



**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 posizioni 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 classifica nelle prime 100 posizioni**.

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**:

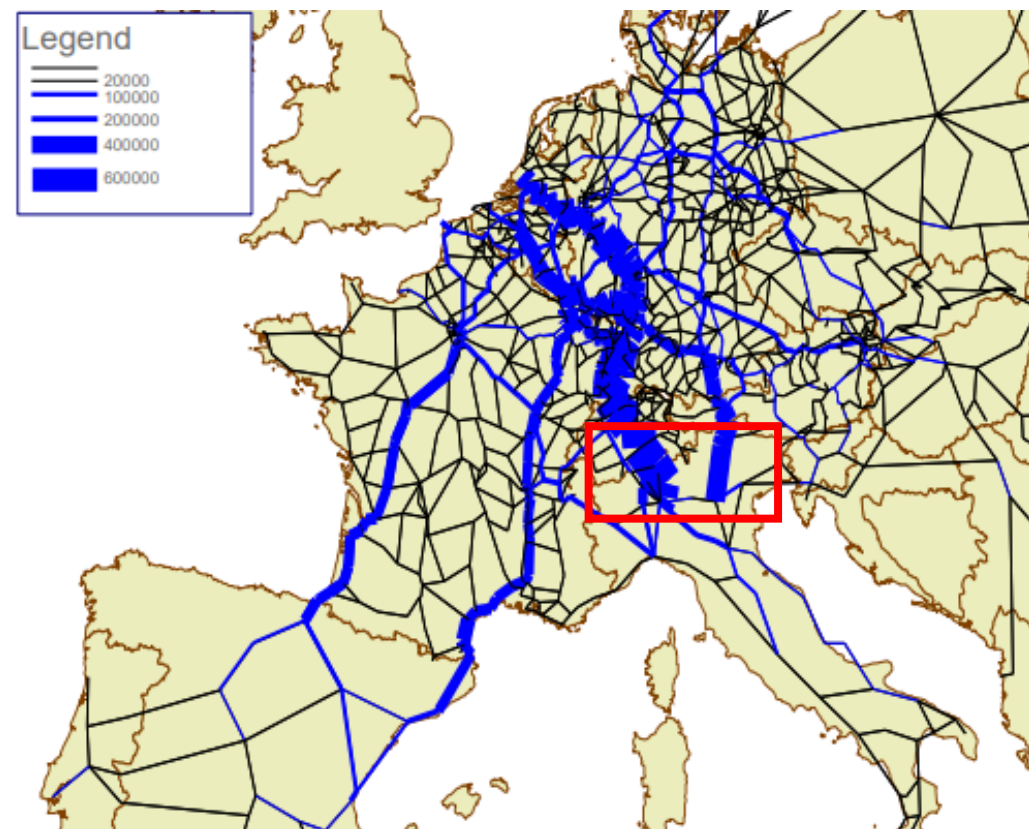
- Come connessione con il **principale mercato** di riferimento del suo commercio estero;
- Per proporsi come **injection point** dei *trade overseas*.

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

fedespedit@fedespedit.it – ufficiostampa@fedespedit.it