

21/12/2021

Sentite al convegno “Segni particolari: logistico”

“Segni particolari: logistico” intitolava così il convegno che il 16 dicembre ha preceduto l’assegnazione dei premi Il Logistico dell’Anno, manifestazione giunta alla sua 17a edizione e nel corso della quale Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e il giornale Euromerci hanno premiato imprese e manager del mondo logistico che hanno puntato sull’innovazione in vari ambiti. Nel suo saluto introduttivo il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone, ha ricordato come la logistica abbia permesso di tenere vivo il Paese nei momenti difficili che abbiamo recentemente vissuto. Malgrado ciò è ancora scarsa la conoscenza dell’importanza delle attività logistiche ed anche la consapevolezza – tra gli operatori stessi – della propria identità. Di qui la necessità di capire e conoscere un mondo, quello della logistica appunto. Scopo del convegno è stato quindi quello delineare - attraverso la lente di chi analizza la realtà - l’identità vera di una filiera di competenze, spesso poco coesa e conscia del proprio valore. Il quesito è stato quindi declinato da storici, filosofi, economisti, ingegneri, architetti, designer, giuristi...insomma dagli specchi dai quali riflettere quella “complessità” di cui la logistica è parte e che la logistica quotidianamente governa e gestisce.

Image: STE_5966%281%29.JPG

Il presidente Ruggerone e i relatori della prima parte del convegno

La prima parte della mattinata è stata occupata dal tema “**La logistica: da dove viene, come opera e perché**”.

Il primo dei relatori - l’economista e docente Finanza internazionale e Storia Economica della Finanza in una delle Grandes Ecoles di Parigi **Alessandro Giraud** - si è soffermato sui tempi che nella storia hanno comportato il trasporto delle merci, da Augusto in poi, quando “*per vari millenni concetto e percezione del tempo sono stati totalmente differenti*”, mentre ora “*siamo abituati ad inviare una lettera (via email) in tutto il mondo in un secondo, a ordinare un libro e a riceverlo il giorno successivo, a volare a New York o a Shanghai in una dozzina di ore*”. Rivoluzione totale senz’altro, “*ma non tutte le merci beneficiano di questa*

rivoluzione. Per esempio, il petrolio viaggia a una velocità media di 7 km/ora negli oleodotti e il gas raggiunge la velocità di 40 km/ora nei gasdotti, secondo l'Associazione del Gas Americana. Il trasporto di questi due prodotti per mare è realizzato da navi speciali che viaggiano a una velocità di 12-15 nodi. Inoltre le reti di questi sistemi di trasporto sono sempre più estese con importanti investimenti, ma le tensioni geopolitiche devono far tenere conto dei colli di bottiglia che esistono nei trasporti marittimi. Ed è su questo aspetto che occorre lavorare per risolvere i problemi di trasporto logistico via mare”.

Di stampo strettamente filosofico l'intervento di del neuro-linguista e umanista **Nicola Donti**, che è risalito al *“Tafano di Atene, questa era la definizione che dette Platone al suo maestro Socrate. Perché? Ecco la domanda della filosofia: perché? Sì, perché la filosofia non chiede ‘come’, non chiede ‘quando’, ‘dove’ o ‘cosa’ o ‘con chi’ ma chiede ‘perché’”*. Quindi, per Donti, noi siamo *“addormentati nelle nostre placide e rassicuranti abitudini mentali e rischiamo di sentire proprio come una puntura dolorosa di un fastidioso insetto il pungolo di chi ci chiede: perché? Il problema è che al dolore segue un insopportabile prurito, il pensiero critico una volta attivato sembra non potersi più arrestare. È come se venissimo contagiati dalla domanda di senso e ne siamo letteralmente ossessionati”*. Per concludere, ha detto Donti *“il pensiero filosofico può essere utile in quella complessa arte-scienza dell'organizzazione, della progettazione e dell'attività tecnica riguardante i requisiti, la definizione, la fornitura e le risorse necessarie a supportare obiettivi, piani e operazioni che rappresentano il cuore della logistica”*.

