



Piano nazionale di ripresa e resilienza
Next Generation Italia

Camera dei Deputati

IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Audizione Parlamentare

2 Febbraio 2021

Gentile Presidente, Onorevoli Deputati,

grazie per averci invitato a dare il nostro contributo su questo tema del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) così importante per il nostro Paese.

Assologica è la realtà associativa delle imprese di logistica, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali ed aeroportuali. Assologica rappresenta oltre 250 aziende associate che operano in Italia: con 70.000 dipendenti diretti ed indiretti, con 22 milioni di metri quadrati di aree interne coperte, con 4,5 milioni di metri cubi di celle frigorifere e con 60 milioni di metri quadrati in terminal marittimi e inland terminal

Premessa e valutazioni generali

Il valore del settore logistico e del trasporto merci italiano generato da **quasi 100.000 imprese** supera i **110 Miliardi di Euro**, in continua crescita fino allo scorso mese di febbraio grazie anche al vertiginoso sviluppo dell'e-commerce. Crescita di fatturato e crescita di posti di lavoro.

L'occupazione complessiva di tutto il comparto, indotto compreso, oscilla tra le **800.000 e 1.000.000** di unità.

Il dimensionamento aziendale è molto eterogeneo: alla presenza di grossi gruppi multinazionali si accompagnano realtà imprenditoriali di dimensioni medie e piccole. Le cooperative svolgono un ruolo sinergico fondamentale per offrire la flessibilità necessaria a rispondere alle esigenze di una domanda non standardizzabile.

Le nuove opportunità occupazionali hanno sino ad ora favorito un inizio di integrazione etnica sostenibile.

Il settore logistico, in tutte le sue varie articolazione, 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 pertanto benefici a tutti i consumatori finali, cittadini e famiglie, e al sistema delle imprese produttrici e del commercio.

LA SUPPLY CHAIN IN SANITA'

La nostra Associazione annovera molti associati che operano nei diversi settori della logistica, compreso quello della salute le cui attività riguardano la gestione dei magazzini degli ospedali pubblici/privati e per conto delle Aziende Farmaceutiche e di dispositivi medici. In particolare, questi magazzini centralizzati sono autorizzati dalle Regioni ai sensi della normativa vigente (DL 219/06) e gestiscono tutte le attività, compresa la gestione dei **vaccini**, con sistemi di qualità certificati.

Il loro lavoro consiste nel detenere i prodotti provenienti dalle produzioni nazionali ed estere in ambienti climatizzati o refrigerati, nel predisporre le spedizioni e la distribuzione verso distributori intermedi/grossisti, farmacie private e ospedali pubblici e privati attraverso corrieri specializzati in grado di rispettare le temperature di conservazione e di consegnare in tempi rapidi su tutto il territorio nazionale.

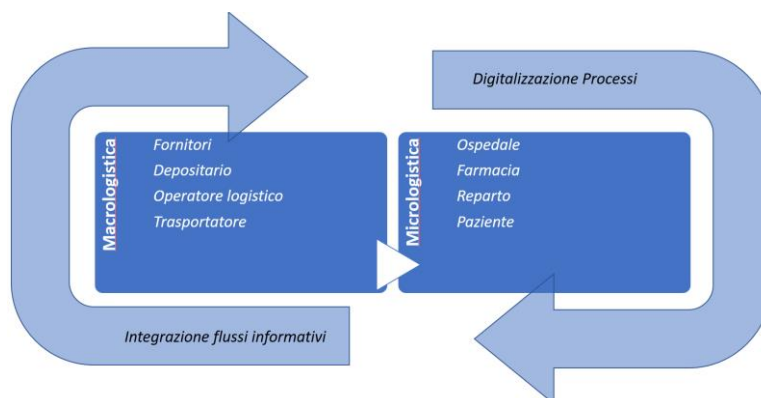
La nostra organizzazione, composta anche di progettisti di soluzioni logistiche e operatori specializzati nel settore, si mette a disposizione per progetti di miglioramento della logistica conseguenti all'emergenza COVID19 e per affrontare altre eventuali emergenze.

Abbiamo coinvolto in tale progettualità anche il mondo accademico e in particolare il **Politecnico di Torino** che è una delle università italiane a maggiore reputazione tecnologica. Nel suo ambito il Dipartimento di Ingegneria Gestionale e della Produzione è il referente sui temi del management aziendale. Al suo interno alcuni docenti supportano il mondo sanitario con progetti di studio applicati alla logistica e all'organizzazione sanitaria da molti anni e per diverse Regioni italiane, nonché numerose Aziende Sanitarie.

