovest, si è arrivati a 3 grandi aggregazioni che raggruppano ormai il 90% circa del traffico. Nei porti stessi è cambiata la natura dei terminal, sempre più controllati da fondi o armatori. In quest'ottica, l'avvio delle discussioni tra Assiterminal e Assologistica per la fusione delle due associazioni potrebbe rafforzare l'imprenditoria nazionale. I terminalisti sono divisi in 5 organizzazioni di rappresentanza, anche se Assiterminal raccoglie il 70% e Assologistica il 20% della categoria.

Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

Il sistema logistico-industriale italiano al 2030 visto attraverso la lente della Next Generation EU

L'Italia, viste le condizioni economiche e di bilancio, ha adottato per l'allocazione delle possibili risorse del **Recovery Plan la strategia di sostituire i fondi europei alle allocazioni di bilancio per la realizzazione di opere già autorizzate**. Questo spinge a prevedere che la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030 sarà determinata da quanto avviato nei prossimi mesi. Di fronte a questa realtà, che dipinge l'Italia come la nazione che sarà più condizionata dalle scelte europee della Next Generation EU, è il momento di chiedersi se gli investimenti saranno effettivamente realizzabili nei tempi imposti dalla UE, se saranno utili all'affermazione dell'intermodalità, se favoriranno la connessione con le reti europee e se consentiranno l'integrazione dei e tra i cluster industriali.

Il programma italiano per l'utilizzo dei fondi del Recovery Plan attraverso il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza è stato illustrato da **Giuseppe Pasquale Roberto Catalano**, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Per la



prima volta la logistica appare nel titolo del documento, a sottolineare la sua importanza strategica. L'Europa impone non soltanto di investire, ma di farlo con strumenti di sostenibilità, in modo intelligente e su tutta la filiera, con riferimento a Porti, Terminal, Interporti e aree industriali. Occorre evitare la ridondanza e la piccola concorrenza tra singoli porti. Servono collegamenti ferroviari importanti, anche da e per gli aeroporti. Per le merci sono previsti 200 milioni di euro di investimenti, aumentando il numero dei locomotori e il rinnovo del materiale rotabile e dei locomotori.

Ulteriori dettagli li ha forniti **Marco Lenti** dello Studio Legale Mordiglia. Per la logistica sono previsti interventi sul porto di Genova, quello di Trieste, finanziamento dei green ports e della digitalizzazione. Il PNRR si concentrerà su investimenti al servizio di settori economici strategici, *in primis* la manifattura da esportazione. Questo può costituire uno stimolo all'integrazione tra manifattura e sistema logistico attraverso il rilancio di ZES e ZLS, anche per promuovere la localizzazione della produzione a filo banca, con benefici di natura fiscale e doganale.



Sui porti è intervenuto **Pino Musolino**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, sottolineando che nella pianificazione delle infrastrutture portuali sembra si debba sempre ripartire da zero, ma gli strumenti e i luoghi di coordinamento ci sono. Spetterebbe allo Stato l'onere delle opere di grande infrastrutturazione per porti di rilevanza nazionale e internazionale. Tuttavia le AdSP hanno possibilità di autofinanziarsi, anche con project financing, attivando il partenariato pubblico-privato, necessario a costruire ingenti opere che servono a far fronte a fenomeni come il gigantismo navale.

Nereo Marcucci, Past President di Confetra, ha guardato oltre l'orizzonte del 2026 e anche del 2030, quando la possibile età d'oro delle opere finanziate dal Recovery sarà finita. Un primo banco di prova sarebbe recuperare il fatturato che migra verso l'estero attraverso il franco fabbrica. La combinazione tra gli oligopoli nel trasporto marittimo e la delega del trasporto agli operatori esteri prima o poi influirà pesantemente anche sul valore delle produzioni.



Al centro del Recovery c'è l'intermodalità. **Umberto Masucci**, Presidente di F2i Holding Portuale, il principale fondo infrastrutturale italiano, ha ricordato che questo vale per i container ma anche per le rinfuse. Il Gruppo sta progressivamente integrando verticalmente attori del settore e gestisce già un traffico da 7 milioni di tonnellate di rinfuse. Con l'acquisizione della Compagnia Ferroviaria Italiana, l'intermodalismo diventa centrale. Nel 2020 il Gruppo ha spostato quasi 2 milioni di tonnellate di merci a Marghera di cui quasi 800mila via ferrovia, e lo stesso sta accadendo a Carrara.



