



**SHIPPING,
FORWARDING&LOGISTICS
meet INDUSTRY**

**L'alleanza tra industria, logistica e trasporti per la
crescita durevole dell'economia italiana**

Terza edizione

31 GENNAIO – 1 FEBBRAIO 2019

MILANO - ASSOLOMBARDA

Main topics

Sessione istituzionale

Prima Sessione

Il sistema infrastrutturale italiano ed europeo: fragilità e sviluppo necessario

Dopo Genova, gli operatori economici hanno scoperto quello che i logistici dicevano da anni. Il sistema infrastrutturale non richiede opere nuove e riqualificate solo per crescere, ma in certi casi anche per mantenere le posizioni. Troppi i colli di bottiglia e i passaggi obbligati che, pur presenti in tutta Europa (Rastatt, anche la saturazione degli hub intermodali tedeschi), da noi sono esasperati da una geografia complessa e affollata.

I principali progetti pubblici ma anche le iniziative private come il rilancio degli interporti e la loro trasformazione in centri logistici, lo sviluppo di infrastrutture virtuali per il massimo sviluppo dell'intermodalità, la necessità di guardare in modo integrato ai flussi a breve, medio e lungo raggio.

Seconda Sessione

La logistica e i trasporti, una industry vista con gli occhi delle industries

Qual è la percezione dei settori economici del ruolo che la logistica e il trasporto di merci svolgono nell'economia e il peso che hanno sulle loro attività. Un vecchio detto dice che le industrie italiane comprano logistica e trasporti, e si accorgono che qualcosa sta andando storto quanto le macchine si fermano per mancanza di rifornimenti o i clienti si lamentano perché i prodotti non arrivano in tempo. E' ancora così? A che punto è la collaborazione tra committenti e fornitori? E' possibile una strategia win-win? Quanto sono schierate le aziende industriali per il rinnovamento delle infrastrutture italiane?

Sessioni tematiche

B4L&M, Blockchain for Logistics and Manufacturing, dalla Supply Chain alla distribuzione, dai trasporti alle dogane

Il settore dei trasporti e della logistica sono caratterizzati dalla collaborazione di soggetti con diversi ruoli, e il loro funzionamento efficiente implica la fiducia tra i soggetti stessi. Purtroppo la crescente

complessità delle catene logistiche, l'inserimento di soggetti determinati ad aggirare le normative e le rules-of-trade e la complessità della giustizia commerciale costringono gli operatori a modalità complesse e farraginose di gestione, oltre che a esporli a rischi normativi e legali che sfuggono al loro controllo.

La tecnologia dei distributed ledger basate sulla crittografia mette a disposizione sistemi di tracciamento e di gestione contrattuale, anche automatizzata, che non richiedono la fiducia tra i soggetti partecipanti, e quindi promettono una rivoluzione nel settore logistico e delle supply chain. Per fare un esempio, un distributed ledger impedirebbe la modifica durante la catena logistica dei descrittori univoci dei carichi, che oggi è il metodo più diffuso per aggirare normative di qualità, doganali, sanitarie...

I distributed ledger sono anche alla base della criptovalute, che con il Bitcoin sono state la prima applicazione. Come le criptovalute possono diventare le nuove monete franche per gestire i pagamenti nella rete mondiale della logistica e dei trasporti riducendo i costi accessori. Possono essere le nuove lettere di cambio? Come possono integrarsi con altre applicazioni dei distributed ledger, come gli smart contracts, automatizzando la gestione delle lettere di credito?

La sessione fornisce una ricognizione delle tecnologie e dei più significativi progetti applicativi in corso.

La logistica e i trasporti per le PMI

Le piccole e medie imprese italiane sono caratterizzate da un approccio all'innovazione che privilegia da sempre la parte di progettazione e produzione, e tende a considerare le fasi a monte (sourcing e logistica industriale) e a valle (logistica distributiva) come meno importanti. Inoltre, la maggioranza delle aziende tende a gestire internamente la logistica e i trasporti e spesso non dispone di strumenti che permettano di monitorarne i costi. L'outsourcing logistico è visto come una soluzione per grandi aziende, anche per il timore di non ricevere un servizio adeguato, visto i propri flussi più limitati e meno continuativi e le proprie esigenze percepite come non-standard. La sessione mette a confronto aziende produttrici e fornitori di outsourcing logistico e di trasporto di nuova generazione (picking, kitting multisource, lavorazione finale, repackaging, end-to-end, milk run etc.), per capire lo stato dell'arte della LaTaaS (logistics and Transport as a Service) in questo ambito dimensionale cruciale per il nostro Paese.

