

SF&LmI. Cala il sipario sulla seconda giornata: punti di forza e debolezza della logistica italiana

scritto da Scenari Internazionali | 9 Marzo 2021



A cura della Redazione

MILANO – Si è conclusa nel pomeriggio la seconda giornata di **Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry**, promosso da ALSEA, Confetra e The International Propeller Club. L'evento, che vede Scenari Internazionali tra i media partner, ha registrato anche oggi un rinnovato successo di audience, con **più di 800 operatori** coinvolti.

La prima sessione, dal titolo *Chi controlla la logistica e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica)*, ha visto la partecipazione di **Marco Migliorelli**, vicepresidente di Confetra, che ha introdotto la sessione ed espresso l'auspicio che la categoria controlli almeno la logistica delle imprese nazionali. Il focus dell'incontro si è

poi spostato sui principali **punti di debolezza** del sistema logistico ed economico italiano: prediligere l'aspetto economico a breve termine rispetto a considerazioni più strategiche e a lungo termine, in questo non compensato da un'élite politica in grado di privilegiare obiettivi più generali.

Federico Petrone, analista di Limes, ha sintetizzato questo fenomeno come dominio dell'economicismo, mentre **Renzo Cavalieri**, dello Studio BonelliErede, ha fornito un esempio di Paese che ragiona in modo diverso: la **Cina nel Mediterraneo**. Tali considerazioni hanno costituito un filo rosso durante l'intero prosieguo della mattinata perché sono state riprese da tutti i relatori all'interno delle proprie presentazioni, anche se dedicati ad altri argomenti. Una dimostrazione che i problemi e le soluzioni dell'economia e della logistica italiana passano per **decisioni di ampia portata** e non di semplici correttivi puntuali.

La sessione dal titolo *Il sistema logistico industriale italiano visto attraverso la lente del Next Generation EU*, si è concentrata sul tema degli investimenti analizzando la composizione ipotetica del **PNRR** e i relativi finanziamenti europei ma anche le necessità di investimento al di fuori di questi limiti. Ad esempio, **Andrea Arzà**, presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha notato come il settore del GNL rappresenti un esempio virtuoso di **filiera energetica** che dovrebbe rientrare a pieno titolo nelle linee definite dal PNRR ma che l'attuale testo del Piano prevede invece per il GNL solo interventi molto puntuali e mirati (utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti a GNL), non considerando che senza misure capaci di coprire l'intera filiera e la conseguente logistica risulterà **molto complesso raggiungere gli obiettivi** di penetrazione del GNL anche nel trasporto pubblico locale.

Ha fatto seguito la presentazione del report SRM – Contship introdotta dall'On. **Marco Campomenosi**, parlamentare europeo della Commissione Trasporti, focalizzato sui corridoi logistici e sulla qualità dei corridoi logistici italiani verso l'estero, che quest'anno si è rivolto allo studio settoriale sulla piastrella. Ha concluso la giornata la sessione verticale sulla **logistica dei farmaci**, realizzata in collaborazione con l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci.

Mercoledì 10 marzo

Quella di mercoledì sarà una giornata dedicata ai *driver* del futuro della logistica: **circolarità e innovazione tecnologica**. L'autotrasporto è ormai impegnato nella riduzione delle emissioni della componente trazione e di altrettanta importanza ha l'affermazione della **circolarità negli imballaggi** di terzo livello. E poi la logistica dei rifiuti, un settore spesso dimenticato ma cruciale, perché costituisce la premessa

della trasformazione del rifiuto in materia prima seconda.

Secondo tema della giornata sarà quello dell'**innovazione**. L'utilizzo delle ICT è in crescita esponenziale, tendenza che si trasformerà in cambiamenti qualitativi nei prossimi anni grazie alle applicazioni delle **criptotecnologie**, come i *distributed ledger* privati e pubblici basati su e, soprattutto, integrati con l'**Internet of Things** (IoT), che consente un tracciamento delle merci e dei contenitori puntuale ed in tempo reale senza intervento umano.

La pandemia ha poi accelerato tutto quello che è **contactless** e **smaterializzato**, dalle prove di consegna ai documenti di accompagnamento ai controlli doganali. Le consegne stesse diventano *contactless*, grazie a robotica e veicoli autonomi. Prima ancora all'interno dei magazzini, dove l'esigenza di **flessibilità** e **riduzione dell'intervento umano** stanno spingendo i sistemi di *picking* e movimentazione automatica, anche per specializzazioni di gestione molto complesse come la *reverse logistics* e la gestione dei resi.

Chiuderà la giornata, e l'intera manifestazione, il webinar dedicato alle **soluzioni** e ai **servizi innovativi** per gli spedizionieri e la logistica industriale, con le opportunità derivanti dai progetti-pilota in corso nel Nord-Ovest del Paese, organizzato da Circle Group, con il CEO **Luca Abatello**, assieme a **Daniilo Ricci**, General Manager del Gruppo Tarros, **Ignazio Messina**, AD di Ignazio Messina & C. e **Mario Disegni**, vicepresidente di ALSEA.