Image: STE_6078.JPG

La platea

Roberto Zucchetti, professore e insegnante dell'Economia dei Trasporti, ha posto l'accento sull'importanza *“in termini di Pil che ricopre la logistica nell'economia del nostro Paese, partendo dal dato che la quota raggiunge almeno il 10% del totale del nostro Prodotto Interno Lordo, una cifra che ha toccato, nel 2017, i 1.736 miliardi di euro”*. Tutto questo anche se il termine stesso di logistica risulta da poco entrato nel nostro vocabolario economico nostrano, nonostante ne facciano parte a diverso titolo tutti i settori. Un paradosso, secondo Zucchetti, è che *“il primo cliente della logistica dei trasporti è la logistica degli stessi trasporti. Quindi, se non si è in grado di essere buoni clienti di se stessi, la filiera nel complesso non può funzionare al meglio. Occorre quindi impegnarsi per colmare questi gap”*.

E' stata quindi la volta di **Anna Masutti**, professore ordinario di Air & Space Law e di European Transport Law all'Università di Bologna e presidente di Rete Ferroviaria Italiana (RFI S.p.A), la quale ha posto l'accento sul fatto che *“una riflessione sui temi legati a vario titolo alla logistica intesa nella sua accezione più ampia, non può prescindere dagli eventi che si sono succeduti dall'inizio del 2020 in avanti, e che hanno rappresentato una cesura netta con il passato. Difatti, tali circostanze hanno determinato un cambio di paradigma che inciderà inevitabilmente sui nostri modelli di produzione e consumo, almeno come li abbiamo conosciuti finora. La sostenibilità sociale, ambientale ed economica cessa di essere considerata prevalentemente una leva di marketing e diviene a tutti gli effetti un valore da porre al centro dei processi di produzione di beni e servizi”*. All'interno di questo quadro, la logistica assume un ruolo fondamentale, da qualunque punto di vista la si guardi: come leva di sviluppo a sostegno del sistema produttivo, come fattore determinante delle catene di approvvigionamento e distribuzione, come elemento in grado di condizionare in maniera rilevante la sostenibilità e la competitività del sistema economico nel suo insieme. *“In sintesi– ha detto Masutti - tutto ciò che aveva una visibilità limitata nel mondo prima del covid, viene ora posto in primo piano e reso evidente a tutti, Rfi intende svolgere un ruolo da protagonista e proattivo di concerto con la logistica, soprattutto per quanto riguarda l'elettrificazione della rete e il contenimento dei costi”*.

Image: STE_6256.JPG

Il tavolo dei relatori dell'evento della prima parte del convegno, con l'avv. Anna Masutti al podio

Michele Acciario, professore associato di logistica marittima alla Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, si è soffermato sui problemi della transazione energetica nel settore marittimo, sottolineando come *“le aziende che individueranno le giuste soluzioni di mercato, sfruttando gli strumenti di supporto ora disponibili, si troveranno in una posizione avvantaggiata in futuro per ridurre il consumo di carburante e soddisfare i più severi requisiti normativi che saranno imposti alle navi nel prossimo decennio”*. Nel particolare, tenendo conto che *“è possibile fornire una serie di raccomandazioni per gli armatori e gli operatori del settore. Il settore marittimo è uno dei principali contribuenti delle emissioni di gas serra e come tale rimarrà la pressione sul settore per la decarbonizzazione. Nonostante l'importanza dell'industria marittima nel facilitare il commercio internazionale, dato che altri settori stanno riducendo progressivamente la loro impronta di carbonio, il settore marittimo sarà oggetto di una pressione crescente nel prossimo decennio. Ciò aumenterà la necessità di trovare soluzioni per la decarbonizzazione per i singoli armatori e per le navi”*. Infatti, *“Commissione e Parlamento europei hanno dato un chiaro segnale sul fatto che l'industria navale europea dovrà decarbonizzare oltre gli obiettivi fissati nella Strategia iniziale dell'IMO. L'European Green Deal mira a sfruttare la decarbonizzazione come*