Da sempre un punto di riferimento per la messa a sistema di produzione, logistica e sostenibilità è il Terminal Intermodale di Padova. **Roberto Tosetto**, Direttore generale del Terminal, ha spiegato che l'intermodalità ha margini bassissimi di redditività e che funziona se si colloca all'interno di un'area industriale, che permette di armonizzare i picchi di traffico e l'impatto delle infrastrutture su rotaia e su gomma. Ulteriore crescita può venire solo con l'integrazione informativa in tutta la filiera, non solo all'interno del Terminal, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse e realizzare un'economia di scala.

Infine, Uretek ha presentato una soluzione per consolidare le infrastrutture portuali senza interrompere la produzione. **Fabio Sartori**, Business Development Manager di questa realtà, ha spiegato che vengono iniettate resine in grado di consolidare, migliorare la portanza, aumentare i volumi di stoccaggio. L'azienda propone soluzioni di ripristino e messa in sicurezza, con monitoraggio laser, radar e geoelettrico continuo in tutte le fasi, per garantire sicurezza. I vantaggi: cantieri circoscritti, senza sospensione dell'attività; breve durata, senza tempi di maturazione e con collaudi subito effettuabili.



Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



inquadra il QR code

Presentazione Report SRM - Contship sui corridoi logistici: edizione 2021

Il Report "**Corridoi ed efficienza logistica dei territori**" ha l'obiettivo di offrire una fotografia aggiornata delle opportunità logistiche e delle *best practice* disponibili per l'import e l'export attraverso i corridoi logistici del Nord-Italia, nonché fornire alcuni spunti significativi capaci di guidare le scelte strategiche verso gli obiettivi e le priorità espresse dal mercato e dai principali stakeholder del settore logistico.

L'indagine ha coinvolto 400 imprese manifatturiere della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia-Romagna, analizzando **le preferenze logistiche legate all'utilizzo dei porti gateway italiani e alle modalità impiegate per trasferire la merce da e verso i porti**, con un focus finale sul distretto delle ceramiche di Modena e Reggio Emilia.

Marco Campomenosi, Onorevole della Commissione Trasporti al Parlamento Europeo, a cap-pello della presentazione dello studio, ha rilevato che quattro dei nove corridoi Ten-T passano per l'Italia. La riforma di questi corridoi sarà oggetto di una proposta legislativa che arriverà nel terzo trimestre di quest'anno. I parlamentari italiani hanno mandato alcune osservazioni, introducendo il ruolo dei porti come nodi multimodali dotati di funzione di cluster industriale e logistico ad alto valore aggiunto. Il testo del regolamento Ten-T si pone come obiettivo il 2030, anche se è improbabile che le reti secondarie possano essere completate in quella data. Nel Recovery Fund la Germania ha elaborato un testo che contiene per l'80% vecchi progetti perché le somme vanno utilizzate in un lasso temporale non troppo lungo. Inoltre, esistono alcune clausole legate alla sostenibilità, che vincolano il finanziamento: il 37% delle risorse andrà per azioni green.



Lo studio SRM-Contiship, illustrato da **Alessandro Placa**, Responsabile Marketing di Contship Italia, ha coinvolto 400 aziende di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, con import-export di merci in container, che cubano per il 50% dell'export. Inevitabile un'indagine sull'impatto della pandemia sulle attività logistiche. Aumenta ancora l'uso di Ex Works, preferita dal 79% degli esportatori e dal 46% degli importatori. Il cuore dello studio resta il Quality logistics italian index, che serve per capire e valutare il livello di importanza della logistica percepita dalle aziende.



Sono state scelte 13 variabili (è stata aggiunta la variabile digitalizzazione rispetto alla survey effettuata nel 2019) appartenenti alle categorie Servizi, Costi, Infrastrutture e Sostenibilità che possono incidere sulla soddisfazione delle imprese manifatturiere in merito al sistema logistico di cui usufruiscono. Per quanto riguarda le singole tre regioni, si registrano diversi livelli di soddisfazione: il Quality Logistics Italian Index è pari a 7,6 per la Lombardia (7,8 nel 2019), 7,15 per il Veneto (in linea con il 7,18 del 2019) e 8,18 per l'Emilia Romagna (7,92 nel 2019). In generale il QLI è stabile a 7,58.

