

#sglno2024



STATI GENERALI  
DELLA LOGISTICA  
DEL NORD-OVEST

2024



REGIONE  
PIEMONTE



Regione  
Lombardia

3

## NUOVA LOGISTICA PER IL LAVORO, LO SVILUPPO E LA COMPETITIVITÀ ECONOMICA

(a cura di Regione Piemonte)

### Digitalizzazione dei processi e formazione specifica degli operatori della logistica

Moderatori: **Daniele Caffarengo** (Dirigente Settore interventi regionali per la logistica e i trasporti, Regione Piemonte), **Enzo Pompilio D'Alicandro** (Amministratore delegato - Vicepresidente SITO LOGISTICA SCPA).

#### Introduzione

**La digitalizzazione dei processi e la formazione specifica degli operatori della logistica**, rappresentano due temi fondamentali per questo settore. Insieme, concorrono al miglioramento continuo dei processi delle filiere logistiche e valutare insieme i possibili adempimenti da intraprendere a favore dello sviluppo e del miglioramento di queste tematiche rappresenta lo scopo di questo tavolo.

Se da un lato "ICT per la logistica" e "Digital Supply Chain" rappresentano le soluzioni tecnologiche che consentono di ridurre l'utilizzo della documentazione cartacea e di modernizzare e automatizzare le operazioni per gestire processi in modo più rapido e sicuro, per far fronte a una domanda sempre più capillare di singoli prodotti con tempi di consegna sempre più rapidi, dall'altro risulta indispensabile un'armonizzazione delle piattaforme digitali a servizio della logistica, per garantire una maggiore interoperabilità tra le aziende, gli operatori del trasporto merci e le amministrazioni per una migliore linearità dei processi di filiera, con conseguente riduzione di tempi e costi.

In questo contesto, risulta quindi parallelamente importante la formazione specifica degli operatori della logistica. All'attività formativa il compito di fornire agli operatori del settore le competenze tecniche e manageriali, soprattutto trasversali, necessarie per gestire le nuove richieste del mercato. Attualmente, vi è la necessità di inquadrare, nello specifico, figure professionali specializzate, in grado di gestire e accompagnare il cambiamento tecnologico. **La formazione è un driver fondamentale** per la competitività delle aziende: migliorare la performance logistica significa ridurre i costi acquisendo un vantaggio competitivo attraverso migliori servizi offerti.

Ulteriore elemento importante da evidenziare è **l'individuazione di soluzioni innovative di trasporto, in particolare di “primo” ed “ultimo miglio” o di collegamento punto-punto**, che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, cercando di migliorare anche il sistema di collegamento porti-retroporti.

Stimolare un punto d'incontro domanda-offerta tra gli stakeholders e gli enti formativi nel campo della formazione specifica degli operatori della logistica è l'altro obiettivo di questo tavolo.

### Digitalizzazione dei processi

L'Unione Europea, a partire dal **Libro bianco dei trasporti del 2011, fino al Regolamento (EU) 2020/1056 eFTI**, ha concentrato progetti e linee di finanziamento al fine di incoraggiare la digitalizzazione del trasporto merci e la relativa logistica traguardando gli obiettivi di ridurre i costi amministrativi, migliorare le capacità di attuazione della normativa da parte delle autorità competenti, migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei trasporti oltre che garantire l'interoperabilità dei sistemi e delle piattaforme al servizio della logistica.

In questo contesto i più grandi players nazionali stanno già pianificando e realizzando le necessarie azioni evolutive dei propri sistemi informatici per renderli adeguati al nuovo mercato digitale della logistica, che consentano di mettere a disposizione delle autorità competenti i documenti relativi al trasporto internazionale in formato elettronico, purché si avvalgano di dati trattati su una piattaforma certificata eFTI. In questo nuovo ecosistema logistico sempre più spinto verso la digitalizzazione, non sono solo l'operatività e le disponibilità infrastrutturali dei nodi a giocare un ruolo fondamentale, ma diventa rilevante, se non anche prioritario, **la capacità dei sistemi IT di smaterializzare mezzi, merci e documenti, rendendo il tutto fruibile attraverso flussi digitali**.

Tali iniziative sono, tra l'altro, uno dei presupposti fondamentali per un **efficiente funzionamento dei corridoi intermodali della rete transeuropea TEN-T**, di cui il territorio delle tre Regioni si trova all'incrocio dei corridoi Mare del Nord/Reno/Mediterraneo (NSRMED) e Mediterraneo (MED). In questo contesto si inserisce in ambito europeo, da ultimo, il **progetto eFTI4EU** che con un partenariato costituito dai maggiori Stati membri, mira allo sviluppo di una piattaforma armonica per lo scambio dei documenti in formato digitale, anche nell'ambito del trasporto merci internazionale (*eFTI GATE*), con l'obiettivo di favorire l'interoperabilità dei dati tra le diverse autorità e gli operatori intermodali.