Un'efficiente supply chain dei materiali è uno strumento essenziale per la funzionalità del sistema

sanitario, non solo per gli aspetti inerenti la gestione dei beni, ma per garantire la stessa funzionalità del sistema, anche negli aspetti più prettamente sanitari, come la pandemia Covid 19 ha ampiamente dimostrato.

Al fine di dare una risposta qualificata alla richiesta di progetti innovativi e realizzabili da parte della Comunità Europea, si è individuata nella riprogettazione complessiva della catena di fornitura di beni e servizi nella sanità la chiave del miglioramento del servizio ai pazienti e di efficientamento dei costi.



Nell'ambito della supply chain sanitaria sono state individuate le aree tematiche prioritarie riportate nel seguito.

DIGITAL

Progetti d'informatizzazione e digitalizzazione dei processi nella Macrologistica, Micrologistica e nella Logistica Domiciliare con l'introduzione di RFID, RTLS, AUTOMAZIONI, SIMULAZIONI, finalizzate a migliorare il servizio e l'efficienza dei progetti in corso e dei nuovi progetti.

L'innovazione digitale risulta lo strumento essenziale per creare l'infrastruttura tecnologica di base necessaria ai progetti di re-engineering organizzativo.

MICROLOGISTICA

Progetti di riorganizzazione e informatizzazione della logistica di reparto con l'opportunità di offrire un "servizio completo" comprensivo di progettazione organizzativa, di strumenti SW e HW e di attività operative (movimentazione e gestione materiali).

Il miglioramento della logistica di reparto può consentire di elevare la qualità dei servizi ai pazienti (miglioramento dell'appropriatezza e abbattimento del rischio clinico, drastica riduzione del tempo del personale sanitario per incombenze amministrative) rendendo percepibile l'effetto positivo dei

progetti nella micrologistica, riducendo contestualmente sprechi nei prodotti e nei farmaci (riduzione scaduti, dimensionamento scorte, tracciabilità dei consumi).

A livello nazionale, la **spesa annua per l'acquisto di beni sanitari**, su cui può intervenire la micrologistica, supera i **18 mld€**, pari al 16% circa del FSN.

Un sistema di micrologistica avanzato incide in termini di **costi (tra investimenti e servizi)** per non oltre il 3% (**stima 0,54 mld€**) della spesa complessiva di cui sopra, molto al di sotto del beneficio che se ne ricava in termini di solo **risparmio** sui consumi, che è **circa 3 volte** tale importo (stima conservativa). Tale riduzione di spesa avrebbe conseguentemente un forte e benefico impatto per il SSN, quantificabile in almeno **1,2 mld€** annui al netto dei costi, senza contare il risparmio derivante da tutti gli altri benefici sopra elencati.

Un aspetto molto importante è la **riduzione degli errori di somministrazione**. La letteratura scientifica stima la percentuale degli **errori di terapia** compresa tra il **12%** e il **20%** del totale degli errori effettuati in ambito sanitario, con una netta prevalenza degli errori di trascrizione e somministrazione. La **spesa annua** per le conseguenze degli **errori da farmaco** si valuta intorno al **5%** della spesa complessiva sanitaria italiana e stimabile in **5,9 mld€**.

MACROLOGISTICA

Progetti di centralizzazione e automazione di magazzini regionali e/o per area geografica per portare efficienza nella gestione dei processi logistici, unitamente all'ottimizzazione delle scorte e della rete distributiva. Anche in quest'area l'obiettivo è di migliorare qualità ed efficienza del servizio erogato alle strutture sanitarie pubbliche.

Per il **miglioramento della macrologistica** si può stimare un costo a livello nazionale di **circa 0,27 mld€** annui corrispondenti a 1.800 € per ogni posto letto e un **risparmio di € 0,375 mld€ annui**, pari a €2.500 per ogni posto letto. Il risultato è possibile grazie all'applicazione di tecniche collaudate di **ottimizzazione delle scorte e alla riduzione di casi di disservizio per mancanza di prodotto e di errori**.

LOGISTICA DOMICILIARE

Progetti innovativi di logistica distributiva per portare la sanità a casa dei pazienti attraverso servizi specifici (appuntamenti, anonimato consegne, teleassistenza) e con l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale.