Alessandro Panaro, Capo del Dipartimento Maritime & Energy di SRM, è entrato nel dettaglio dell'edizione 2021 dello studio. Il campione contiene aziende dei più disparati settori che esportano e importano merci utilizzando il mare nel 30% dei casi. Il 18% esporta più di un container a settimana. Genova si conferma come porto di riferimento del Nord Italia, cresce il numero di imprese che se ne servono: 80% la media dell'ultimo triennio. Stabile La Spezia con circa il 22%, secondo posto per Venezia. Per l'export si utilizzano corridoi logistici diversi: per il Veneto e l'Emilia Romagna sono quattro i porti in competizione, in Lombardia tre e il principale è proprio Genova. Genova, Venezia e La Spezia sono primi anche in Import. Il porto del capoluogo ligure raggiunge il 72% della scelta delle imprese come media dei tre anni analizzati. Per le aziende lombarde rappresenta la scelta nel 100% dei casi. Cala l'uso dell'intermodale, scende infatti dal 17 al 10% la percentuale di imprese che scelgono un mix strada-ferro, preferito se le condizioni di convenienza, sostenibilità e frequenza adeguata del servizio vengono rispettate. Prevalde l'uso del mezzo gommato. Inoltre aumenta la percentuale di imprese che scelgono l'Europa come meta principale dell'export. Per quanto riguarda la logistica diminuisce quella in outsourcing (affidare a imprese esterne la gestione del processo) tranne che in Emilia Romagna.





Dario Ruggiero, Ricercatore senior del Dipartimento Maritime & Energy di SRM, ha evidenziato come ci sia correlazione tra la dimensione aziendale e la propensione alla digitalizzazione. Questo aspetto viene considerato più importante per le imprese che puntano alla sostenibilità come variabile strategica e per quelle che danno maggiore importanza al fattore logistico. Il tema della digitalizzazione è considerato mediamente o molto importante per il 94% delle imprese intervistate e cresce anche l'attenzione alla sostenibilità: dal 16% al 27% delle aziende la include nella gover-

nance interna.

L'analisi si è poi concentrata sul distretto della ceramica di Modena e Reggio Emilia, che vale oltre 3 miliardi di euro, conta oltre 100 aziende e circa 18 mila persone occupate, coprendo l'80% della produzione italiana di piastrelle. Prevale il commercio a corto raggio, l'Europa è tra i primi due mercati di riferimento; il 100% delle aziende scelgono la gomma per raggiungere il porto e Genova è per tutte le imprese tra i primi due porti di riferimento per le esportazioni, seguita da Venezia e La Spezia. Nell'import sono Genova e Venezia le scelte principali. In logistica primeggia l'outsourcing: tutte le ceramiche esternalizzano la logistica; l'80% delle imprese utilizza la resa ex works, considerandolo un mezzo efficace per mantenere basso il prezzo; il distretto attribuisce un'importanza media dell'8,63 su 10 al sistema logistico. La soddisfazione arriva a 8. Il gap tra i due indicatori suggerisce la necessità di investire per colmarlo.

Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



inquadra il QR code

La logistica dei farmaci

In collaborazione con OITAf - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e farmaci

Il settore della logistica farmaceutica è stato uno dei pochi a crescere in Italia nel 2020. La pandemia e le sue conseguenti necessità immediate sono certamente una spiegazione, ma alcune di queste conseguenze, come l'accelerazione dello spiegamento dei servizi di consegna a domicilio di farmaci da banco ed etici, promettono di restare come fenomeno permanente. Il 2021 per questo settore logistico è caratterizzato dalla **grande sfida della campagna vaccinale anti-Covid, che ha visto l'introduzione**, su scala mai vista, **di tecnologie e pratiche innovative**, da nuovi tipi di coibentazione per la catena del freddo fino alla tracciabilità multi-parametro. Intanto, prosegue il dibattito sull'obbligatorietà dell'adozione in Italia delle GDP in materia, già accettate a livello europeo ma da noi ancora volontarie.

