

# Il Coronavirus e un sistema socioeconomico globale fragile

“Quanto sta accadendo sta mettendo in luce la fragilità dell’attuale modello di sviluppo. Una lezione da meditare e dalla quale occorre trarre insegnamenti”, dice Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica.

di **Paolo Giordano**



**DANIELE TESTI**



*“Uno sviluppo sostenibile, basato sull’economia circolare e sulla flessibilità, può essere una risposta per una più attenta ed efficace gestione dei rischi”, dice Testi*

**A**vevamo programmato questa intervista con Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica, tempo fa, anche perché questo numero di Euromerci avrebbe dovuto essere presentato alla Green Logistics Expo, salone internazionale della logistica sostenibile, che era in programma a Padova dal 18 al 20 marzo. Poi è scoppiato il dramma Coronavirus e tutto ha preso un’altra strada. Sentiamo Testi, al telefono, proprio quando la situazione nel nord del paese e soprattutto in Lombardia sta precipitando. Impossibile, quindi, non parlare subito di questo dramma che sta colpendo sempre più duramente l’Italia, i suoi cittadini e le sue imprese, anche considerando che Testi è di-

rettore marketing e comunicazione di una grande azienda logistica com’è il Gruppo Contship Italia. “Oggi, c’è solo da sperare che si riesca a contenere il virus il più presto possibile. Parlare dell’immediato futuro, anche sul fronte delle conseguenze economiche, è azzardato davanti alla velocità con cui si stanno propagando da noi i contagi. Anche in azienda stiamo elaborando diversi scenari calibrati su quanto sta avvenendo, ma tutto dipenderà dal decorso dei contagi, dalla situazione sanitaria del paese e se riusciremo a evitare un vero e proprio ‘blocco’ del nostro sistema economico”.

**QUESTO È CERTAMENTE VERO, PARLANDO DELL’IMMEDIATO “DOMANI”**

**DEL NOSTRO PAESE. SIAMO PERÒ DAVANTI A UN GRAVISSIMO EVENTO DI PORTATA MONDIALE, CHE PROPRIO PER LA SUA DIMENSIONE E PER LE SUE CONSEGUENZE LASCIA INTERDETTI ...**

▮ Dovremo, infatti, riflettere a fondo su quanto stiamo subendo a livello globale e anche sulla fragilità dimostrata dal modello socioeconomico che abbiamo costruito quando è stato sfidato dal Coronavirus. Il mondo si è virtualmente paralizzato e il nostro attuale “modello” si è rivelato impreparato, debole ed esposto pericolosamente a ogni rischio, a ogni evento non prevedibile. Una evidente lezione, certo molto dolorosa, ma da tenere a mente. Il nostro sistema, centrato sulla produzione, sui “marginari”, sul basso

costo della manodopera, poco flessibile e poco attento sia ai rischi sia alla sostenibilità ambientale e sociale, ha dimostrato, come dicevo, tutta la sua fragilità. Dovremo tenerne conto.

**HA ACCENNATO AL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ, CHE DOVEVA ESSERE IL CENTRO DELLA NOSTRA INTERVISTA. QUINDI, APPROFONDIAMOLO. LA SUA ASSOCIAZIONE, PENSO, SIA UN BUON “TERMOMETRO” PER MISURARE IL LIVELLO ATTUALE DI INTERESSE DEL PAESE VERSO TALE ARGOMENTO ...**

Intanto le do una cifra: quando sono stato nominato presidente di SOS-LOG, era il 2015, l'associazione aveva un numero di soci che superava di poco la decina, oggi siamo quasi a cento. Un dato importante e significativo, anche perché è in controtendenza: oggi le associazioni, generalmente, registrano un calo dei soci, mentre noi cresciamo in modo sostenuto. Altro aspetto rilevante è che i nostri soci, come coloro che si avvicinano o interloquiscono con noi, appartengono a settori diversi, non solo al mondo della logistica: sono imprenditori, operatori del settore energetico, del trasporto, imprese industriali, altre associazioni. Siamo una platea variegata che “punta”, insieme, alla sostenibilità. Questo è anche importante perché ci rende più visibili, più “leggibili”. Per rispondere in maniera diretta alla sua domanda: il termometro dà segnali positivi.

**CHE VALORE DÀ A QUESTA, DEFINIAMOLA, “CONVERGENZA”?**

Determinante. E' evidente che dato l'obiettivo che ci poniamo, parlo come associazione, abbiamo bisogno di alleanze, di sinergie. Da soli non andiamo da nessuna parte: dobbiamo crescere come ecosistema, dobbiamo



mettere insieme tutti coloro che usano lo stesso nostro linguaggio, che si pongono gli stessi target, che vivono le stesse nostre sfide e elaborano intorno ai nostri concetti di sostenibilità.

**PARLIAMO ALLORA DELL'“OBIETTIVO” E DELLA VOSTRA “MISSIONE”, CHE LEI SPESSO DEFINISCE “TITANICA”, COSÌ COME SI AUTODEFINISCE UN “VISIONARIO”. PERÒ I RISULTATI OTTENUTI DA SOS-LOG MI PARE SIANO CONCRETI...**

Sono due livelli diversi. Parliamo della “missione”. Noi abbiamo posto quello che abbiamo chiamato il “consumatore” al centro del nostro interesse. Per ottenere una decisa inversione di tendenza del nostro sistema economico, che ponga al centro la sostenibilità in tutte le sue espressioni, sia ambientale sia sociale, crediamo che siano determinanti i cittadini, ossia i consumatori, che, sul mercato, da “soggetti passivi”, ne devono diventare protagonisti, come diciamo “attori”. L'obiettivo è la messa in discussione dell'odierno sistema commerciale, che “bombarda” di offerte il consumatore, gioca sui prezzi e sulle offerte, lo lusinga, lo blandisce con la pubblicità. In ultima analisi fa di tutto per renderlo, come dicevo, “passivo”. Noi vogliamo invece che scelga, e, in primo luogo, che scelga la sostenibilità. Siamo certi che la partita si deve giocare nei punti vendita. Se questa non è un'impresa “titanica” ... Proprio la dimensione dell'obiettivo ci spinge e ci obbliga a cercare sinergie.