Oltre la confezione: la qualità complessiva della logistica e dei trasporti come caratteristica distintiva del Made in Italy

Una bella confezione era la prima cosa che un cliente giunto a casa dal negozio vedeva di un capo d'abbigliamento, o di un oggetto di design, o ancora di un bottiglia di vino o di olio. Con l'affermarsi dell'e-commerce, la prima cosa che vede oggi è la scatola di cartone riciclato del merchant o dell'operatore logistico. Che strategie i brand del Made in Italy mettono in campo per non finire "omogeneizzati", con un effetto GDO cui finora erano riusciti a sfuggire? Che tipo di alleanza con gli

operatori logistici è possibile e quali sono i casi più interessanti? Una caratteristica tradizionalmente logistica può essere un fattore di differenziazione di un prodotto, al di là della retorica sul “servizio”?

Le ZES e le ZLS, quali contenuti, quali sinergie

A oltre un anno dall’approvazione dello status di porto franco per Trieste e dall’istituzione delle ZES, le visioni semplificanti della priorità della logistica sull’industria o viceversa hanno lasciato il passo a un approccio sinergico basato sul ruolo centrale della corretta individuazione dell’area geografica dove situare le Zone e della scelta dei settori strategici da privilegiare per l’insediamento. Contemporaneamente, le Zone Logistiche Speciali hanno fatto la loro apparizione. Non sono ancora chiari i loro contenuti e se come richiesto dagli operatori avranno una rilevanza di facilitazione economica (sospensione doganale) o solo di semplificazione burocratica. Quali progetti sono i più progrediti e su cosa basano le proprie prospettive? Quali le fonti di finanziamento? Che ruolo per il partenariato pubblico privato? Che vantaggi può portare una ZES temporanea per situazioni di crisi come quella di Genova? Che contenuti deve avere una ZLS per incidere sulla competitività del territorio? Quali i criteri di localizzazione? Quali le basi giuridiche? Che dice la Commissione UE?

Porti e settori economici: la necessaria specializzazione post-riforma, quali prospettive?

Tavola rotonda tra i rappresentanti delle autorità di sistema e gli operatori economici su strategie di specializzazione dei singoli porti all’interno del nuovo quadro organizzativo. Il porto al servizio del retroporto e del distretto economico; il porto come parte attiva nello sviluppo del distretto economico e della sua riconversione e riqualificazione. La situazione attuale e le prospettive. Le differenze d’approccio tra traffico bulk e a contenitori.

Geografia e geopolitica della logistica e dei trasporti merci: oltre la BRI

La Belt&Road Initiative ha riportato alla ribalta le basi geografiche del flusso di materie prime, semilavorati e prodotti finiti che alimentano fabbriche e centri distributivi. Rotte, porti, hub, linee ferroviarie, corridoi aerei, si snodano in un ambiente dato, che li influenza in modo decisivo. La Brexit anch’essa è intervenuta a risvegliare l’attenzione sul fatto che gli assetti geo-economici non sono dati per sempre e che la “freccia della storia” non ha una sola direzione.

Quali sono le rotte delle merci fondamentali per l’economia italiana? Quali i colli di bottiglia e le alternative? Che ruolo per lo Stato e per i soggetti privati? Che sicurezza per le rotte e gli hub logistici? Quali le regole e le soluzioni per i rischi assicurativi? Che strategie mettono in campo grandi

player e settori economici e che ruolo hanno le rotte e le destinazioni logistiche nelle loro strategie di sourcing e distributive? Che ruolo possono avere le tariffe doganali avere sulle rotte dei trasporti e sulla collocazione degli hub logistici?

Aeroporti, molto più che una pista: le sfide per lo sviluppo del cargo aereo

Il trasporto aereo delle merci si trova di fronte, per la componente aeroportuale, ad una doppia sfida: continuare ad accompagnare la crescita del trasporto time-sensitive portata dall'e-commerce, e dotarsi dei servizi da hub logistico utili ai grandi corrieri aerei, dai servizi doganali ed ispettivi ai parcheggi per i mezzi, dagli scali ferroviari per l'alta capacità/alta velocità ai magazzini refrigerati. Questi sviluppi potranno aumentare la capacità del cargo aereo a servire nuove esigenze di trasporto time-sensitive, come quello delle specialità alimentari fresche e branded (vino, olio, gourmet) e dei farmaci, che richiedono corridoi e modalità di handling specifici a valore aggiunto.

Il cargo aereo come soluzione per i colli di bottiglia terrestri e marittimi del Made in Italy time sensitive: quali offerte e quali le risposte dai possibili committenti?

Quali i fattori economici e tariffari nell'equazione di convenienza di un hub aeroportuale cargo rispetto a un altro?

Quali effetti dalla recente evoluzione nell'interpretazione delle normative sulla responsabilità degli operatori verso il committente ed il destinatario?

Che opportunità e che ostacoli nella localizzazione negli hub aeroportuali dei magazzini di prima linea?