un'opportunità commerciale per rafforzare la competitività del settore marittimo europeo e porre l'Europa all'avanguardia delle nuove tecnologie sostenibili. Ci saranno finanziamenti e sostegno all'innovazione, almeno nelle fasi iniziali dell'adozione delle nuove tecnologie a basse emissioni per ridurre le barriere e i rischi. La regolamentazione comporterà una transizione energetica per il settore e la rapida adozione di tecnologie a basse emissioni di anidride carbonica e altri gas serra farà scattare la necessità di trovare soluzioni a basse emissioni". In ogni caso "Nessuna singola tecnologia può garantire una completa decarbonizzazione. Solo con l'inclusione della propulsione nucleare e un sostanziale assorbimento di combustibili alternativi avanzati, sarebbe possibile raggiungere una sua diminuzione del 95% - 100%, ma è probabile che questi sviluppi si rivelino troppo costosi e che la propulsione nucleare sia considerata inaccettabile per motivi di sicurezza, e quindi è importante considerare le emissioni del ciclo di vita dei carburanti"

Ad aprire i lavori della tavola rotonda **"Orizzonti logistici: sappiamo la direzione, ma la pendenza?"** è stato **Antonio Romano**, fondatore di Inarea, e considerato tra i massimi esperti di brand design. Per Romano *"elemento primario è migliorare la percezione che si ha dell'ambito logistico. Ogni soggetto che esiste comunica, e lo fa anche quando non si accorge di farlo. Con il passaggio dall'analogico al digitale la comunicazione è diventata parte integrante della strategia. Ora si crea un 'palinsesto' attraverso una serie di punti di contatto, quindi ora compito dei logistici è quello di 'disegnare' il futuro per ottenere il 'rispetto' degli interlocutori. E' arrivato il momento di 'conoscere se stessi': prodotto e servizio diventano relazione, e chi sa gestirla può spostare il punto di vista sul settore. Nel mondo esistono 40 milioni di marchi registrati e fra questi Amazon è leader, ma se ci pensate la sua funzione è del tutto marginale rispetto all'enorme realtà che voi logistici rappresentate. Quindi è questo il messaggio da veicolare: può richiedere anni, ma è senz'altro la strada da intraprendere"*.

Image: STE_6420.JPG

Antonio Romano

L'avvocato **Maddalena Castellani**, specializzata in diritto industriale, diritto d'autore, diritto delle nuove tecnologie e diritto della privacy, ha posto l'accento sull'importanza della blockchain, il sistema che facilita il processo di registrazione delle operatività e la tracciabilità dei beni nelle relazioni commerciali, uno strumento che *"serve alla logistica perché può fungere da libro mastro, da contenitore delle informazioni. Si tratta di un mondo che ha la possibilità di crescere enormemente nel medio periodo, ed è per questo è importante 'spingere' la politica - in Italia e in Europa - nel regolamentare il più in fretta possibile questa*

nuova leva economica con normative che siano chiare e precise”.