Pierluigi Petrone, componente del comitato di presidenza di Farmindustria, ha evidenziato i numeri del comparto farmaceutico in Italia: 70 mila addetti diretti e più di 80 mila nell'indotto (packaging, logistica, ricerca e sviluppo, innovazione). Il 60% degli occupati sono donne, oltre il 70% ha raggiunto un terzo grado di istruzione. Dal marzo 2018 l'Italia è il primo Paese in Europa per manifatturato. La presenza farmaceutica è concentrata in Lombardia, Lazio, Toscana, Emilia Romagna, Veneto, con una presenza rilevante anche nelle altre regioni del Nord e del Centro Sud. Il settore vale 34 miliardi di euro di produzione, ha sottolineato Petrone, e il 90% va all'esportazione.



Alessandro Rossetti, General manager di Columbus Pharma, uno degli attori principali della distribuzione farmaceutica in Italia, ha ripercorso l'evoluzione della filiera dalle origini all'attualità. Negli anni '60 vi era un'alta presenza di siti produttivi di aziende farmaceutiche, depositari e concessionari a livello regionale, attività di distribuzione ancora gestite *in house* da alcune imprese e una pluralità di attori in ambito trasporto. Negli anni '80 è iniziata la delocalizzazione delle aziende farmaceutiche e l'entrata sul mercato di molti attori non presenti sulla filiera. I flussi si sono consolidati in pochi centri (Milano e Roma). Con l'inasprimento dello scenario normativo negli anni '90 si è arrivati alla riduzione degli attori e all'ingresso delle multinazionali tra i player logistici. Si sono affacciate nuove figure sul mercato (traders, parafarmacie, grande distribuzione), è cresciuto il mercato di automedicazione, della cosmetica e dell'animal health, si è arrivati quasi a un monopolio del trasporto a livello nazionale, con una manciata di aziende che gestiscono il 90% dei flussi. I servizi operati dai provider logistici si evolvono oltre il consueto scenario di warehousing & shipping.



Fabrizio Iacobacci, Presidente di PharmacomItalia, ha evidenziato che la logistica ha funzionato nella pandemia, ma ha anche rivelato che alcune organizzazioni non erano connesse alla realtà fattuale. Esisteva una specializzazione, ma magari mancava il link con il fornitore che serviva in relazione al piano di continuità aziendale: non si può prescindere dall'analisi del rischio e alla prova sul campo. Iacobacci si è anche soffermato sugli aeroporti e le carenze della capacità cargo in Italia che hanno dimostrato come le competenze tecniche oggi esistano in funzione dell'impegno della logistica privata.



La logica dell'integrazione passa per la collaborazione: PharmacomItalia e Assoram (associazione nazionale degli Operatori Commerciali e Logistici della distribuzione primaria di prodotti farmaceutici) hanno avviato una collaborazione per unire gli elementi di filiera primaria e secondaria e assicurare così qualità dove questa serve.

Il panorama degli operatori logistici del farmaco in Italia è straordinariamente complesso perché gli attori sono innumerevoli: in questo senso la garanzia di qualità fornita dalle GDP è fondamentale, ha spiegato **Mila De Iure**, Direttore generale di Assoram. Le *Good Distribution Practices* garantiscono la qualità, la standardizzazione e la formazione all'interno del processo. La buona notizia è che il mercato le ha recepite, dalle multinazionali alle PMI, perché si è compresa la loro importanza. La cattiva notizia è che l'Italia non le ha ancora adottate in sede legislativa e ciò impedisce alle aziende di comparire nella banca dati dell'European Medicines Agency. L'inserimento nel database EMA è importante perché velocizza tutte le procedure tra clienti e fornitori e in questo le aziende italiane scontano un notevole ritardo dal punto di vista dell'omogeneità delle regole.





Per far fronte a una filiera estremamente complessa e delicata come quella del farmaco, Rina ha predisposto un servizio *ad hoc* a supporto del settore, un pacchetto combinato tra la certificazione volontaria delle GDP, il Data Integrity Audit Service (che garantisce l'integrità dei dati) e la formazione sulle certificazioni del personale coinvolto, come ha spiegato **Daniela Asaro**, Head of Health & Well-Being Certification Strategic Center di RINA Service. Per quanto riguarda la formazione, si è accelerato un processo già in atto: percorsi di apprendimento misti, classi più piccole, mix di tecnologie didattiche digitali e tradizionali specifici per il settore. Il servizio

si basa sull'analisi del rischio, può dare una garanzia di terza parte a supporto della filiera ma anche alle assicurazioni, per lavorare ai premi richiesti ai propri assicurati.