Digitalizzare in ambito logistico equivale a trovare soluzioni volte a informatizzare, e quindi dematerializzare, tutti i processi e le relazioni tra i partner che costituiscono le varie filiere. Al suo interno rientrano a titolo esemplificativo la digitalizzazione dei documenti di trasporto (DDT) e delle bolle doganali, tanto quanto l'automazione dei processi di magazzino e di trasporto. Il fenomeno andrebbe quindi analizzato e dettagliato puntualmente, ma alcuni elementi trasversali

della digitalizzazione in termini di benefici all'interno delle filiere logistiche possono essere di seguito sintetizzati:

- Automazione: la digitalizzazione porta con sé possibilità di automazione dei processi, con contestuale efficienza operativa, legata al grado di automazione delle macchine predisposte a compiere attività ("full" - completamente automatizzato, "hybrid" - con ausilio di un operatore, "assente" - senza automatismo) .
- Trasparenza e Tracciabilità: il digitale rende tracciabili tutti i processi, con benefici in termini di conformità normativa e di indagine puntuale sulle singole fasi dei processi.
- Integrazione e Connessione: tutti gli elementi che compongono i processi possono essere integrati e ricondotti a una governance comune. Inoltre gli oggetti possono essere "interconnessi" (raccogliere/trasmettere dati attraverso lettura di bar code o tramite onde radio).
- Innovazione: la digitalizzazione porta con sé la possibilità di utilizzare tecniche di analisi dei dati per ottimizzare i processi.

Per questo motivo sono state introdotte diverse iniziative con il supporto di sussidi fiscali e di finanziamento per accelerare la transizione verso l'impiego delle tecnologie digitali.

Da una di queste (Industria 4.0) è nata "Logistica 4.0", che ha declinato in ambito logistico i principi dell'automazione industriale sopra elencati. L'obiettivo è quello di rendere possibile l'integrazione tra i sistemi interni ed esterni all'ambito aziendale, al fine di migliorare produttività, visibilità, tracciabilità e sicurezza.

A seguito dell'emanazione del DL 152/2021, convertito con legge n. 233/2021, a partire dai primi mesi del 2022, RAM si è attivata per supportare il MIT nell'espletamento delle funzioni di soggetto attuatore per la gestione ed implementazione della **Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN)** in coerenza con quanto previsto dalla Missione 3 Componente 2 del PNRR "Intermodalità e Logistica Integrata", Investimento 2.1 "Digitalizzazione della Catena Logistica".

Il nuovo progetto della PLN è inteso come un ecosistema digitale interoperabile e protetto funzionante attraverso un modello di cooperazione applicativa, che si basa su quattro capisaldi: interoperabilità, riuso, autonomia gestionale e sicurezza.

***Qual è il "ritorno" in termini di costi-benefici per le aziende, nel processo di digitalizzazione delle filiere logistiche?***

***Quali ulteriori esigenze ritenete siano utili per la digitalizzazione ed innovazione dei servizi logistici? esistono ulteriori possibilità offerte dalle nuove tecnologie o dall'intelligenza artificiale?***

### Formazione specifica degli operatori della logistica

La logistica è costituita da attività che richiedono l'impiego di personale e, come premesso, la formazione gioca un ruolo fondamentale per il miglioramento dei processi all'interno delle filiere logistiche. La presenza di operatori specializzati, in grado di far fronte alla modernizzazione tecnologica dei processi, concorre al raggiungimento di una sempre maggiore competitività del "sistema logistico" del Nord-Ovest.

**Investire sul "Fattore Umano"** e quindi sul *recruiting*, specialmente in ambito giovanile, diventa quindi fondamentale. Per questo motivo, per incrementare l'attrattività del comparto logistica è necessario intervenire anche sull'orientamento e sulla definizione delle competenze da acquisire in ambito scolastico e formativo, valorizzare il coinvolgimento delle imprese in particolare nella definizione dei fabbisogni e nella progettazione e realizzazione dei percorsi formativi, promuovere l'integrazione delle politiche formative e del lavoro riconoscendo il ruolo strategico dei servizi pubblici e privati per il lavoro.

La mappatura della "filiera logistica" è molto importante per attrarre gli investimenti ma un ulteriore argomento altrettanto fondamentale è rappresentato dalla **"responsabilità sociale": reperimento di risorse umane, formazione e recruiting giovanile**. *"L'appel"* nei confronti dei giovani da parte settore logistico è ancora molto scarso e bisogna quindi avvicinare questa "utenza", promuovendo questa professione (fare *"marketing"* sia sui giovani che sulle famiglie per far comprendere le opportunità di lavoro e le positività del mondo della logistica).

Appare altrettanto necessario investire sulle competenze delle persone occupate, promuovendone l'aggiornamento e la riqualificazione alla luce delle sfide poste in primo luogo dall'innovazione tecnologica e dalla sostenibilità ambientale.

In questo scenario, il complesso dell'offerta formativa presente nei territori è in grado di dare risposte diversificate, flessibili e mirate alle diverse esigenze delle persone e delle imprese.

In particolare, l'**ITS Academy** può garantire percorsi di alta specializzazione costituendo un canale formativo di livello post secondario, parallelo all'università, con l'obiettivo di formare tecnici superiori nelle aree tecnologiche strategiche per lo sviluppo economico del nostro Paese, anche in ambito Industry 4.0.

