

Gli Eventi del Sole Logistics Day

24

A CURA DI 24ORE EVENTI
In collaborazione con
Assologistica.

Main partner: DHL, MC Kinsey.
Official partner: Geodis, ID Logistics, MHW, Trifirò & Partners.

«La logistica vale il 9% del Pil: è il partner dell'economia reale»

Il dibattito. Destro (Confindustria): è il settore che collega domanda e offerta, industria e consumo. Assologistica e Federdistribuzione annunciano il progetto «Cruscotto» per la trasparenza dei contratti

Marco Morino

La logistica è il partner strategico dell'economia reale. È ciò che collega domanda e offerta. Industria e consumo. Il settore logistico, nelle sue varie articolazioni, svolge un ruolo decisivo e trainante per lo sviluppo industriale e commerciale del nostro Paese in quanto garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import ed export. Produce benefici a tutti i consumatori finali, cittadini e famiglie, e al sistema delle imprese produttrici e del commercio.

Lo dicono Carlo Alberto Buttarelli, presidente di Federdistribuzione, Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria per i trasporti, la logistica e il turismo, e Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, parlando ieri al Logistics Day. L'evento, organizzato a Milano da «Il Sole 24 Ore» in collaborazione con Assologistica e con il patrocinio di Federdistribuzione, è stato aperto dall'intervento del direttore Fabio Tamburini. Oltre mille i partecipanti tra pubblico in presenza e online.

Introduce Tamburini: «Con il Covid c'è stata una presa di coscienza diffusa del ruolo della logistica in Italia. Si è cominciato ad avere ben chiaro il collegamento tra il mondo produttivo, quello commerciale e la vita reale. Ora deve crescere sempre di più la consapevolezza dell'importanza della logistica».

Spiega Destro: «La logistica oggi non è più un settore di supporto, né un mondo a sé, ma un protagonista centrale della competitività industriale e della trasformazione soste-

nibile del nostro Paese. Oggi è necessario un legame stretto tra manifattura, logistica e distribuzione. Anche per questo Confindustria ha avviato l'Osservatorio permanente sulla mobilità delle merci e sulla dotazione infrastrutturale».

I numeri confermano la crescita della logistica in Italia: di fatturato e di posti di lavoro. Grazie al vertiginoso sviluppo dell'e-commerce, oggi questo settore esprime un valore di oltre 156 miliardi di euro, pari al 9% del Pil nazionale, conta quasi 100 mila imprese e impiega circa 1,4 milioni di lavoratori. Continua Destro: «Negli ultimi anni abbiamo assistito a una presa di coscienza collettiva, anche in Confindustria, sul ruolo della logistica. La logistica è un'infrastruttura immateriale della modernità. È ciò che tiene insieme il sistema produttivo, che connette imprese e mercati. Non possiamo accorgercene solo durante le emergenze, come è accaduto con il Covid».

Eppure, sono ancora molte le potenzialità inesprese. I flussi di merci sono leva di potere strategico e geopolitico. E l'Italia, con la sua posizione al centro del Mediterraneo, ha la possibilità e la responsabilità di diventare una piattaforma logistica continentale. Ma servono visione sistemica, interoperabilità e intermodalità.

Sul punto, Costanza Musso, amministratrice delegata di M. A. Grendi dal 1828 (società di spedizioni marittime), lancia un monito: «Nel Mediterraneo, soprattutto in Italia, non esistono porti di destinazione finale. Questi ultimi sono tutti nel Nord Europa. E così la merce, per arrivare sui nostri mercati, è costretta a percorrere migliaia di chilometri aggiuntivi.

Questa distorsione logistica ha un costo molto rilevante, in termini di tempo e anche di inquinamento. Quindi - continua Musso - noi abbiamo un bacino, dietro cui c'è tutta l'industria del Sud Europa, dove non arrivano direttamente le merci, perché le grandi navi da 20 mila teu hanno bisogno di terminal capaci di accogliere migliaia di container al giorno e in Italia questi terminal non esistono. È su questi temi che dobbiamo riflettere».

Secondo gli esperti, è necessaria una strategia comune tra industria, distribuzione e imprese della logistica per rafforzare il posizionamento del made in Italy sui mercati internazionali. E qui Destro introduce un dato: «Bisogna intervenire sul paradigma del franco fabbrica, che vede il 75% delle nostre esportazioni partire a carico del cliente. Questa è un'abitudine operativa che va cambiata, perché regala ad altri Paesi il controllo della catena logistica e la valorizzazione di interi segmenti di servizio. Questo non ce lo possiamo più permettere».

Inoltre, occorre investire sul capitale umano. La logistica del futuro ha bisogno di nuove figure professionali: ingegneri, data analyst, esperti di sostenibilità, operatori digitali della supply chain e operatori del-



l'intelligenza artificiale.