La logistica del farmaco ha di fronte la sfida epocale della vaccinazione contro il Covid-19, ma dovrà passare da una gestione emergenziale a una specialistica e consolidata. Questa l'analisi condivisa da **Enrico Vergani** e **Vincenzo Salvatore** dello studio legale BonelliErede. Le sfide sono molteplici: il rispetto della catena del freddo, i fenomeni di edulcorazione e sofisticazione, la cybersecurity, in generale la farmacovigilanza. Per questo l'Unione Europea ha introdotto una responsabilità diffusa lungo tutta la filiera, con un'attenzione anche al mercato parallelo. Anche gli approcci più sofisticati non funzionano senza piena informazione per tutti gli anelli della catena, che deve essere unica, definita e mantenere la stessa qualità, attraverso una solidissima spina dorsale informatica e di cybersecurity. Bisogna passare da una gestione emergenziale a una gestione ragionata e pianificata.

La campagna vaccinale anti-covid costituisce anche una sfida logistica di grandissima portata per tutti gli Stati. Paradossalmente la parte più difficile si è rivelata quella finale, una sorta di ultimo miglio, e non quella strettamente legata allo stoccaggio e alla distribuzione delle dosi di vaccino come da molti esperti previsto. Ha esordito così **Marco Comelli**, Segretario Generale e Direttore Scientifico di OITAf, trattando dei punti critici della campagna vaccinale e le possibili soluzioni nell'ambito della logistica. L'Osservatorio Interdisciplinare sul Trasporto Alimenti e farmaci già dallo scorso novembre aveva individuato i punti focali della campagna logistica vaccinale in modo originale. È emerso che la campagna vaccinale è basata su una fase di produzione (la somministrazione) alimentata da tre catene logistiche, quella dei vaccini, dei vaccinandati e dei vaccinatori - ha spiegato Comelli. La mancata comprensione della natura del problema ha portato finora all'incertezza della campagna vaccinale italiana e della sua "lentezza".



Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

La logistica per la circolarità e la logistica circolare

In collaborazione con la rivista Waste

Il passaggio dalla sostenibilità generica al paradigma circolare a tutti i livelli dell'economia impatta in due modi sulla logistica: le attività logistiche possono diventare almeno in parte circolari, sia a livello di contenitori che di trasporti e consumi energetici, ma, forse soprattutto, la **logistica e i trasporti sono lo strumento che rende possibile la circolarità**, a partire dalla raccolta dei rifiuti da trattare fino allo smaltimento e alla conversione in materie prime seconde.



La Carta di Padova, nata su iniziativa di SOS Logistica, Confetra e un grande numero di stakeholder, che ha visto la luce nel novembre dello scorso anno, è un documento ampiamente condiviso che definisce i target necessari allo sviluppo sostenibile della logistica. **Daniele Testi**, Presidente di SOS Logistica, ha spiegato che la Carta definisce un linguaggio comune e quattro assi fondamentali di analisi: Formazione, Cultura e Comunicazione; Innovazione aperta e Trasformazione digitale; Diffusione di metriche scientifiche per l'analisi della sostenibilità; Governance e Risorse

per un partenariato tra pubblico e privato. Testi ha sottolineato che non basta utilizzare nuovi strumenti, ma serve un cambio culturale e la messa in discussione dei modelli di business, sulla base delle potenzialità offerte dalla tecnologia.

Un punto fermo della logistica sostenibile è l'intermodalità. **Umberto Ruggerone**, Vice presidente di Assologistica, ha focalizzato lo sguardo sul breve raggio. Perché questa sia possibile, occorre cambiare il modo di vedere il terminal ferroviario: non più un punto dove il percorso si conclude, ma l'anello di una catena che prosegue. È anche necessario cambiare paradigma rispetto allo standard di distanza minima d'efficienza per il trasporto merci su ferro, i 300 km. L'Italia ha una geografia particolare e il minimo dei 300 km esclude direttrici importanti, come quella Genova-Milano. I costi sul breve raggio sono insostenibili, altrettanto quelli tra uscita dal porto e treno, la fase di manovra. Serve aprire un ragionamento su questi costi che incidono totalmente sullo sviluppo e l'avvio di un piano per la logistica nazionale che lavori su questi aspetti in ottica di leva di competitività.





