

Sostenibilità sociale e aumento dell'automazione per il futuro della Logistica

intervista a Iginio Colella*, presidente CSCMP Italy Roundtable

Dal suo punto di osservazione di esperto del mondo del retail e della logistica, come si delinea in questo momento il rapporto tra il fabbisogno e la disponibilità di figure da inserire nel processo produttivo aziendale?

I settori Retail e Logistica hanno in comune che offrono molte opportunità di lavoro e, tuttavia, non sono i settori preferiti da chi cerca lavoro. Vi sono diverse ragioni per questa ridotta preferenza: fasce orarie di lavoro, poca comunicazione delle aziende e salari ritenuti meno appetibili rispetto all'impegno richiesto.

Nella logistica si fa fatica a trovare sia le figure operative, come facchini e autisti, sia le figure specialistiche e manageriali, quali pianificatori, esperti di ottimizzazione e responsabili di magazzino o trasporti.

Il problema oggi è significativo ma potrebbe essere sicuramente migliorato con opportuni investimenti in efficienza di sistema e con l'automazione. L'offerta di lavoro è destinata ad aumentare nei prossimi anni, in seguito al pensionamento di una quota rilevante e crescente di persone. Senza iniziative per favorire l'attrattività, il problema potrà solo peggiorare.

La situazione in Italia è in linea con quanto avviene negli altri paesi europei o rilevate differenze sostanziali?

La carenza di autisti e macchinisti è strutturale in Europa, da anni. Ciò che si osserva in Italia è la bassa consapevolezza, sia a livello di aziende industriali sia di Autorità, dell'importanza del settore logistica di cui fanno parte anche i trasporti. Ciò è paradossale per più ragioni, sperimentate dall'epidemia da Covid:

- La logistica permette sia la sopravvivenza delle persone (e delle aziende industriali) sia il soddisfacimento dei consumi
- Una maggiore efficienza logistica è possibile con interventi innanzitutto di carattere "logico" prima che sulle



infrastrutture. Ad esempio: formazione di autisti e macchinisti, semplificazione normativa, attivazione degli standard di comunicazione per aumentare l'efficienza, interventi incisivi verso tutte quelle realtà border-line (o peggio) che falsano il mercato, valorizzazione di tariffe e salari, dignità del lavoro.

In che modo si potrebbe agevolare il confronto tra l'offerta e la domanda di lavoro, in particolare da parte dei giovani?

Il ruolo più rilevante lo può svolgere la scuola, anche senza considerare gli ITS.

Oggi è possibile il lavoro a distanza per tutti i compiti impiegatizi che, tuttavia, non viene spinto neanche dallo Stato nonostante i benefici che porta, ad esempio riducendo l'emigrazione interna. Per inciso, le grandi aziende internazionali hanno spostato i centri amministrativi da anni in paesi a basso costo del lavoro.

La logistica non è virtualizzabile ma se ne può migliorare sensibilmente la conoscenza e la qualità del lavoro. Occorre favorire il contatto fra le aziende e le scuole, sostenere le aziende che offrono lavoro di qualità e creare un po' di pianificazione integrata fra Autorità Locali, Aziende e Scuole.



A livello di sistema cosa si dovrebbe fare, secondo lei?

Semplificare le norme che rendono difficile il lavoro delle imprese sane. Aumentare i controlli sulle aziende border-line, come sui cosiddetti 'cobas'. Tutto ciò porta una valorizzazione sia dell'attività logistica sia dei lavoratori, anche in termini economici.

Avviare tutte le iniziative che migliorano il sistema, in termini di efficienza e condizioni di lavoro. Ad esempio, diffondere le pratiche di ottimizzazione dei trasporti, sicurezza e automazione (l'automazione permette di far lavorare persone anziane oltre la loro capacità puramente fisica), comunicare in modo chiaro coi giovani.

Inoltre è cruciale una riflessione meno dogmatica sulla sostenibilità: accanto alla sostenibilità ambientale esiste anche la sostenibilità sociale. Prendiamo tre casi emblematici:

- Sostenibilità sociale del lavoro di facchini e magazzinieri implica espellere dal mercato le realtà che non garantiscono gli standard di sicurezza, retribuzione, dignità e professionalità. Vi sono varie iniziative a riguardo. Non serve ulteriore regolamentazione che può solo ingessare il comparto con ulteriori adempimenti burocratici. Serve invece far applicare le regole ai soggetti border-line.
- Sostenibilità sociale ed ambientale dalla transizione dei trasporti all'elettrico. Accanto al minore inquinamento dei centri

urbani, occorre considerare l'origine dell'energia elettrica (in Italia è in gran parte fossile), la produzione (e smaltimento) delle batterie e l'impatto sull'occupazione. Per tacere della dipendenza dalla Cina che, come India e Russia, non aderisce ai protocolli sul clima ed è libera di inquinare senza penalità.

- Sostenibilità sociale del lavoro degli autisti, con percorsi formativi facilitati per la licenza e agevolazioni fiscali, strutture di ristoro sicure lungo le strade e aumento dell'efficienza. La carenza di autisti è in parte superabile cambiando il lavoro nel senso dell'efficienza sia con l'intermodalità sia con la diffusione degli strumenti informatici.

Una conclusione?

I giovani hanno sicuramente un approccio al lavoro diverso rispetto alle generazioni precedenti: vogliono più spazi per la vita privata, sono esigenti per la qualità complessiva della vita (luogo di lavoro, spostamenti, clima aziendale, retribuzione e benefit), sono più aperti e in generale più mobili: da intendersi sia come un legame meno forte con l'azienda sia come disponibilità a trasferirsi (generazione Erasmus). Noi aziende dobbiamo tenerne conto e, operando nei servizi, discutere questi aspetti con la committenza. Per quanto faticoso e costoso, conviene puntare su collaboratori soddisfatti e fidelizzati.

Igino Colella è un professionista con più di 25 anni di esperienza, maturata in ruoli aziendali (Nestlé, Riso Gallo, Carrefour) e di consulenza (Atos, Bocconi, Achieve Global, IES).

Aree funzionali: Supply Chain, Sales, Change Management, con competenze nel guidare la trasformazione digitale e lo sviluppo delle risorse umane.

Settori di competenza: CPG, Retail e Financial Institutions. Relatore in convegni e leader di pensiero, collabora a diverse riviste di settore.

Presidente del Council of Supply Chain Management Professionals RT Italia, Board Director di Assochange e membro di ADACI e PMI (Project Management Institute).

Esperto Agile, ha scritto il capitolo Agile Management in "La Quarta Rivoluzione Industriale: verso la Supply Chain Digitale", Franco Angeli, 2018.