Lo sviluppo dell'assistenza sanitaria domiciliare ha l'obiettivo di depotenziare la pressione sulle strutture sanitarie migliorando contestualmente il livello di servizio ai pazienti. A questo occorre

aggiungere il monitoraggio dei pazienti che consente una migliore pianificazione delle prestazioni sanitarie per evitare un'eccessiva variabilità nella richiesta di interventi in accesso.

I benefici per questo tipo investimento sono analoghi a quelli della micrologistica e della macrologistica, ai quali si aggiungono i vantaggi della deospedalizzazione.

Le proposte derivano da esperienze concrete e da capacità progettuali consolidate in Italia e a livello europeo che garantiscono l'implementazione dei miglioramenti individuati e la riduzione del gap logistico ed organizzativo tra la sanità nazionale e quella europea.

I miglioramenti descritti possono essere applicati mediante ampi progetti sviluppati in collaborazione tra la committenza pubblica e i soggetti privati specialisti del settore, tramite lo strumento del **PPP (Private-Public-Partnership)** che consente di responsabilizzare i fornitori nella realizzazione e nella gestione dei servizi creati.

PROGETTO INTERMODAL-ITALY

L'obiettivo di una necessaria de-carbonizzazione dell'economia europea e globale non è più rimandabile. Il perseguimento di tale obiettivo richiede l'integrazione di molte politiche dell'Unione Europea ma anche la ridefinizione delle priorità di volta in volta riconosciute rispetto ad un contesto economico, tecnologico e sociale in costante e rapida trasformazione.

La politica dei trasporti è parte essenziale dell'economia europea e di quella nazionale e rappresenta un "crocevia" dove si intersecano e necessariamente debbono integrarsi non solo le politiche settoriali relative ai vari modi di trasporto ma anche le politiche contigue, prime fra tutte quelle energetiche e ambientali, senza trascurare la politica della concorrenza che peraltro taglia in modo trasversale tutti i mercati.

Il tema dei cambiamenti climatici ha poi aggiunto una ulteriore dimensione all'obiettivo della sostenibilità del sistema dei trasporti. Infatti lo sviluppo di un sistema dei trasporti a bassa intensità di CO2 è adesso il principale obiettivo della politica europea nel settore.

L'idea della mobilità sostenibile, sottesa alla elaborazione dei numerosi documenti non solo da parte della Commissione ma anche del Parlamento europeo, è sfociata nella elaborazione della *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni* del 2016. Questa si colloca nella transizione avviata su vari fronti verso una economia progressivamente de-carbonizzata ed evidenzia la crescente integrazione del settore dei trasporti nelle politiche dell'energia e dell'ambiente come emerge dal progetto di *Energy Union* e più recentemente dalla proposta della Commissione europea di ridefinizione della politica energetica contenuta nel cd *Winter Package*.

La rilevanza dei trasporti nel quadro della lotta al cambiamento climatico è confermata da alcuni dati molto eloquenti. Il settore produce quasi un quarto del totale delle emissioni di gas serra dell'Unione ed è il secondo settore per quantità di emissioni dopo quello dell'energia. Inoltre, in Europa, il trasporto è l'unico settore che ha visto crescere le emissioni dal 1990 ad oggi complessivamente di circa il 22%.

Quindi l'obiettivo è l'innovazione in materia di mobilità e in particolare occorre puntare su cd *shift* modale, ossia il favorire il riequilibrio della mobilità dalla strada ad altri modi di trasporto, in particolare il trasporto ferroviario.

Per capire da dove partire, sarà necessario dare uno sguardo alle linee guida europee sull'ecosostenibilità.

La guida dell'OCSE per i Trasporti Ecologicamente Sostenibili o TES (*Environmentally Sustainable Transport*) propone diversi criteri da raggiungere entro l'anno 2030.

Gli scenari proposti dal TES in relazione al trasporto merci suggeriscono una migliore gestione della supply chain e più movimenti di merci per via ferroviaria rispetto al trasporto su strada e delineano un modello economico che manterrebbe i livelli di competitività dell'industria insieme agli ovvi vantaggi ecologici e sociali.

Gli obiettivi proposti dal TES richiedono un impegno deciso da parte dei protagonisti del settore logistica e trasporti. La sfida ecologica infatti non riguarda solo le istituzioni pubbliche ma anche l'industria, che dovrà affrontare le sfide green adeguando i propri processi lavorativi durante il trasporto merci.

