

# Logistica Uno gestione e controllo della supply chain

**C**on una storia ventennale nell'erogazione di servizi logistici e integrati e di trasporto conto terzi, Logistica Uno Europe, presente in Lombardia, Veneto, Campania (Interporto Sud Europa), Puglia e Sicilia, si rivolge principalmente ai clienti che necessitano di un engineering strategico e performante per la gestione ed il controllo dei processi dell'intera Supply chain.



“La corretta gestione della catena logistica – spiega il rappresentante legale della società, Gabriele Cornelli – rappresenta, soprattutto in questo periodo di multicanalità, uno dei momenti di maggiore criticità aziendale”. In quest’ottica l’attività del Logistic Service Provider raffigura “l’anello che lega i rapporti interaziendali nella logica della supply-chain management, evidenziando la necessità di opportune collaborazioni inter societarie nell’ottica di una co-produzione del valore tra i vari attori della catena della fornitura”.

**In che modo Logistica Uno Europe raggiunge questo obiettivo?**

Essenziale è l’analisi dell’evoluzione della gestione logistica del proprio cliente, considerando tutte le implicazioni della collaborazione lungo la supply chain, le strategie collaborative che si generano lungo il canale, le direttive comportamentali di tali collaborazioni ed il suo ruolo come gestore di servizi logistici integrati. Questo si traduce in servizi da “integratore logistico” (4PL), una risposta nuova al bisogno di utilizzo della

logistica come leva di competitività rispetto al tradizionale operatore logistico (3PL), come fornitore di servizi logistici integrati in “modalità di partnership” con il proprio cliente.

**Può tratteggiare un bilancio per l’anno appena trascorso?**

Abbiamo registrato un incremento del fatturato a due cifre come da trend degli anni precedenti. Per il 2017 riteniamo di poter mantenere questo andamento positivo. Sul lato investimenti abbiamo puntato all’inserimento nella flotta di automezzi a consumo GNL (gas naturale

liquido) coinvolgendo i nostri fornitori partner nel trasporto via strada ad investire a loro volta su questo tipo di carburante. Una strategia – che permetterà di abbattere nell’ultimo miglio non solo la CO2 ma anche l’emissione di particolato – le cui esigenze sono state portate a conoscenza sia dell’ Interporto I.S.E. sia di un investitore importante del settore con l’obiettivo che vengano completate le richieste per l’autorizzazione all’insediamento di nuove pompe di rifornimento nei pressi dello stesso Interporto.

**In che modo l’azienda è riuscita ad ammortizzare gli effetti della crisi degli ultimi anni?**

Abbiamo saputo percepire i bisogni inespressi dei clienti riuscendo ad anticipare il mercato. Ovvio che non basta solo questo. In questi anni abbiamo puntato fortemente sull’innovazione tecnologica oltre che sull’eco-sostenibilità. Il nostro shift modale gomma-treno può sembrare in contraddizione con ciò di cui si parlava prima. In realtà, sono proprio le nuove tecnologie di gestione che possono riportare competitività sulle varie moda-



lità di trasporto. Nel 2015, ad esempio, Trenitalia ci ha certificato un -65% di emissioni di anidride carbonica. Quest'anno, invece, abbiamo vinto il Premio Logistico dell'Anno 2016 per "L'innovativo approccio multimodale ecosostenibile – Il progetto Birra Castello", assegnato da Assologistica alle aziende che si distinguono in tale settore. Le nuove iniziative sono ovviamente incentrate sulla diminuzione del nostro "carbon footprint", ampliando le tratte ed il numero, oltre che la capacità, dei treni finora gestiti.

#### **La tecnologia sta modificando l'operatività del settore?**

Ormai siamo nel pieno della nuova rivoluzione industriale 4.0. Chi non investirà in "tecnologie abilitanti" sarà costretto purtroppo a cedere il passo ai concorrenti. Nel campo della logistica incominciamo a vedere con l'avvento del cloud i primi IoT (Internet of Things) per la gestione di tutti i dati interni ed esterni alla Supply Chain, apparati per la realtà aumentata come gli smart glass, la horizontal/vertical integration. I vantaggi di velocità, produttività e qualità del servizio offerto saranno sicuramente importanti ma questo lo vedremo solo nei prossimi anni. Per l'oggi, in una fase in cui bisognerà impegnarsi in investimenti importanti, ci aspettiamo un sostegno da parte del Governo.

#### **Perché l'azienda ha sviluppato un canale e-commerce e quali prospettive prevede per esso?**

Oggi il nostro cliente opera nella multicanalità, quindi vende i propri prodotti sia attraverso il proprio canale tradizionale sia on line. Una situazione che genera problematiche legate alla gestione logistica e alla strategia commerciale. La sfida è cercare di mettere assieme vari partner che possano permettere il coordinamento del nuovo canale senza ricadute negative verso le reti di vendita già consolidate. Impresa non semplice poiché mette in crisi molte aziende che oggi procrastinano l'entrata nel web. Logistica Uno ha intercettato il problema ed oggi propone il proprio brand eONE, in collaborazione con il partner Stu-

dium Group, in cui il cliente ha un unico interlocutore per il suo business on line. Un percorso che parte dall'analisi strategica di posizionamento on line fino alla consegna del prodotto al cliente finale.

#### **Le maggiori criticità del comparto logistico? Come superarle?**

Partiamo da un dato di fatto: l'obiettivo della Commissione europea di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia è ancora lontano. Per molti paesi dell'Unione, Italia compresa, seppur in crescita, il dato del trasporto ferroviario delle merci è ancora ben al di sotto di quella soglia. C'è bisogno sempre di più di una "strategia nazionale sull'intermodalità" fra il Mezzogiorno ed il Nord Italia che consenta tale sviluppo coinvolgendo direttamente i porti e gli interporti. Fare "logistica" in un contesto in cui ognuno prende delle decisioni scollegate dalle altre risulta inutile e dispendioso. Non per niente ci troviamo porti senza collegamenti, centri produttivi scollegati dagli assi principali di traffico, e così di seguito. Bisognerebbe fare meno "lobby" e più programmazione condivisa. Le riforme ben vengano, basta che siano poi collegate l'una all'altra e con un unico obiettivo: il Sud deve tornare ad essere la piattaforma logistica del Mediterraneo.

#### **Qual è lo stato di salute della logistica italiana?**

Abbiamo appena finito di partecipare al convegno dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, che ci vede partner fin dalla sua nascita. Qui è stato confermato che per l'anno 2016 c'è stata una crescita del 1,6% ma parimenti emerge il quadro di un comparto sempre più complesso per l'aumento della gamma, la frammentazione degli ordini, la disomogeneità delle richieste dei consumatori e dei punti vendita. Per fortuna ci vengono in aiuto le nuove tecnologie, quella industria 4.0 che, trasformando i vecchi concetti, può aiutare a rendere più "smart" il nostro approccio. La ricetta per affrontare le sfide del prossimo decennio è l'innovazione.

**Giovanni Grande**