**A QUESTO PUNTO ENTRA IN GIOCO IL MARCHIO DELLA “LOGISTICA SOSTENIBILE” CHE AVETE VARATO E CHE AUSPICATE SIA POSTO SULLE CONFEZIONI DEI PRODOTTI IN VENDITA AFFINCHÉ I CONSUMATORI, OLTRE ALL'ETICHETTA SULLA QUALITÀ DEL PRODOTTO, ABBIANO INFORMAZIONI ANCHE SUL PROCESSO LOGISTICO CHE IL PRODOTTO HA SEGUITO. ESATTO?**

E' così, e non potrebbe essere altrimenti. Infatti, è necessario che sia reso palese, certificato il “percorso” che il prodotto fa dalla produzione allo scaffale. Oggi, è un “buco nero”, ignoto e invisibile, che potrebbe invalidare anche l'attenzione posta a livello della produzione. La testimonianza sulla sostenibilità deve coprire tutto il ciclo, appunto dalla fabbrica al punto vendita. Qui il “consum-attore” può fare la sua scelta, così diventa un soggetto “attivo”. Per ottenere un simile risultato non basta l'impegno della logistica, serve quello della committenza, della produzione.

**CHE SEGNALI CI SONO IN QUESTA DIREZIONE?**

Molte aziende, anche grandi e multinazionali, stanno facendo attenzione alla sostenibilità del processo logistico, ad esempio spostando i trasporti dalla strada alla ferrovia. Quello che non fanno è di comunicare questa loro attenzione al consumatore. Cosa, invece, fondamentale se si vuole che la sostenibilità diventi un valore riconosciuto. Il nostro marchio, o qualunque altra iniziativa che vada nel medesimo senso, rende tale valore riconoscibile. Penso che ciò sia importante anche in prospettiva, perché le nuove generazioni prestano al problema ambientale un'attenzione maggiore.

**COMUNQUE SIAMO DI FRONTE A SE - >**

### GNALI POSITIVI...

Senza dubbio. L'atteggiamento di tante imprese industriali rappresenta un rilevante fattore di accelerazione verso la sostenibilità, questo anche a livello di responsabilità sociale. I tempi stanno cambiando, c'è un'evoluzione nella sensibilità ambientale. Tempo fa, ad esempio, per spostarsi in un'area urbana c'era il mezzo privato, quello pubblico o il taxi. Oggi, c'è un'offerta molto più articolata, come ad esempio il car sharing, l'affitto temporaneo di mezzi a due e quattro ruote, tutte formule che stanno crescendo in maniera molto rapida. C'è anche una maggiore comprensione da parte del sistema produttivo dell'importanza della logistica: sta diventando sempre più un fattore decisivo anche nelle scelte strategiche. Jeremy Rifkin già sosteneva, a ragione, tanti anni fa, che andava invertito il rapporto produzione/logistica, questo perché i costi logistici sarebbero diventati sempre più decisivi. Oltretutto, oggi la logistica significa essa stessa produzione, design, engineering manufacturing. Un altro concetto che avanza in maniera importante è quello dell'economia circolare che significa in primo luogo "logistica". Siamo di fronte a un mondo che sta prendendo sempre più coscienza sul valore della sostenibilità e della logistica. All'inizio di questa intervista, parlavamo del Coronavirus. Credo che quanto sta accadendo sia anche una lezione per spingerci sempre più avanti sulla strada della sostenibilità: significherebbe certamente calare il numero dei rischi. ■

## IL NUOVO LIBRO DI RIFKIN

Jeremy Rifkin nel suo ultimo libro "The Green New Deal", edito in Italia da Mondadori, che ha per sottotitolo "Il crollo della civiltà dei combustibili fossili entro il 2028 e l'audace piano economico per salvare la terra", oltre a sottolineare il valore della sostenibilità, coniugata con la responsabilità, pone ancora una volta in luce quanto siano fondamentali nell'ottica di un diverso sviluppo la logistica e i trasporti. Ne stralciamo qualche passo.

**"Dovremmo fare un passo indietro, quindi, e porci la domanda: "Come emergono i grandi cambiamenti del paradigma economico nella storia?"** Se lo capiamo, allora possiamo agire e i governi di tutto il mondo possono redigere tabelle di marcia per realizzare il Green New Deal... Perché le grandi trasformazioni economiche della storia hanno un denominatore comune. Tutte richiedono tre elementi ognuno dei quali interagisce con gli altri per consentire al sistema di funzionare nel suo insieme: un mezzo di comunicazione, una fonte di energia e un meccanismo di trasporto. Senza comunicazione non possiamo gestire l'attività economica e la vita sociale. Senza energia non possiamo alimentare l'attività economica e la vita sociale. Senza trasporti e logistica, non possiamo spostare l'attività economica e la vita sociale. Insieme, questi tre sistemi operativi costituiscono quella che gli economisti chiamano una piattaforma tecnologica generale (un'infrastruttura a livello sociale). Le nuove infrastrutture di comunicazione, energia e mobilità cambiano anche l'orientamento temporale e spaziale della società, i modelli di business, i modelli di governo, gli ambienti costruiti, gli habitat e l'identità narrativa".