La crescita del traffico ferroviario è uno degli obiettivi più desiderati dai programmi di politica ambientale, ma gran parte dei trasporti avviene ancora su strada e l'Italia non fa eccezione.

Le soluzioni per costruire un business sostenibile sono molte, noi ne proponiamo due:

- 1) incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi, attraverso l'intermodalità, dalla strada alla ferrovia;
- 2) incentivare forme di trasporto di prossimità urbana attraverso la costruzione di piattaforme logistiche adeguatamente strutturate, ovvero dotate di impianti di erogazione, conversione e produzione di energia elettrica.

1) INCENTIVAZIONE ALLO SVILUPPO INTERMODALE

Obiettivo

Contribuire allo spostamento modale di significativi volumi di merci che abbiano origine da porti o rilevanti aree produttive/logistiche verso le destinazioni finali attraverso la digitalizzazione dei processi di programmazione tracciamento e verifica.

Tale cambio di modalità trapperà altresì gli obiettivi di sostenibilità - monitorabili e certificabili digitalmente - con importanti ricadute oltre che in termini di riduzione delle emissioni inquinanti anche nella riduzione della congestione e della incidentalità sulla rete autostradale, efficientando al tempo stesso la qualità dell'autotrasporto.

Finalità

Trasferire su treno flussi di contenitori dai porti o da terminali intermodali aggregatori di volumi

industriali o logistici.

Strumenti

Si propone la trasposizione di uno strumento normativo emanato in altro paese europeo (Francia) – e ammesso dall’UE – che incentiva il trasporto intermodale attraverso un contributo alle attività terminalistiche, ovvero riducendo in quota parte i costi di terminalizzazione (tiro gru), vero gap allo spostamento modale in quanto costo aggiuntivo, per nuovi traffici con origine porti, interporti o terminali intermodali.

La certificazione dei flussi, delle tracce, delle terminalizzazioni potrà avvenire tramite l’interfacciamento dei sistemi di gestioni portuali, ferroviari e terminalistici con l’esistente sistema della Piattaforma Logistica Nazionale, la quale fornirà al Ministero competente, ovvero a ente appositamente preposto (RAM, Rete Autostrade Mediterranee Logistica, Infrastrutture Trasporti S.p.A.), la certificazione per l’erogazione del contributo.

Presso RAM sarà possibile convenzionarsi anche come gruppi di acquisto al fine usufruire dei servizi della Piattaforma Logistica Nazionale quale aggregatore della domanda.

Tempistiche e investimenti

Fase 1: 2021 avvio progetto

Fase 2: 2021 – 2023 erogazione contributo

2) INCENTIVAZIONE ALL’USO MEZZI DI TRASPORTO ELETTRICI NELLA LOGISTICA A CORTO RAGGIO

Obiettivo

Incentivare la transizione alla logistica di medio/corto raggio e urbana con mezzi elettrici attraverso l’infrastrutturazione di piattaforme logistiche adeguatamente strutturate, ovvero dotate di impianti di erogazione, conversione e produzione di energia elettrica.

Finalità

Favorire la conversione delle flotte logistiche e la evoluzione delle aree immobiliari logistiche in

ottica sostenibile.

Strumenti

Si propone di incentivare lo sviluppo di poli logistici infrastrutturati da adeguate connessioni, sottostazioni, trasformatori di media tensione in grado di garantire l'erogazione dei volumi energetici richiesti dal simultaneo rifornimento di flotte elettriche tramite bandi da predisporre presso il MISE cui potranno accedere sviluppatori immobiliari, operatori logistici e società di produzione, trasporto ed erogazione di energia.

Si propone, altresì, di incentivare lo sviluppo/conversione di piattaforme logistiche – possibilmente in ambito brown field - dotate sia di punti di ricarica, di stazioni e cabine e soprattutto di sistemi di produzione, solare, eolico, o altro in grado di assicurare lo scambio sul posto e l'immissione nella rete di quantitativi energetici equivalenti agli assorbimenti anche attraverso misure incentivanti quali la riduzione degli oneri di urbanizzazione o altri strumenti di compensazione urbanistica (ad esempio con incremento S.L.P., cambio temporaneo di destinazione urbanistica, etc..)

Tempistiche e investimenti

Fase 1: 2021 avvio progetto

Fase 2: 2021 - 2024 bando erogazione contributo

Fase 3: 2021 - 2026 definizione e promulgazione normativa incentivante su PRGC e recepimento da parte degli EE.LL.