C'è poi il grande tema delle regole, per proteggere le imprese sane dall'insorgere di situazioni problematiche. In questo senso, al Logistics Day è stato presentato il progetto Cruscotto per la gestione dei contratti di appalto nella logistica. L'idea nasce in Assologistica e vi hanno subito aderito Federdistribuzione e Confindustria.

Spiegano Buttarelli e Ruggerone: «Il Cruscotto è un tavolo comune tra aziende industriali, operatori della logistica e imprese della distribuzione per discutere di regole, trasparenza delle procedure ed emersione delle aree grigie che oscurano la filiera. L'obiettivo è arrivare a una corretta gestione dei contratti di appalto nella logistica e al controllo dei costi. Il tutto potendo disporre di dati certi, che consentano alle componenti della filiera una verifica puntuale sulla regolarità nei pagamenti Iva, sugli adempimenti previdenziali e contributivi, sulle condizioni di salute e sicurezza sul lavoro e su molti altri indicatori».

Il progetto Cruscotto è stato presentato ai sindacati, al mondo delle cooperative e alle forze politiche di maggioranza e opposizione, ricevendo un ampio apprezzamento. L'obiettivo è trasformare il Cruscotto in legge, attraverso il lavoro del Parlamento.

Conclude Ruggerone: «La logistica rende possibile il quotidiano, collegaciò che produciamo e consumiamo. Ma cresce più velocemente delle regole che dovrebbero governarla. Anche per questo nasce il progetto Cruscotto, una piattaforma nazionale per portare trasparenza e fiducia nel sistema. Vogliamo un sistema regolato, come un campo da tennis con linee uguali per tutti, non una giungla dove vince il più forte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DS6901

Contratti genuini e stop al subappalto: i cardini del Ccnl

DS6901

Il rinnovo del 2024

Le tutele

Uno dei punti centrali del Ccnl logistica, trasporto merci e spedizione, rinnovato lo scorso dicembre, è contenuto nell'articolo 42 che limita il subappalto e prevede la qualificazione della filiera, come emerso nella tavola rotonda dedicata alle regole del mercato del lavoro nell'ambito dell'evento che ha avuto come main Sponsor DHL Express Italy e McKinsey & Company, mentre official sponsor sono stati Geodis, ID Logistics, ManHandWork, Studio legale Trifirò & Partners.

La qualificazione, ha sottolineato l'avvocato Luca Peron, partner dello studio legale Trifirò & Partners, «ha una importanza fondamentale per il settore in quanto mira a contrastare dumping contrattuale e interposizione di manodopera, aspetti che negli ultimi anni hanno catalizzato l'attenzione delle Procure della Repubblica».

Sempre l'articolo 42 ha previsto il divieto di subappalto, con l'eccezione dell'assegnazione a impresa consorziata o dello stesso gruppo societario. Inoltre, sulla scorta del "Cruscotto" (si veda articolo a fianco), la qualificazione - ha evidenziato Giada Benincasa, direttrice Adapt servizi - prevede il rispetto di requisiti che l'appaltatore deve avere in termini di «idoneità tecnica e professionale, capacità economico-finanziaria, regolarità contributiva e sicurezza sul lavoro. Ma si devono considerare anche i requisiti sostanziali indicati nella normativa di riferimento e cioè l'articolo 29 della legge Biagi e nel Codice civile».

Nel suo complesso il contratto «ha la caratteristica di essere di filiera - ha aggiunto Bianca Picciurro, dirigente Assologistica - e ciò è un valore aggiunto, in quanto permette di avere un elemento di regolazione del lavoro omogeneo in tutti i segmenti». Un testo che si distingue anche per l'aumento della flessibilità «che nelle imprese della logistica è fondamentale, anche se i passi compiuti sono insufficienti».

Sono state incrementate le percentuali massime di lavoratori a termine e a orario ridotto. La flessibilità «non solo di orario ma di gestione del persona-

le» ha affermato Annalisa Cavallo, amministratrice delegata ManHandWork «per le aziende appaltatrici sono fondamentali in quanto ci sono periodi importantissimi di stagionalità e quindi anche l'incremento del part time è rilevante perché la stagionalità è non solo mensile ma anche settimanale e poter assumere part time verticali costituisce un bell'aiuto».

Tuttavia sul fronte della flessibilità si potrebbe andare oltre, ma i tempi non sono maturi per portare al tavolo contrattuale alcune soluzioni, come lo staff leasing, ancora percepito, sul fronte sindacale, come elemento di precarietà. Confronto sindacale che tuttavia è un corollario necessario del Ccnl rinnovato il quale, come evidenziato da Bianca Picciurro, contiene dei principi che devono essere declinati concretamente a livello aziendale e ter-



LUCA PERON
Avvocato,
partner Studio
legale Trifirò &
Partners

ritoriale. E quando ci si siede al tavolo, il rapporto con i sindacati di base può essere complicato. Tuttavia secondo Luca Peron «il cambio di paradigma contenuto nell'ultimo rinnovo, garantendo una maggiore tutela dei lavoratori dal punto di vista normativo potrebbe erodere spazio ai sindacati di base».