Image: STE_6449.JPG

Maddalena Castellani

Per **Marco Facchinetti**, professore presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano e adjunct faculty della State University di New York, *“ci troviamo a vivere un momento particolare: siamo chiamati a costruire la parte fisica e strutturale di relazioni di scambio per moltissima parte immateriali (aprire un sito, selezionare un oggetto, metterlo in un carrello virtuale, pagarlo, attenderlo all’uscio di casa), e nel nostro agire ci troviamo immersi in una nuvola dai contorni variabili di difficoltà, ostacoli, pareri, permessi, opinioni, costi che sempre più rendono il mestiere che svolgiamo tutti i giorni - voi da operatori o da sviluppatori, noi da progettisti - difficile, in salita, e ancor più apparentemente privo di contenuti di qualità, interesse, ricerca. Così non è e così non può essere e insieme cerchiamo di capire come scrollarci da addosso questa veste pesante e non corretta che sempre più ci viene attribuita”.* Per tutto questo, secondo Facchinetti *“Sempre comunque di infrastrutture si parla ed è senza dubbio proprio questo aspetto che deve far riflettere, perché attraverso questo cambiamento di paradigma e collegando la logistica al mondo a cui appartiene più naturalmente è possibile anche sovvertire proprio quella cultura dell’opposizione alla base dei tanti no e dei tanti costi, che ogni progetto di logistica ormai vive. E’ su questi paradigmi che dovremo costruire le nostre prossime azioni, a seconda di quale sia il nostro ruolo nel processo e a seconda del tassello che rivestiamo. Che il mondo si muova e che le merci si spostino è un dato di fatto almeno da quando l’uomo ha smesso di camminare su quattro zampe e si è alzato in piedi; sta a noi far capire che per averle in mano, qualcuno le deve aver spostate, e che nel farlo non ha creato un danno ma ha prodotto valore”.*

Image: STE_6510.JPG

Marco Facchinetti

Nel suo intervento **Davide Chiaroni**, professore ordinario di Strategy & Marketing presso il Politecnico di Milano si è chiesto: *“Rivoluzione verde, transizione ecologica, economia circolare, decarbonizzazione, obiettivi SDG, criteri ESG (Environmental, Social, Governance: tutti ne parlano, ma sappiamo davvero cosa sono? E soprattutto quanto potranno impattare*

sull'economia del nostro Paese? Il rischio è quello di pensare che questa trasformazione sia troppo in là da venire - il 2050 (o la metà del secolo come recentemente definito al G20 di Roma) - oppure di pensare che basti qualche 'aggiustamento' di breve per rientrare tra i 'criteri' che via via le imprese definiscono per se stesse". Un tema, per Chiaroni, che "ci terrà occupati alla ricerca di soluzioni per i prossimi anni, se non decenni".

Image: STE_6576.JPG

Davide Chiaroni

In chiusura **Damiano Frosi**, esperto in Ingegneria gestionale del Politecnico di Milano ed esperto ricercatore logistico nonché direttore dell'Osservatorio sulla Contract Logistics dell'ateneo meneghino, ha sottolineato come il settore sia strettamente connesso "a un percorso di informazione (che va potenziato) e di formazione a tutti i livelli: così possiamo arrivare a creare occupazione di cui c'è tanto bisogno, nonostante stimiamo vi sia 1,4 milioni di persone impegnate nel settore a vario titolo. E parliamo di occupazione 'sana', 'reale', da sempre elemento chiave del processo di generazione del valore che riguarda prodotti e servizi, ma che sempre più diventerà strategica e di supporto all'evoluzione del business. A Frosi "piace ricordare la frase con cui Giovanni Leonida (uno dei padri della logistica moderna) iniziò la prima lezione del master al MIP a cui 10 anni fa ho partecipato come studente: 'Ricordate, la storia lo insegna: la logistica magari non è finita sui libri per le battaglie che ha fatto vincere, ma vi è certamente finita in tutte le battaglie che sono state perse'. Come a dire: fate attenzione in qualsiasi ambito, a non inserire una "buona logistica" nella strategia per il successo".

Image: STE_6620.JPG

Damiano Frosi

A concludere la mattinata **l'assegnazione dei premi Il Logistico dell'Anno 2021** (per il cui elenco e descrizioni rimandiamo al seguente link <https://bit.ly/325qycV>) e anche la consegna da parte del presidente Ruggeroni di una targa dedicata ad **Alvaro Spizzica, uno dei padri della logistica italiana**, ad **Angelo Candiani, presidente ASLAM**, a suggellare **l'ingresso di Assologistica nella Fondazione ITS**. La targa contrassegnerà un'aula dei corsi di logistica sostenibile di ITS Lombardo Mobilità Sostenibile che ogni anno in Lombardia formano moltissimi ragazzi (oltre 200 nel 2021) per accedere al settore della logistica con conoscenza

e competenza.