

LA LOGISTICA INCONTRA IL MONDO PRODUTTIVO

Questo matrimonio S'HA DA FARE



Aprire un tavolo di dialogo tra industria e logistica, creare sinergie e alleanze, individuare assieme le migliori modalità di spedizione delle merci, superare l'insana abitudine di vendere "franco fabbrica" che tanto penalizza il sistema Paese. Ne hanno parlato a Milano rappresentanti dell'industria e della logistica nazionale

Lo scopo principale del convegno "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry", tenutosi recentemente a Milano, era quello di promuovere una due giorni di confronto per far comprendere al mondo produttivo quanto e come siano importanti la logistica e i trasporti per la distribuzione delle materie prime e dei prodotti finiti. Significativo il fatto che a ospitare questo appuntamento sia stata la sede milanese di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza e che, oltre al Propeller Club di Milano, altre associazioni di categoria come Alsea, Federazione del Mare e Assologistica siano state promotrici di questa due giorni di incontri organizzata da Click Utility.

Per comprendere quanto attuale e sentito fosse il tema del rapporto fra il mondo della logistica e quello delle imprese basta riportare quanto affermato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti: «Nonostante le profonde trasformazioni in atto nei commerci internazionali,

non sono convinto che le imprese italiane abbiano ancora compreso quanto fondamentale sia la pianificazione della logistica per le proprie vendite» ha detto il numero uno degli agenti marittimi italiani. 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 della propria fabbrica è strettamente collegato a ciò che 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 ad esempio a quella della vicina Francia.

Uno scenario favorevole

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 il lavoro di spedizionieri che facciamo, bensì per studiare insieme le migliori catene logistiche da adottare». Molto spesso, infatti, le

■ Nicola Capuzzo

Porti, shipping e industria da qualche giorno sono forse un po' più consapevoli delle rispettive funzioni e utilità. Ad aiutare questa comprensione ha contribuito la prima edizione del convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry tenutosi a Milano

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 delegato ad altre realtà estere. Senza contare che quasi tutte le più importanti aziende italiane del comparto trasporti e logistica sono oggi in mano a gruppi stranieri, alcuni di questi controllati dalla mano pubblica.

Molti addetti ai lavori hanno sottolineato il fatto che lo scenario politico italiano mai come in questa legislatura è stato favorevole all'industria dei trasporti. Fatta eccezione per qualche critica rivolta dal presidente di Fedespediti, Roberto Alberti, al nuovo progetto Mercitalia lanciato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in generale l'operato del Governo e dell'attuale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidato

da Graziano Delrio è stato promosso all'unisono dagli stakeholder. Gli interventi normativi più apprezzati sono stati la riforma della legge sui porti, la semplificazione burocratica (ad esempio in materia di escavo dei fondali nei porti) e gli incentivi al trasporto combinato strada-mare e strada-ferrovia (meglio noti come Marebonus e Ferrobonus).

Betty Schiavoni, presidente di Alsea (associazione delle aziende di spedizione e trasporti 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 scali aeroportuali».

Un appello all'esecutivo è arrivato da Paolo d'Amico, presidente della Federazione del Mare, che a proposito dell'attenzione verso il settore



«Il Governo e la Pubblica Amministrazione stanno cercando con la riforma dei porti di razionalizzare, concentrare e dare delle priorità, ma poi il grosso chip ce lo deve mettere il sistema economico e finanziario» - ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini



Riccardo Fuochi (Propeller Club Milano) ha stigmatizzato l'abitudine di vendere "franco fabbrica" rinunciando così al controllo di una componente essenziale del servizio e privando di introiti importanti il sistema Paese



Umberto Masucci (Propeller Club nazionale): "Milano non ha il mare ma la Lombardia genera il 30% del Pil nazionale e quindi i porti sono debitori a questa regione per i volumi di merci in import-export che genera"



Betty Schiavone (ALSEA): "ci aspettiamo che, oltre al Piano dei porti, il Ministero porti a compimento anche un piano per la razionalizzazione degli scali aeroportuali"

dei trasporti ha detto: «È tempo che lo Stato si doti di un Ministero del Mare. Lo sostengo da anni ma oggi ancora più di prima visti i venti di protezionismo che arrivano da Trump. Non credo nei protezionismi, anzi; l'Italia deve combattere più che mai perché le merci viaggino sempre di più via mare».

Umberto Masucci, presidente del Propeller Club Nazionale, dal canto suo ha sottolineato che «Milano non ha il mare ma la Lombardia genera il 30% del Pil nazionale e quindi i porti sono debitori a questa regione per i volumi di merci in import-export che genera». Il talk show con cui si è conclusa la sessione plenaria del convegno ha offerto l'occasione di un confronto su alcuni dei maggiori temi di attualità nel mondo della logistica italiana, fra cui imperversano gli effetti dell'industria 4.0 e dell'e-commerce.

Maersk amplia il suo network in Italia

In occasione del convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, la prima compagnia al mondo nel trasporto marittimo di container è intervenuta per spiegare al mondo delle imprese cosa sta accadendo nello shipping internazionale. Antonio Ascari, Central Mediterranean Sales Director di Maersk Line Italia, ha

infatti offerto una panoramica sul comparto spiegando che «il 2016 come anno nero per lo shipping non ha avuto nulla da invidiare al 2009. Molte scelte di investimento e di impiego delle grandi navi erano fondate su previsioni degli analisti che si sono rivelate sbagliate, soprattutto quelle riguardanti i trade Asia - Europa dove oggi navigano le portacontainer di ultima generazione».