Che il Ccnl offra un quadro generale da declinare sulle situazioni specifiche lo ha confermato Emanuele Puglia, managing director ID Logistics Italia, secondo il quale «non dobbiamo dimenticarci che lavoriamo con le persone e che se trattate con rispetto la contrattazione diventa meno complicata». In quest'ottica il welfare aziendale aiuta a creare un clima migliore. «Si tratta di un asset fondamentale - ha proseguito Puglia - per governare al meglio le risorse. Noi cerchiamo di utilizzarlo per aumentare il reddito disponibile dei dipendenti, evitando però interventi fine a loro stessi, ma legandoli a obiettivi aziendali che contribuiscono a incrementare l'efficienza».

—M.Pri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Obiettivo sostenibilità con intelligenza artificiale e competenza degli operatori

Le strategie

Si punta all'innovazione

La logistica è un universo complesso, caratterizzato da numerose sfaccettature in cui convivono, tra le altre cose, nuove tecnologie e apporto umano, intelligenza artificiale e rapporto con il territorio.

L'utilizzo dell'intelligenza artificiale, ad esempio, e la standardizzazione hanno consentito a Geodis di migliorare sensibilmente la gestione degli ordini. Antoine Thorin, Ai solutions manager dell'azienda, ha spiegato come l'impiego dell'intelligenza artificiale consente di ridurre i tempi di elaborazione delle richieste dai dieci minuti necessari in caso di intervento solo umano a circa un minuto.

La tecnologia è fondamentale anche nel business delle spedizioni esprese ma convive con il fattore umano, come testimoniato da Nazarena Franco, Ceo Dhl Express Italy. «Conessioni, presenza, tracciabilità sono key asset, a cui va aggiunta l'intelligenza artificiale combinata con il tocco umano che, in questa tipologia di servizi, è ancora molto apprezzato e fa la differenza, ad esempio, nell'approccio al cliente da parte del corriere che effettua la consegna o nel customer service che è anche proattivo».

Digitalizzazione e automazione consentono a Barilla di avere efficienza e resilienza. I sistemi sviluppati dall'azienda, ha spiegato Gianluigi Mason, direttore logistica Italia del Gruppo Barilla, consente di comprendere quello che sta avvenendo, anche in modo predittivo, e di

gestire le anomalie in modo anticipato e tramite piattaforme di dialogo online. Il gruppo, inoltre, ha da tempo puntato sulla intermodalità ed è impegnata sulla decarbonizzazione del trasporto su gomma.

Tra le varie modalità di declinare il tema logistica, c'è chi ha deciso di svilupparla all'interno dell'impresa invece di esternalizzarla. «Una scelta che ha contraddistinto l'azienda da sempre - ha affermato Davide Vicini, Cfo Pinalli - e che costituisce una seconda anima oltre a quella commerciale». L'azienda beauty retailer, nata nel 1984, negli ultimi anni è cresciuta ulteriormente su questo fronte, con un investimento da oltre 2 milioni, revisione completa dei flussi e dei processi e un ampliamento della forza lavoro.

—M.Pri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRA I PARTECIPANTI



Il dialogo tra attori istituzionali e operatori economici è un fattore necessario per concretizzare importanti obiettivi



CARLO ALBERTO BUTTARELLI
Presidente Federdistribuzione



Il commercio globale sta cambiando rotta e Dhl Express, grazie al suo team di esperti, accompagna le aziende verso nuove mercati e opportunità



NAZZARENA FRANCO
Ceo Dhl Express Italia



Intelligenza artificiale generativa, pricing innovativo e sostenibilità oltre la compliance apriranno a nuove frontiere di efficienza e valore



ANDREA BERTELÈ
Partner McKinsey & Company



Il Ccnl lascia ampio spazio alla contrattazione di secondo livello e il welfare aziendale è un asset fondamentale



EMANUELE PUGLIA
Managing director ID Logistics Italia



Flessibilità non è soltanto una parola: servono strumenti contrattuali efficaci e dialogo vero con le parti sociali, altrimenti le novità restano sulla carta



ANNALISA CAVALLO
Amministratore delegato ManHandWork



Geodis sfrutta l'intelligenza artificiale per migliorare i suoi servizi di logistica 4PL, in particolare nella elaborazione degli ordini



ANTOINE THORIN
AI solutions manager Geodis

Mille
DS6901 DS6901

I PARTECIPANTI

All'evento Logistics Day 2025
censiti oltre mille partecipanti
tra pubblico in presenza e online



**FABIO
TAMBURINI**
Direttore del
Sole 24 Ore



**LEOPOLDO
DESTRO**
Delegato
Confindustria ai
Trasporti e
Logistica



**UMBERTO
RUGGERONE**
Presidente
Assologistica



In Assolombarda. Da sinistra, Carlo Alberto Buttarelli, Umberto Ruggerone e in collegamento Leopoldo Destro conversano con Marco Morino del Sole 24 Ore