

Digitalizzare, imperativo logistico

7 febbraio 2018



Il secondo tavolo della sessione istituzionale, moderato da Riccardo Fuochi (4° da destra).

MILANO – La formula vincente, già sperimentata lo scorso anno nella prima edizione, ha funzionato anche stavolta: la manifestazione meneghina Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry ha registrato un aumento di partecipanti e di interesse. Fra gli spunti emersi dalla sessione istituzionale sulla “Ripresa 4.0” quello del sindaco di Genova Marco Bucci che con la grande preparazione dimostrata sui temi della due giorni applicati alla sua città ha forse insinuato nei presenti qualche dubbio sulla bontà della scelta del MIT di escludere i sindaci dai board dei sistemi portuali. Il sindaco, in particolare, ha evidenziato la necessità di una “digitalizzazione spinta” a supporto di un sistema intermodale che deve essere ormai pensato come europeo o addirittura globale. Quindi una infrastruttura digitale che riesca a dialogare con qualunque città del mondo e possa cogliere le opportunità in termini di gestione delle merci che arriveranno grazie alla Belt

and Road.

L’evoluzione del digitale è una necessità ma al contempo una grande sfida. Considerando che l’economia italiana è fatta per il 95% da piccole e medie imprese, in genere con limitate possibilità di investire adeguatamente nell’innovazione necessaria, si vanno creando sinergie tra le stesse aziende. Di questo ha parlato Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Club Milano, rilevando come le imprese logistiche italiane si stiano riorganizzando per far fronte alle nuove richieste di ordini “just in time” sempre più frequenti. Lo sviluppo dell’e-commerce, della blockchain – ha detto Fuochi – cambierà drasticamente il mondo della logistica nei prossimi anni. Perciò in questo contesto il ruolo politico resta fondamentale; già con il ministro Delrio si è avviato un processo di collaborazione e sono stati fatti passi in avanti; anche dal lato sdoganamento merci oggi occorrono solo alcuni minuti quando prima occorrevano giorni. Ma ci sono le nuove sfide all’orizzonte: la dematerializzazione dei consumi, i servizi logistici, il miglioramento delle reti infrastrutturali e della burocrazia, problema persistente quest’ultimo nonostante il progredire dell’informatizzazione. Non ultima l’importanza delle ZES e ZLS, da istituire in tutto il Paese e non solo al sud, per facilitare l’accesso ai grandi progetti internazionali come il Belt and Road, il più grande del secolo.

Tanti contributi sono stati portati dai presidenti delle più importanti associazioni fra le quali Betti Schiavoni, presidente Alsea, che per prima ha evidenziato l’inutilità di esagerare nella richiesta di riduzione dei costi a svantaggio di un servizio di qualità. Da più parti è stata segnalata la scarsa attenzione che ancora oggi riceve in Italia la logistica; ma un segnale positivo si è notato proprio con la partecipazione al convegno del Gruppo Tecnico “Logistica, Trasporti ed Economia del Mare” recentemente creato all’interno di Confindustria il cui presidente Guido Ottolenghi è stato relatore nella sessione istituzionale. Ottolenghi ha definito logistica e manifattura come l’una parte integrante dell’altra ed è andato al cuore del problema del nostro sistema logistico: il divario oggi esistente fra la piattaforma logistica del Nord Europa e quella del Sud Europa. Un divario causato soprattutto da pregresse incapacità politiche ed industriali – ha detto il presidente – ma che potrà essere colmato con la straordinaria opportunità dell’apertura dei valichi e l’attesa intensificazione dei flussi provenienti dall’Oriente; fattori questi che potranno innestare un circolo virtuoso anche attraverso la specializzazione dei diversi porti italiani con una concentrazione di merci su poche piattaforme.

Le due giornate hanno fatto emergere osservazioni e richieste da parte di associazioni e privati. Una su tutte, da segnalare in quanto fuori dal coro in materia di efficienza doganale, quella di Irene Rizzoli, AD della Delicious Rizzoli di Parma, azienda leader in Italia nel settore delle conserve ittiche. Parlando di Customs Decision – la procedura di totale informatizzazione di alcune pratiche doganali in vigore dall’ottobre 2017 – la Rizzoli, pur riconoscendone le buone intenzioni, ritiene che impatti in modo disastroso sulle procedure, avendo allungato i tempi del controllo sanitario dalle precedenti 3-4 ore alle attuali 14-18 ore; prevedendo inoltre la presenza fisica in dogana per la firma ed altre procedure non in linea con il processo di semplificazione. Una semplificazione auspicata tra l’altro dal neo dirigente del MIT Mauro Coletta (vigilanza AdSP, infrastrutture portuali e trasporto marittimo), relatore nella prima sessione della conferenza.

Cinzia Garofoli



Invia l'articolo in formato PDF

Inserisci l'indirizzo email

Inviare