

# SPECIALE LOGISTICA

**FOCUS.** A TU PER TU CON ARMANDO SPANÒ, DIRETTORE VENDITE DI MULTICONSULT. «MOLTO GRAVE LA SITUAZIONE DELLE AUTOSTRADE»

## «La priorità? Snellire il settore dei trasporti»

«La conoscenza informatica è ancora poco diffusa tra gli operatori del nostro settore»

«La conoscenza informatica è ancora poco diffusa tra gli operatori del nostro settore, la connettività a banda larga non è accessibile in tutto il territorio, mancano delle linee guida per aiutare e semplificare l'interconnessione dei sistemi e velocizzare lo scambio delle informazioni». Lo dice in questa intervista Armando Spanò, direttore vendite di Multiconsult.

**L'Italia continua a sostenere costi maggiori per la logistica delle merci rispetto ad altri Paesi europei. Secondo il nuovo governo è soprattutto un problema di infrastrutture. E' così?**

«Certamente la mancanza di infrastrutture moderne e adeguate è una delle principali cause dei costi superiori della distribuzione nel nostro paese. La rete viaria svolge un ruolo centrale nel sistema di trasporto del paese. Infatti, non solo la maggioranza del trasporto merci utilizza il sistema stradale, ma questo rappresenta un elemento di connessione insostituibile fra il territorio e i nodi di trasporto multimodale (porti, aeroporti, stazioni, centri merci). Inoltre, il sistema stradale nazionale presenta squilibri notevoli in termini di qualità, sicurezza, livelli di dotazione e di congestione. In Europa l'estensione della rete autostradale è aumentata, nell'ultimo decennio, del 27,4%. Con punte di crescita molto elevate in paesi come Portogallo (245%), Irlanda (232%) e Grecia (165%). Mentre in Italia la rete è cresciuta solo in misura molto limitata (1,4%). Nell'ambito del trasporto ferroviario, la necessità di ammodernamento degli impianti è evidente se si osserva che oltre il 90% della rete è costituita da linee a semplice binario. Per milione di abitanti l'Italia ha 279,1 km di rete, siamo collocati ben al di sotto della media europea (430,0km). L'inadeguatezza non riguarda solo le infrastrutture espressamente dedicate al trasporto delle merci, ma anche quelle per il trasporto delle informazioni telematiche. La conoscenza informatica è ancora poco diffusa tra gli operatori del nostro settore, la connettività a banda larga non è accessibile in tutto il territorio, mancano delle linee guida per aiutare e semplificare l'interconnessione dei sistemi e velocizzare lo scambio delle informazioni. Pensiamo alle opportunità offerte dalle nuove modalità di navigazione del cosiddetto "Web 2.0", che permettono ai dati di diventare indipendenti dalla persona che li produce o dal sito in cui vengono creati. In Multiconsult Milano crediamo e investiamo e in queste nuove tecnologie che, abbinate al know-



how di settore maturato in 22 anni di presenza nel mercato, ci permettono di offrire soluzioni innovative che riducono i costi dell'IT e portano vantaggi competitivi. I clienti trovano in Multiconsult Milano non solo un fornitore tecnologico, ma anche un business partner capace di offrire soluzioni informatiche che non sono un "semplice" supporto al business aziendale ma un anche un catalizzatore di nuove opportunità. XEDI, la nostra offerta modulare per automatizzare i processi di controllo, inoltre ricezione delle dichiarazioni doganali (Intrastat, Cargo e Accise), è un "servizio", in ottica SOA, che esonera il cliente dalla complessità di gestire incombenze operative e burocratiche onerose».

**Quali altri interventi attendete dal settore pubblico oltre a quelli sulle infrastrutture?**

«I servizi che ruotano intorno al mondo dei trasporti giocano un ruolo chiave e centrale nella società attuale e nell'economia. Nell'Europa dei 25 il mondo dei trasporti rappresenta il 4,3% del valore prodotto. Per questo riteniamo che il governo debba attuare una politica di snellimento in un settore, come quello dei trasporti, in cui le competenze amministrative ricadono su molteplici enti: ministero delle

infrastrutture e dei trasporti, regioni, province, comuni, eccetera. L'eliminazione delle frontiere all'interno dell'Unione europea ha contribuito allo sviluppo di un sistema di produzione just-in-time. Riteniamo necessario che, di pari passo, il sistema informatico per la gestione dei trasporti si modernizzi per offrire i servizi necessari al supporto di questo modello. Il settore pubblico deve creare il substrato sul quale soluzioni innovative come quelle di Multiconsult Milano si possano "innestare" in un'ottica SOA (Service Oriented Architecture). Quale settore, meglio di quello dei servizi dei trasporti, si presta come valido campo per raffigurare e implementare la SOA? L'approccio sistemistico della SOA prevede dei "servizi", in esecuzione su piattaforme eterogenee, in grado di interagire tra di loro attraverso degli standard definiti e accettati in tutto il mondo. Immaginiamo la trasmissione delle informazioni in ambito SOA come l'uso del "container" nei trasporti. Il container permette alle merci contenute di "passare" da un sistema di trasporto ad un altro senza essere disimballate. Identificamente, in un universo informatico SOA compliant, l'informazione può viaggiare tra piattaforme ap-

plicative diverse senza necessità che ad ogni passaggio si cambi "l'imballo" cioè il documento cartaceo, il fax, l'email, o uno degli innumerevoli standard per l'intercambio dei dati».

