



DUCCI (FEDERAGENTI); SE L'INDUSTRIA ITALIANA NON CAPISCE IL RUOLO DEI TRASPORTI CORRE RISCHI

# L'importanza della logistica

*Al convegno Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry promossa l'azione del ministro Delrio. Anche se Betty Schiavoni (Alsea) chiede un piano di razionalizzazione degli aeroporti*

Il mondo dello shipping e quello dell'industria da qualche giorno sono un po' più vicini e più consapevoli delle rispettive funzioni e utilità. A favorire questa comprensione (anche se rimane ancora molto lavoro da fare in tal senso) è stata Assolombarda che, insieme al Propeller Club di Milano e ad altre associazioni di categoria (Alsea, Federazione del Mare e Assologistica), ha promosso una due giorni di confronto il cui obiettivo era far comprendere al mondo produttivo quanto e come sono importanti la logistica e i trasporti per le loro merci.

«Nonostante le trasformazioni in atto non sono convinto che le imprese italiane abbiano ancora compreso quanto fondamentale sia la pianificazione della logistica per le proprie vendite», ha detto a questo proposito Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, citando come esempio l'importanza di un rapido e fluido sdoganamento delle merci in porto. Duci ha poi aggiunto: «La logistica non è un elemento precedente o successivo alla fase di produzione industriale, ma un elemento diventato parte integrante del processo di produzione stesso nel mercato globale di oggi. Occorre far capire all'industria Italiana, storicamente legata alla produzione in fabbrica, che oggi occuparsi di ciò che accade al di fuori delle merci in porto. Duci ha poi aggiunto: «La logistica non è

un elemento precedente o successivo alla fase di produzione industriale, ma un elemento diventato parte integrante del processo di produzione stesso nel mercato globale di oggi. Occorre far capire all'industria Italiana, storicamente legata alla produzione in fabbrica, che oggi occuparsi di ciò che accade al di fuori delle mura dell'impianto produttivo è strettamente collegato a quanto avviene all'interno. Se il sistema Italia non allarga gli orizzonti agevola l'ingresso e l'invasione di prodotti stranieri». Un esempio lampante in questo senso sono le vendite (e quindi esportazioni) di vino in Cina, un mercato dove l'Italia ha una quota di mercato dieci volte inferiore rispetto alla Francia.

Riccardo Fuochi, amministratore delegato della società di logistica OmLog e presidente del Propeller Club di Milano, ha sottolineato che «l'interesse della nostra categoria non è tanto quello di confrontarci con il mondo produttivo per farci pagare di più, bensì studiare insieme le migliori catene logistiche da adottare». Molto spesso, infatti, le aziende italiane vendono le proprie merci franco fabbrica affidando dunque nelle mani dell'acquirente, e quindi dell'operatore logistico o spedizioniere straniero, la logistica delle merci fino a destinazione. Una fetta importante di business sul quale l'Italia potrebbe avere un controllo diretto e che invece

viene spesso delegato ad altre realtà estere. Senza contare che quasi tutte le principali realtà italiane del comparto trasporti e logistica sono oggi in mano a gruppi stranieri, alcuni di questi controllati dalla mano pubblica (vedi l'esempio di Dhl che è parte di Deutsche Post).

Proprio a proposito di intervento pubblico in questo settore, dal palco dell'evento milanese il presidente di Fedespediti (Federazione nazionale spedizionieri), Roberto Alberti, ha posto un interrogativo domandando se sia giusto che «il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano dia vita al nuovo progetto Mercitalia con uno stanziamento di 1,5 miliardi di euro di soldi pubblici per andare a fare concorrenza su un terreno dove già operano le aziende private». Il riferimento è al piano di rilancio di Trenitalia nel cargo ferroviario con nuovi servizi intermodali e nuovi investimenti in materiale rotabile.

Fatta eccezione per questa critica, in generale l'operato del Governo e dell'attuale Ministero dei Trasporti guidato da Graziano Delrio è stato promosso all'unisono dagli stakeholder. Gli interventi normativi più apprezzati sono stati la riforma portuale e gli incentivi al trasporto combinato (Marebonus e Ferrobonus) anche se Betty Schiavoni, presidente di Alsea (associazione delle aziende di spedizione e tra-

sporti lombarde), ha osservato:  
«Che il sistema dei trasporti in Italia stia migliorando lo dimostra anche il fatto che per la prima volta nel nostro Paese sia stata superata la soglia del milione di tonnellate di merci movimentate negli aeroporti. A questo punto ci aspettiamo che, oltre al Piano dei porti il Ministero porti a compimento anche un piano per la razionalizzazione degli aeroporti». (riproduzione riservata)



*Riccardo Fuochi*