Anche i rifiuti hanno la loro logistica. In Italia la maggior parte dei 200 milioni di tonnellate movimentate ogni anno (prevalentemente su gomma) resta all'interno della Regione in cui viene prodotto. L'analisi, presentata da **Manuela Medoro**, Analista ambientale di Ecocerved, mostra il carattere locale dei flussi dei rifiuti nel nostro Paese. Il 20% resta nello stesso Comune, il 70% non esce dalla macro-area e solo il 10% si sposta in un'altra. Rilevante anche l'analisi dell'import/export dei rifiuti: l'importazione di materiale ferroso, reimmesso nel ciclo produttivo, è in linea con l'economia circolare; il 30% dell'export è invece rappresentato da rifiuti pericolosi. Importanti anche i dati relativi a percorrenze, impatto ed emissioni: il 25% degli spostamenti resta entro i 100 km, ma rappresenta anche il maggior numero di tonnellate. Complessivamente, l'impatto in termini di Co2 prodotta nel trasporto equivale a 1 milione di tonnellate.

Ottenere biocombustibili e acqua dai rifiuti organici urbani: è quanto permette la tecnologia del progetto Waste to Fuel di Eni Rewind, la società ambientale di Eni, attualmente in sperimentazione a Gela. **Gianluca D'Aquila**, Responsabile Progetto "Sviluppo Waste to Fuel – FORSU", ha spiegato che si tratta di un'alternativa agli impianti biogas/biometano e compostaggio. Il processo trasforma gli scarti organici in bio-olio, biometano e acqua attraverso un processo di termoliquefazione e separazione che dura poche ore. Il progetto, iniziato nel 2013, ha portato nel 2018 alla prima raffineria pilota a Gela, mentre nel 2023 sarà avviato il primo impianto di produzione industriale a Marghera, in grado di trattare 150 mila tonnellate. I vantaggi sono quelli di poter riutilizzare l'acqua per processi industriali, un consumo del suolo contenuto perché contenute sono le dimensioni degli impianti e una prossimità che permette di servire la collettività circostante e ridurre il percorso di questi rifiuti.



Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



[inquadra il QR code](#)

Cyberlogistica: stato dell'arte, opportunità e soluzioni

Il settore dei trasporti e della logistica sono caratterizzati da un utilizzo crescente delle tecnologie di Information and Telecommunications, tendenza che subirà un'accelerazione nei prossimi anni grazie alle innovazioni in questo campo. Tra le più importanti ci sono i **distributed ledger privati e pubblici basati sulla crittografia e l'Internet of Things, che consente un tracciamento delle merci e dei contenitori puntuale e in tempo reale**. Il rovescio della medaglia è una crescita della possibilità di violazione dei sistemi informatici di gestione delle diverse fasi logistiche e l'ampliarsi della "superficie d'attacco" a disposizione degli hacker. La sessione ha fornito una ricognizione delle tecnologie e dei più significativi progetti applicativi in corso.

La pandemia ha provocato un'esplosione della cosiddetta logistica "contactless", ossia dove la presenza umana e le operazioni compiute da esseri umani sono ridotte al minimo o eliminate. Nell'ambito delle consegne questa tendenza ha preso la forma di robot autonomi specializzati. Uno di questi è Yape (Your Autonomous Pony Express), presentato dal General manager **Enrico Silani**. Il piccolo drone biruota pesa 30 kg e si muove a passo d'uomo su marciapiedi e aree pedonali, può portare un volume pari a 8 pizze da asporto e fino a 10 kg di peso e può muoversi sia all'aperto sia indoor. Yape è il terminale di un sistema complesso che si interfaccia con la flotta, a una control room, al sistema del cliente ed è operabile anche da remoto, in caso di problemi o contesti particolari. L'azienda sta collaborando con le Poste giapponesi e in via sperimentale fornisce un servizio di delivery al gate dell'aeroporto di Malpensa, ma il drone è adatto anche allo smistamento pacchi dalla reception agli uffici in un contesto di smart building.