Tuttavia, è opportuno non limitarsi alle esperienze in ambito ITS ma allargare il tema ad un più ampio concetto di **"filiera formativa"**, che contempli, oltre alla formazione di tipo ITS o accademico, anche tutte quelle attività direttamente collegate ai piani industriali delle imprese.

È dunque fondamentale riuscire a percorrere due strade parallele:

1. Formazione "a catalogo": comprendente ITS, formazione accademica e, in generale, formazione con un programma su base pluriennale.

2. Formazione “ad hoc”: per ciascuna diversa impresa del settore. Gli ambiti principali delle attività “ad hoc”, a loro volta, possono essere ricondotti a:
- Formazione-orientamento ai giovani, fondamentale per il reclutamento giovanile;
  - Formazione mirata in ottica di specializzazione, rivolta sia ai giovani, sia ai lavoratori, con focus su nuove tecnologie, procedure, materiali, normative. In questo ambito si riscontra la difficoltà di disporre facilmente di docenti specializzati, motivo per cui diventa fondamentale svolgere un lavoro approfondito di *recruiting* e fidelizzazione dei docenti, anche attraverso partner/fornitori di riferimento delle imprese;
  - Affiancamento operativo, a seguito della formazione. In quest'ultimo ambito la “sfida” è quella di “formare i formatori” aziendali o di settore.

Le Accademie di filiera piemontesi, in particolare **l'Accademia dedicata ai Sistemi di logistica** potrà proporre sperimentazioni in grado di valorizzare i know-how delle aziende di filiera e di tutti gli stakeholder coinvolti a livello territoriale, non solo attraverso la progettazione e realizzazione di percorsi di formazione/aggiornamento o mirati all'inserimento lavorativo ma anche mediante azioni di sistema quali analisi dei fabbisogni, animazione territoriale, capacity building and sharing.

Parallelamente alla “macroarea economica” del Nord-Ovest sarebbe comunque importante incentivare lo sviluppo, anche a livello della formazione, di una **“macroarea formativa”**, sia in termini di aziende disposte ad assumere, sia in termini di utenza che si iscrive ai percorsi. Un concetto che può avere un notevole ritorno in termini di impiego degli operatori della logistica delle tre Regioni.

**Disporre di operatori specializzati**, in grado di conoscere ed applicare le logiche e le metodologie di pianificazione e gestione dei flussi di mobilità riferiti alle reti di trasporto e movimentazione di persone e merci, nonché di padroneggiare efficacemente sistemi informativi integrati per la logistica, rappresenta senza dubbio un valore aggiunto per le aziende del settore, che grazie alla collaborazione e agli accordi stipulati con gli ITS e con gli altri soggetti formativi dei territori possono dunque “modellare” sulla base dei desiderata del mercato i giovani che scelgono di intraprendere la formazione logistica, garantendo loro un'occupazione stabile in un settore fortemente in espansione, che necessita quindi di figure specializzate in grado di gestire correttamente i processi delle filiere.

Nel sistema formativo a supporto della logistica è tuttavia necessario considerare due ambiti:

- Ambito “CORE”: include competenze sulla materia, sia quelle tecnico-operative, che quelle organizzative e di processo, necessarie alla gestione della catena logistica fino al punto vendita finale; tipologia di competenze CORE:
  - Operative sulla merce (es. magazziniere, controllore di automi da magazzino);
  - Operative sui mezzi (guida mezzi pesanti, manovratore gru/ carrelli, macchinisti);

- Amministrative (logistic administrator);
  - Organizzative (disponente autisti, spedizioniere);
  - Giuridiche (diritto commerciale, diritto alla navigazione, diritto doganale);
  - Economiche (marketing, logistic director, finanza).
- **Ambito "SHELL":** costituito da competenze/figure multidisciplinari quali quelle economiche, giurisprudenziali e amministrative, che rendono più "robuste" le competenze CORE; tipologia di competenze SHELL:
    - "Soft" skills (lavoro in team, gestione delle relazioni, leadership, comunicazione);
    - Data science (es. data analyst, data scientist, cybesecurity expert, social media manager, e-commerce specialist);
    - Automation (operatore/programmatore di automi, mecatronica);
    - Supply Chain Management (controllo di processo, controllo economico-finanziario, marketing integrato con la logistica).

La proposta formativa dovrebbe quindi tenere conto di entrambi gli ambiti, senza dimenticare il contesto socio-economico che si trova nella loro intersezione (innalzamento dell'età, richieste di mercato ed eco-sostenibilità), nonché il fattore comune che ritroviamo alla loro base: quello motivazionale (è ormai evidente la difficoltà cronica di reperimento di personale con qualifiche professionali essenziali per l'operatività logistica quali autisti di mezzi pesanti, gruisti, carrellisti, ecc...).

***Come considerate l'offerta formativa nell'ambito del nord-ovest in termini di risultati attesi relativamente agli operatori della logistica?***

***Quali sono, secondo voi, i processi delle filiere logistiche che necessitano di maggiore formazione specifica?***

***Su quali figure professionali investire maggiormente in termini di formazione?***

***Che cosa può assicurare nel tempo una formazione di qualità?***