**In Italia manca un grande operatore logistico di caratura nazionale. Fs ha annunciato di volerlo diventare, e intanto ha stretto un accordo con Poste ed è sbarcata nel business terminalistico a Genova Voltri. Come giudica questo fenomeno?**

«Io ritengo che il nuovo operatore "Italia Logistica" avrà successo nell'ambito delle aree della logistica urbana, logistica inversa e Ho-Reca, sfruttando i punti di forza delle due società originarie: Poste e FS. Credo che si inserirà in quel 8,0% (in termini di addetti) di grandi imprese presenti in un settore dove la polverizzazione imprenditoriale fa sì che le piccole imprese con uno o due addetti costituiscono ben il 75,8% del totale. Se guardiamo ai numeri dei trasporti nel territorio italiano, abbiamo una situazione dove su un totale di 180 Milioni di tonnellate trasportate in un anno, quasi il 40% sono relativi a percorrenze sotto i 100KM. E solo 38 Milioni di tonnellate su trasporto ferroviario. In questo scenario penso che ci sia spazio sia

per i grandi operatori, con offerte mirate e general purpose, sia per aziende locali e/o specializzate».

**La logistica è sempre più dominata dai global carrier che tendono a coprire l'intera catena di trasporto. Quali sono i vantaggi e gli svantaggi per i clienti?**

«L'approccio e l'offerta del global carrier non sempre è in grado di soddisfare tutte le esigenze di un mercato così variegato e frammentato. Per questo noi riteniamo che il vantaggio principale, per il cliente finale, possa arrivare da una rete infrastrutturale che includa delle vie di comunicazione principali (global carrier) ma anche dalle vie parallele e secondarie, come dimensioni, per servire domande specifiche e specializzate. E' importante che queste "vie" siano interconnesse per poter "pacchettizzare" delle offerte di servizi che includano i vantaggi di ambedue gli approcci. Le soluzioni innovative offerte da Multiconsult Milano, per la gestione logistica e magazzino, consentono all'utente finale di soddisfare l'intera gamma di richieste/esigenze che un mercato, in fase di crescita e modernizzazione, richiede. La nostra soluzione XEDI, per automatizzare i processi legati al dialogo telematico con l'Agenzia delle Dogane, è un "servizio" innovativo realizzato per essere facilmente integrato, attraverso delle interfacce conformi agli standard IT come i Web Service, in ogni soluzione esistente qualsiasi sia la piattaforma ospitante».

**Quali spazio lasciano i global carrier a soggetti più piccoli ma magari più specializzati?**

«Nell'UE la crescita dei trasporti di merci è stata del 2,8% all'anno nel periodo 1995-2005 mentre il PIL reale è cresciuto del 2,3% all'anno. A questo trend positivo aggiungiamo che in Italia le imprese che svolgono servizio di trasporto merci sono circa più di 120.000 con quasi 700.000 addetti. Il trasporto merci, la frammentazione dei flussi fisici, la terziarizzazione dei servizi logistici, la maggiore richiesta di qualità del servizio (tempestività della consegna, sicurezza del carico, eccetera) hanno comportato la crescita della domanda aggiuntiva del trasporto merci. In questo scenario non manca lo spazio per i piccoli operatori che devono, così come in altri settori, seguire la strada della specializzazione non potendo competere, con i grandi, sui prezzi. Questa specializzazione non può prescindere dall'utilizzo, in maniera tattica e strategica, dell'informatica applicata ad ogni aspetto della conduzione del business aziendale».

STICCO: «PUNTARE SULLA PROFESSIONALITÀ»

Trasporti efficienti e personale specializzato. Per Antonio Sticco, amministratore unico della Sticco Sped srl, è questa la ricetta vincente per la logistica italiana.

**L'Italia continua a sostenere costi maggiori per la logistica delle merci rispetto ad altri Paesi europei. Secondo il nuovo governo è soprattutto un problema di infrastrutture. E' così?**

«La parte politica pensa alle infrastrutture e fa bene, ma oltre a questo occorre una maggiore volontà delle aziende di servirsi della logistica, è implicito che aumentando il volume della merce i costi scendono».

**Quali altri interventi attendete dal settore pubblico oltre a quelli sulle infrastrutture?**

«Il settore pubblico deve comprendere che la logistica per essere competitiva ha bisogno di due fattori principali: trasporti efficienti e personale specializzato. Pertanto concedere alle aziende della logistica incentivi per il personale e riduzione delle tasse sui mezzi di trasporto (camion, navi, ferrovie)».