Una componente fondamentale della digitalizzazione della logistica at-
tiene alle procedure portuali, doganali e logistiche. **Laura Castellani**, Di-
rettore della Direzione Organizzazione e Digital Transformation dell' Agen-
zia delle Dogane e dei Monopoli, ha presentato l'impegno dell'agenzia in
questa direzione, con l'obiettivo di mettere a sistema i diversi attori, per
far sì che si evitino file ai varchi e lunghe giacenze. Questo non tanto in-
tervenendo sul software del porto, ma attraverso l'interoperabilità tra tutti i
soggetti coinvolti nelle procedure di imbarco/sbarco, tasse portuali, moni-
toraggio. Il progetto, modulare e scalabile, è già presente in vari porti italiani: il primo cluster, su
Ancona, Bari e Trieste, è già partito; a Bari è in funzione un monitoraggio e una tracciabilità della
merce in entrata e uscita in maniera automatica; a Trieste è attivo un meccanismo di preav-
viso rispetto alla merce in arrivo; in modo analogo si sta lavorando sulla previsione dell'arrivo
della merce nei vagoni in ambito ferroviario.

Il futuro della logistica digitalizzata dipenderà da una nuova generazione
di oggetti intelligenti. Lo ha spiegato **Gianluigi Ferrari**, Professore Associa-
to di Telecomunicazioni all'Università di Parma. Il progetto InSecTT si pro-
pone di fare in modo che l'intelligenza artificiale possa confluire negli og-
getti stessi, ragionando sulle informazioni raccolte e inviando solo quelle
ritenute importanti. I sensi e la memoria, con cui gli oggetti parlano tra di
loro in un contesto di intelligenza artificiale, permette loro, per esempio,
di ricordare se sono stati vicini e quando e dove questo sia avvenuto. La
sfida per la logistica, ha concluso Ferrari, sarà quella di capire come sfruttare a fondo questa
nuova generazione di sensori intelligenti in ottica IoT e cloud.



Un futuro fatto di grandi promesse, a fronte di un presente dominato dal caos: è il quadro dipin-
to da **Alessandro Pitto**, Presidente di Spediporto. L'attenzione per l'ambito *digital shipping & lo-
gistics* è cresciuta esponenzialmente negli ultimi dieci anni e questo dà
prospettive rosee, ma il presente vede costi alle stelle (quadruplicati quelli
dei noli) e un crollo nella puntualità e nell'affidabilità dei servizi (oggi il da-
to che riguarda la puntualità è tra il 46 e il 22%). La digitalizzazione può
portare vantaggi rispetto a quattro grandi temi: il *dynamic pricing*, la pre-
visione dei flussi e dei quantitativi delle merci, la tracciabilità in tempo
reale, la documentazione e la security grazie alle blockchain.



**Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry
2021 e scarica gli atti dei convegni**

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



inquadra il QR code

Innovazione e automazione nella logistica fisica

La ricerca dell'efficienza, della qualità e della precisione sono stati per anni il driver della tendenza all'automazione nella logistica. I magazzini automatici non sono una novità, ma negli ultimi anni la diffusione di robot, sia concepiti per operare in ambienti dedicati che progettati per collaborare con i lavoratori umani e persino per operare in campo aperto, ha visto un'accelerazione impressionante. Con la pandemia si sono aggiunti due altri fattori sorprendentemente potenti: **la necessità di flessibilità e la riduzione di contatto tra umani nelle fasi più labour intensive**. Anche per questo, sembrano azzeccate le previsioni degli analisti sul fatto che nei prossimi anni sarà la logistica il settore trainante per la diffusione dei robot. La sessione ha affrontato in modo integrato il tema, compresi gli aspetti di aiuti al finanziamento dell'innovazione.

