

Matrimonio possibile fra logistica e industria in Italia

Apertura di Pirelli e Assogiocattoli alla proposta di partnership arrivata dal mondo delle spedizioni, ma rimangono molte criticità da risolvere tra cui fondali dei porti, autorizzazioni per i trasporti eccezionali e scarsità di autisti stradali nell'industria chimica

Milano - La logistica italiana tende la mano al mondo dell'industria chiedendo di diventare partner prima che l'e-commerce, e in particolare Amazon, faccia piazza pulita degli attuali assetti di mercato.

Lieri a Milano, in occasione del convegno "Shipping forwarding & logistics meet industry", gli appelli delle associazioni di categoria sono stati di questo tenore: "Logistica e industria devono attuare un'alleanza sempre più stretta, l'una non può fare a meno dell'altra" ha detto Riccardo Fuochi (Propeller club Milano). "Dobbiamo essere partner e non avversari" sono state le parole di Betty Schiavoni (Alsea). "Una buona logistica è determinante per l'export" ha sottolineato Andrea Gentile (Assologistica) mentre per Marco Conforti (Confetra) ci vuole "co-produzione e co-progettazione fra mondo della logistica e della produzione". Le sfide del futuro si chiamano marketplace, gigantismo navale, digitalizzazione e in generale concentrazione del mercato in mano a pochi grandi player della logistica.

Dai caricatori è arrivata una forse inaspettata apertura con Flavio Colombini, direttore della logistica di Pirelli, che, a proposito dell'invito a non guardare solo a un ribasso delle tariffe nel rapporto con spedizionieri e trasportatori, ha detto: "Noi vogliamo spendere. Ci sono investimenti da fare? Va bene, facciamoli insieme. Però mi aspetto tre cose: affidabilità, nuove tecnologie (soprattutto tracciabilità delle merci) e partnership". Colombini poi, spie-

gando che le case automobilistiche pretendono da loro almeno il 95% di puntualità nelle forniture di pneumatici, ha raccontato che "nell'era di Amazon la gente è abituata a consegne rapide, puntuali e chiede la tracciabilità della spedizione. Chi non saprà rispondere a queste nuove esigenze rischia di finire fuori mercato". Anche Gianfranco Ranieri, vicepresidente di Assogiocattoli, ha accolto positivamente l'invito proveniente dal mondo delle spedizioni e della logistica di non guardare solo al ribasso dei prezzi: "Sono d'accordo - ha detto - con chi sostiene che produzione e logistica devono ragionare in termini di partnership. Il mercato dei giocattoli in Italia vale 1,5 miliardi di euro e le aziende italiane contribuiscono per un 10%". Ranieri ha poi precisato che questo segmento d'attività è contraddistinto da un'elevata stagionalità perché "il 75% delle vendite si concentra fra ottobre e Natale e un ritardo anche solo di una settimana nelle forniture rischia di avere ripercussioni determinanti".

Il confronto milanese fra aziende della logistica e imprese produttrici è stato però anche l'occasione per segnalare le molte cose che ancora non vanno e che penalizzano l'export del Made in Italy o l'importazione di materie prime.

Ad esempio la filiera agroalimentare lamenta i fondali non sufficientemente profondi dei porti di Ravenna e di Marghera, che non consentono l'accesso di navi bulk carrier classe Panamax (circa 75.000 tonnellate di portata) che trasportano granaglie. "Trasportare la materia prima su navi di portata minore significa non poter ottimizzare la logistica e dunque non ottenere economie di scala delle quali beneficerebbero le imprese produttive" ha detto Alessandro Vitello, amministratore delegato del colosso Bunge che in Italia commercializza cereali e proteici fatturando circa 700 milioni di euro. Sulla stessa lunghezza d'onda Carlo Licciardi, presidente di Anacer (Associazione nazionale cerealisti), che a proposito di un'industria come quella agroalimentare che vale 7 miliardi di euro in Italia, rileva che la logistica "pesa" per il 15% sul volume d'affari complessivo. "Non poter portare navi Panamax nei porti italiani dell'Adriatico si traduce in costi più elevati per l'industria italiana rispetto ai competitor del Nord Europa che ricevono le merci via Rotterdam". Licciardi ha posto inoltre in evidenza il fatto che in Italia le granaglie via terra si trasportano quasi esclusivamente su gomma, mentre "bisogna trovare il modo di rendere

il trasporto ferroviario competitivo".