**In Italia manca un grande operatore logistico di caratura nazionale. Fs ha annunciato di volerlo diventare, e intanto ha stretto un accordo con Poste ed è sbarcata nel business terminalistico a Genova Voltri. Come giudica questo fenomeno?**

«Positivo, è necessario dare l'esempio ed auspicare che al primo grande operatore se ne aggiungano in un prossimo futuro altri».

**La logistica è sempre più dominata dai global carrier che tendono a coprire l'intera catena di trasporto. Quali sono i vantaggi e gli svantaggi per i clienti?**

«La spersonalizzazione della operazione logistica, mi spiego meglio, il global carrier fornisce un servizio door to door, ma il cliente è soltanto informato che riceverà la spedizione, non ha più il piacere di seguire e far seguire la sua merce».

**Quali spazio lasciano i global carrier a soggetti più piccoli ma magari più specializzati?**

«Fortunatamente oggi in Italia e specialmente al Sud, i soggetti piccoli, ma specializzati non sono stati ancora esautorati dai global carrier».

LOGISTICA E TECNOLOGIE. PARLA MARCO STANTE (DIREZIONE-MANAGEMENT DI ECOTRANS)

## «Per fare sistema servono persone preparate»

«Per fare sistema ci vogliono persone preparate. In quest'ottica, credo che si dovrebbe puntare a migliorare l'istruzione e la formazione in generale, e ristabilire un sistema meritocratico». Il suggerimento arriva da Marco Stante, della direzione-management di Ecotrans.

**L'Italia continua a sostenere costi maggiori per la logistica delle merci rispetto ad altri Paesi europei. Secondo il nuovo governo è soprattutto un problema di infrastrutture. E' così?**

«Sicuramente l'Italia, in termini di infrastrutture, versa in una situazione di grave ritardo. Le reti ferroviarie sono insufficienti, le reti viarie sono insufficienti e i porti sono congestionati. Il male più grande è che non riusciamo a vedere grandi progetti e pianificazioni per il futuro. Osservare le gru in azione nel porto di Singapore, nel nuovo porto di Shanghai o piuttosto che Ambur-

go, danno l'idea di un mondo che compete, tutto questo non è visibile da noi. Chi opera nel nostro settore percepisce questi limiti e subisce i pesanti costi che ne derivano».

**Quali altri interventi attendete dal settore pubblico oltre a quelli sulle infrastrutture?**

«Da un punto di vista generale, ritengo che vada colmata quella mancanza d'efficienza di cui il sistema pubblico soffre. Certamente questa è figlia di una cultura, dove il pubblico e privato spesso hanno pochi punti di contatto e di un mondo che non riesce a vedere nel sistema produttivo un alleato prezioso da dover sostenere. Per fare sistema ci vogliono persone preparate. In quest'ottica, credo che si dovrebbe puntare a migliorare l'istruzione e la formazione in generale, e ristabilire un sistema meritocratico. Oltre a questo, un intervento deciso deve essere attuato contro una fiscalità di venuta generalmente insostenibile».

**In Italia manca un grande operatore logistico di caratura nazionale. Fs ha annunciato di volerlo diventare, e intanto ha stretto un accordo con Poste ed è sbarcata nel business terminalistico a Genova Voltri. Come giudica questo fenomeno?**

«Questo fenomeno è l'ovvia conseguenza di quanto descritto prima. Da un sistema nel quale è complesso pianificare, che non lascia alle imprese le risorse per investire, che non fornisce un numero sufficiente di giovani adeguatamente formati, non ci si può aspettare grandissimi risultati. Il settore logistico resta così molto frammentato. Non a caso, i maggiori gruppi del settore a livello internazionale, sono Tedeschi e nord Europei. A livello nazionale, esistono aziende familiari ben strutturate, ma faticano a crescere ulteriormente. Per le FS, staremo a vedere».

**La logistica è sempre più domi-**

nata dai global carrier che tendono a coprire l'intera catena di trasporto. Quali sono i vantaggi e gli svantaggi per i clienti?

«E' vero, anche nel nostro settore si diventa globali, ma non riesco a vedere in questo un automatico elemento di vantaggio per i clienti. Sono dell'idea che la qualità fornita non sia sempre proporzionale alle dimensioni aziendali. Vi sono tuttavia progetti che richiedono una presenza globale e grandi capacità finanziarie, qui gli operatori globali diventano gli unici interlocutori possibili. In Italia, vedo ancora oggi, la media azienda come partner ideale per la gran parte del sistema produttivo».

**Quali spazio lasciano i global carrier a soggetti più piccoli ma magari più specializzati?**

«Lo spazio sufficiente, per poter ambire a diventare grandi. Il nostro maggior freno, non sono i global carrier, ma un sistema pubblico che non riesce a maturare».