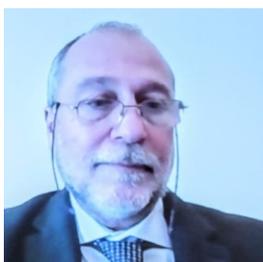
Negli ultimi due anni nel settore della logistica si è verificata un'impennata di novità e innovazione grazie alla robotica e alla spinta del programma Industria 4.0. **Carlo Rafele**, Professore ordinario del Dipartimento di Ingegneria gestionale e della produzione al Politecnico di Torino, ha evidenziato come il Covid abbia creato crisi industriali, ma anche crescite improvvise di domanda per alcuni settori manifatturieri, provocando un'accelerazione nella richiesta di automazione. Su un campione di 650 aziende in 30 Paesi, il trend di richiesta di automazione è previsto in crescita del 14% tra il 2020 e il 2026. Rafele ha raccontato come oggi tra robot collaborativi e autonomi sia possibile creare un'automazione sempre più spinta con gradi di libertà proprie sempre maggiori. I sistemi meccanici tradizionali aumentano potenzialità e versatilità grazie a controlli hardware e software più veloci e adattativi. Fino a dieci anni fa, automazione era simbolo di rigidità, oggi invece, per restare alla logistica, diventa per esempio evitabile la divisione tra aree interne alla zona di stoccaggio e le aree esterne di picking. L'evoluzione più estrema sono i *dark warehouse*, in cui la presenza di umani è ridotta al minimo. Per gestire la complessità delle operazioni di un magazzino dark sono necessarie l'automazione dei diversi processi logistici e la digitalizzazione del sistema e la realizzazione di nuovi magazzini deve evidenziare la continuità dei flussi. Il passaggio al dark warehousing si riflette in un'alterazione delle competenze delle risorse umane, anche se questo tipo di scelta è solo uno dei tanti nuovi approcci per soddisfare i clienti in un crescente percorso verso un mondo digitale.





Nicola Tricomi, Business Development Manager della divisione Robotica di ABB, ha illustrato come l'automazione e la robotica possono essere strumenti indispensabili per l'evoluzione della logistica. Le potenzialità sono diverse: la robotica può dare supporto alla movimentazione e alla depallettizzazione con la formazione di vassoi del singolo collo oppure può consentire di "singolarizzare" il materiale ricomponendolo in altre. O ancora può permettere di fare un buffer temporaneo in scaffalature prima di formare la commessa nell'ordine stabilito. Il pallet non è più composto dal singolo collo, ma da più scatole. Nell'intralogistica, è possibile realizzare magazzini circolari, strutture a doppio livello in cui all'interno possono essere collocati circa 500 vassoi che servono per gestire un *work in process* temporaneo oppure per stoccare colli per formare un pallet nuovo. Un'altra applicazione intralogistica è la sistemazione di componenti o commesse parziali in un magazzino temporaneo per poi essere ripresi per la commessa definitiva. La fase finale del processo robotizzato prevede di prelevare pallet già formati e preparati per la commessa e trasportarli nell'area di carico.

Le ultime novità della finanziaria e la cosiddetta transizione 4.0, ma anche l'anticipazione delle modifiche all'utilizzo del Recovery Fund, mettono a disposizione delle aziende vie interessanti per finanziare i propri investimenti in automazione. **Paolo Tamiro**, Co Managing Partner di Italy 4.0, le ha illustrate: sono state fissate nuove percentuali di agevolazione nell'ambito della transizione 4.0 con l'incremento delle percentuali e delle spese ammissibili che è salita al 50% fino a 2,5 milioni, al 30% oltre i 2,5 milioni e fino a 10 milioni. Finalmente è stata anche inserita un'ottica di lungo periodo perché sono utilizzabili in minimo di 3 anni, ma anche di più. Tra le nuove percentuali di agevolazione c'è il 50% per la formazione 4.0, il 20% per il software (massimo un milione di euro) e il 15% per lo smart working. Queste misure sono cumulabili con altri interventi anche nel mezzogiorno perché non sono assimilabili ad aiuti di Stato e in alcuni casi si raggiungono percentuali prossime al 100% di agevolazione reale.



Mauro Coltorti, della Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica, ha offerto la prospettiva di governance nell'innovazione della, e nella, logistica. Le priorità sono legate soprattutto al miglioramento della competitività dei porti (in particolare quelli del Sud) utilizzando le risorse del Recovery Fund ed efficientando le strutture la cui crisi è stata accentuata dalla pandemia. Come tecnologie, si punta sull'elettrificazione delle banchine, sulle ristrutturazioni per la difesa dei litorali, sui sistemi di dragaggio ecologici e sull'incremento dell'utilizzo della ferrovia nel trasporto delle merci arrivate via mare.

Rivedi gli interventi di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2021 e scarica gli atti dei convegni

www.shippingmeetsindustry.it/accesso-area-replay/



inquadra il QR code

Partner Istituzionali



Bronze Partner



Supporter



Patrocini



Partner Tecnico



Media Partner



Organizzato da

In collaborazione con

