



PRONTI PER RIPARTIRE



ALESSANDRO PITTO
Presidente Spediporto

A quasi quaranta giorni dall'inizio del lockdown in cui tuttora ci troviamo (e svariati decreti dopo), per il settore della logistica appare necessario e utile fare il punto della situazione in vista della, sperabilmente prossima, cosiddetta Fase 2, ovvero la riapertura della maggior parte delle attività economiche.

Quali insegnamenti possiamo trarre da questo periodo, quali sono le principali difficoltà che le nostre imprese stanno affrontando oggi, e quali le prospettive di medio lungo termine?

La prima lezione che questa pandemia ci ha consegnato riguarda l'importanza della logistica come linfa vitale di una moderna società.

Mentre la libertà di movimento delle persone veniva progressivamente compressa, è avvenuta una presa di coscienza collettiva riguardante l'importanza del ruolo svolto dalle migliaia di lavoratori impegnati nella movimentazione delle merci.

A buon diritto, possiamo affermare che,

dopo il sistema sanitario, strenuamente impegnato nella lotta al virus, il sistema logistico è stato il secondo pilastro su cui si è retto il nostro sistema paese e a cui è stato affidato il compito di rifornire incessantemente la grande distribuzione.

I piccoli punti vendita o di arrivare fino alla nostra porta di casa, tramite un e-commerce sempre più pervasivo.

Quasi 100.000 imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato sono i numeri di un settore che non rappresenta solo il 9% del PIL nazionale, ma che oggi più che mai rappresenta il backbone della nostra economia.

L'auspicio è che tale consapevolezza non ci abbandoni, ma rimanga con noi e ci consenta di valutare la logistica non solo fra le voci di costo, possibilmente da ridurre anno dopo anno, ma ci faccia apprezzare anche il valore aggiunto che questa apporta ai prodotti della nostra industria o il vantaggio competitivo che può attribuire alle nostre imprese.

Il valore di una logistica non più vista in



chiave meramente speculativa, ma solida e resiliente non potrà più essere disconosciuto dal mondo dell'industria.

Una seconda lezione riguarda il ruolo rivestito dalla digitalizzazione nell'assicurare la continuità di processi e servizi anche nel caso di una pandemia come quella attuale. La disponibilità di transazioni digitali a disposizione delle imprese di trasporto e logistica assume una nuova declinazione ove consente lo scambio di documenti, informazioni ed istruzioni senza il ricorso ad interazioni interpersonali. In pochi giorni ci si è resi conto di quanti e quali scambi di documenti originali o copie cartacee avvengano in parallelo allo spostamento delle merci, creando occasioni di possibile contagio ad ogni touch point fra diversi operatori.

In questo frangente, i nodi o i distretti logistici, come porti, interporti e aeroporti, che hanno potuto contare su un sistema di interscambio delle informazioni completamente digitalizzato hanno goduto di un enorme vantaggio competitivo rispetto ai distretti che ne erano privi e che hanno dovuto fare di necessità virtù, inventandosi procedure estemporanee, disomogenee e tutt'altro che sicure.

Anche in questo caso, l'auspicio è che finalmente ci si renda conto dell'importanza fondamentale di addivenire ad una completa digitalizzazione dei processi logistici, attraverso l'adozione di linguaggi comuni e sistemi interoperabili.

Veniamo ora alle difficoltà che le nostre imprese si trovano oggi ad affrontare, difficoltà alle quali i recenti provvedimenti governativi hanno provato a porre un rimedio, almeno parziale.

La prima grande incognita riguarda il prevedibile calo dei volumi di traffico, che oggi il centro studi di Confetra quantifica in ragione del 20/25%, calo che dovrà essere fronteggiato attraverso una adeguata riduzione della base dei costi aziendali.

Una seconda preoccupazione concerne la disponibilità di sufficiente liquidità all'interno del sistema economico.

Le imprese della logistica si sono trovate ad affrontare, fino ad oltre la metà di Marzo, un'impennata di lavoro legata all'avanzare dell'epidemia e ora rischiano, in molti casi, di non ricevere il corrispettivo dovuto nei tempi previsti, o di non riceverlo affatto. Queste sono le ragioni che hanno spinto Confetra a richiedere al governo l'adozione di ulteriori misure rispetto a quelle approvate nel recente Decreto 23 dell'8 Aprile (cosiddetto Decreto Liquidità), finalizzate a "conseguire un'iniezione di liquidità attraverso strumenti diretti ed attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore".

Tre le proposte principali avanzate al governo: la riduzione flat del 40% del cuneo fiscale per i prossimi 20 mesi, la possibilità di incassare subito il 50% delle fatture inevase senza oneri tramite la Cassa depositi e prestiti, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le imprese che dimostrino un gap di fatturato tra il periodo dell'emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.

A titolo personale, mi permetto di avanzare un paio di ulteriori proposte, realizzabili a costo zero o quasi.

La prima consiste nella rapida semplificazione e sburocratizzazione del complessivo processo di controlli alle merci e all'avvio immediato dello sportello unico e dei controlli. Non vi è più tempo per differire l'introduzione di meccanismi di semplificazione che, a saldi di spesa pubblica invariati, porterebbero un enorme beneficio alle merci ed agli operatori.

La seconda proposta consiste nel prevedere un sia pur piccolo, ma significativo vantaggio fiscale agli esportatori che vendano la propria merce su base CFR o Door.

Un recentissimo studio pubblicato da Contship Italia, svolto con il supporto scientifico di SRM, ha evidenziato come il 67% dell'export italiano viaggi su base EXW (dato in crescita rispetto all'anno precedente).

Questo numero rappresenta plasticamente la sostanziale abdicazione del sistema Italia da un ruolo di regia nella gestione della logistica delle proprie merci. Le imprese esportatrici italiane in sostanza, con poche lodevoli eccezioni, preferiscono vendere i propri prodotti sulla porta di casa, disinteressandosi del loro trasporto e consegna e rinunciando a controllare una delle leve competitive

che avrebbero a disposizione in termini di costo e livello di servizio.

Riconoscere un vantaggio fiscale agli esportatori che, al contrario, vendano su base CFR o Door rappresenterebbe un forte incentivo a riprendere in mano il controllo della propria logistica e conferirebbe uno straordinario impulso alle imprese logistiche nazionali, accompagnandone la crescita e l'espansione sui mercati internazionali.

Quali sono, infine, le prospettive a medio lungo termine per il settore della logistica?

Per quanto riguarda l'anno in corso, una diminuzione dei volumi di traffico è ormai data per certa da tutti gli analisti e operatori del settore. Indubbiamente le scelte politiche di sostegno all'economia in generale e al settore della logistica in particolare, attuate dai singoli governi saranno decisive nell'accorciare o allungare il perdurare della crisi.

Gettando il nostro sguardo più in là, oltre l'emergenza contingente, è altrettanto indubbio che il settore della logistica subirà cambiamenti duraturi, alcuni dei quali cambieranno le modalità organizzative del lavoro e si introdurranno best practices che concilino l'efficienza dei cicli logistici con la sicurezza delle persone.

Soluzioni digitali e smart troveranno sempre più ampia applicazione.

Verrà privilegiata una logistica resiliente, in grado di fronteggiare crisi e situazioni di emergenza.

Cambierà la geografia della logistica, con fenomeni di re-shoring di attività produttive ritenute strategiche, che non saranno più delocalizzate in paesi ritenuti a rischio.