Una delle più gravi criticità da risolvere in Italia riguarda però i trasporti eccezionali che Vittorio Biondi (Assolombarda) non ha stentato a definire come una vera "emergenza" per la difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni di transito sulle strade dopo il crollo del cavalcavia avvenuto in provincia di Lecco oltre due anni fa. "La situazione rasenta la paralisi" ha denunciato Biondi, aggiungendo che molte imprese lombarde "hanno difficoltà a trasportare a destinazione e quindi a consegnare ai clienti finali le produzioni realizzate". Difficoltà si registrano anche nel mondo della logistica al servizio dell'industria chimica con particolare riguardo al trasporto terrestre per una crescente scarsità

di autisti qualificati. Gaetano Conti (Federchimica) ha sollevato il tema parlando di un settore che vale 50 miliardi di fatturato in Italia, di cui circa il 10% riconducibile a servizi di logistica, e in cui il 60% dei volumi di merci viaggia su gomma. "Disponibilità fisica e qualitativa di vettori stradali rappresentano però una delle problematiche principali per il settore dell'industria chimica. Uno studio dell'Unione Europea del 2009 evidenzia una mancanza di circa 75mila autisti, ma oggi quel numero è raddoppiato e nei prossimi dieci anni si stima che saranno 400mila gli autisti mancanti sul mercato rispetto alla domanda di trasporto stradale" ha lamentato Conti.

Nicola Capuzzo



ROBERTO BUCCI S.p.a.
SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
 Membro del THROUGH TRANSPORT CLUB Londra - TMS ITALIA S.r.l. Genova

ALL BLACK SEA SERVICES (ABS) - Marsiglia - Agenti Generali per l'Italia
 Servizio contenitori per Varna - Costanza - Odessa - Novorossiysk - Poti
 Prosecuzioni interne per Georgia - Armenia - Azerbaijan

CENTRAL MARINE LIMITED (CML) - Malta - Agenti per il Sud Italia
 Servizio contenitori per Malta da Napoli - Salerno

IFL INTERNATIONAL FREIGHT LINE - Hong Kong
 Servizio contenitori settimanale da porti italiani per la Mongolia

PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CO. - Agenti Generali per l'Italia
 Servizio convenzionale e contenitori da Genova e altri porti italiani per Pakistan - Golfo Arabico

NVOCC per Felixstowe - Portbury - Tilbury - Thamesport - Liverpool - Grangemouth - Cork - Dublino - Belfast - Antwerp - Rotterdam - Hamburg - Scandinavia - Porti del Baltico

Partenze da: Salerno - Napoli - Palermo - Gioia Tauro - Bari - Livorno - La Spezia - Ravenna - Trieste - Venezia

SERVIZIO CAMIONISTICO E SWAP BODY
www.bucci.it

SALERNO Via Benedetto Croce, 5 Tel. 089/230211 Fax. 089/225984 a.belfiore@bucci.it	LONDRA Bucci Freight Services Ltd 2/4 Great Eastern Street London - EC2A/3NW Tel. +44/207/3922200 Fax. +44/207/3779155	NAPOLI Via A. Vespucci, 5/20 Tel. 081/5979411 Fax. 081/5549737 n.coppola@bucci.it	SALERNO Piazza Umberto I°, 1 Tel. 089/255811 Fax. 089/224194 mpdpt@bucci.it
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------