Il crollo dei noli marittimi cui si è assistito in maniera violenta nei dodici mesi passati è il frutto soprattutto di un eccesso di stiva disponibile sul mercato, a cui si è aggiunto anche un calo della domanda di trasporto per effetto della crisi economica di alcuni paesi e del rallentamento della crescita cinese.

Ascari ha proseguito la sua disamina spiegando che «il comparto sta andando verso progressive aggregazioni fra vettori marittimi con l'obiettivo primario di cercare di efficientare i servizi offerti. Nel 2016 i noli non erano economicamente sostenibili per nessuna compagnia e quest'anno vedremo se e come cambierà lo scenario con la grande novità rappresentata dall'avvio delle tre nuove alleanze: 2M, The Alliance e Ocean Alliance».

Nel nostro Paese il gruppo danese ha cambiato strategia di sviluppo passando dalla scelta di razionalizzare al massimo i costi accentrando tutte le attività sul quartier generale di Genova, a quella di privilegiare l'assistenza e la vicinanza ai clienti riaprendo

Il cuore del problema

«La logistica non è un elemento precedente o successivo alla fase di produzione industriale, ma una parte integrante del processo di produzione stesso nel mercato globale. Occorre far capire all'industria italiana, storicamente legata alla produzione, che oggi occuparsi di ciò che accade al di fuori delle mura della propria fabbrica è strettamente collegato a ciò che avviene all'interno»
Gian Enzo Duci - Federagenti



Gian Enzo Duci

nuove sedi in giro per l'Italia. «Negli ultimi tempi abbiamo ampliato il nostro network nazionale con uffici a Napoli, Firenze, Padova e Milano» ha concluso Ascari che, a proposito delle nuove sfide imposte dai colossi dell'e-commerce ha aggiunto: «I vari Alibaba e Amazon è vero che oggi contribuiscono ad alimentare le spedizioni di merci in giro per il mondo ma non dimentichiamo che hanno richiesto e stanno ottenendo licenze per diventare spedizionieri e trasportatori. Oggi dunque sono clienti, un domani chissà...».

Genova - Milano: un rapporto da rinsaldare

Quello fra il primo scalo marittimo d'Italia per traffici containerizzati (Genova) e la prima regione d'Italia per contribuzione al Pil nazionale (Lombardia) è un rapporto a cui periodicamente bisognerebbe "fare un tagliando" per evitare che quote crescenti di merce vengano esportate attraverso i porti del Nord Europa. Su questo tema si è espresso il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, dicendo: «Se noi guardiamo i porti più competitivi di altri Paesi in Europa vediamo che l'Olanda punta su un porto, il Belgio su un porto, la Germania su uno e mezzo, l'Inghilterra su uno e mezzo, la Francia fondamentalmente su uno nel Mediterraneo e la Spagna un paio. Noi italiani nonostante il duro lavoro della riforma ne abbiamo

minimo 15. Questo fa capire che il Paese non ha ancora ragionato in termini di business sul settore. Mentre lo sta facendo di più sugli aeroporti (ne abbiamo comunque troppi di aeroporti ma ce ne sono alcuni con grandi numeri), nei porti non sta avvenendo. Perché il nostro sistema economico-finanziario non è sulla palla. Quello della logistica non è un business che noi viviamo come sistema Paese, mentre Rotterdam fa investimenti su scala mondiale perché ci scommette il Paese, perché possono permettersi di aspettare qualche anno e resistere con capacità portuale in eccesso. È un sistema che si muove, da noi no». Signorini sembra avere le idee chiare sul ruolo che il mondo produttivo e industriale dovrebbe avere agendo da promotore di questa selezione naturale. «Il Governo e la Pubblica Amministrazione - spiega - stanno cercando con la riforma dei porti di razionalizzare, concentrare e dare delle priorità, ma poi il grosso *chip* ce lo deve mettere il sistema economico e finanziario. Se gli imprenditori lombardi, piemontesi, veneti e liguri vedono nella logistica italiana l'opportunità di approvvigionarsi interamente per i propri bisogni (dunque non dirottando 500-600 mila Teu in Nord Europa tramite Rotterdam), il nostro sistema portuale può competere. Altrimenti, nella migliore delle ipotesi, Genova continuerà a essere un porto gateway per il Nord Italia e nemmeno per tutta la torta dell'economia della Pianura Padana». ■

Le frasi

RICARDO FUOCHI, Propeller Club Milano

«L'interesse della nostra categoria non è tanto quello di confrontarci con il mondo produttivo per farci pagare il lavoro di spedizionieri che facciamo, bensì per studiare insieme le migliori catene logistiche da adottare»

BETTY SCHIAVONE, ALSEA

«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»

PAOLO D'AMICO, Federazione del Mare

«È tempo che lo Stato si doti di un Ministero del Mare»



PLATINUM SRL
SERVIZI LOGISTICI









OUTSOURCING

Sviluppiamo soluzioni immediate ed efficaci: dalla gestione del magazzino ai trasporti, un prezioso aiuto su misura lungo tutta la catena produttiva.

Visita il nostro nuovo sito!
www.platinumlogistica.it

PLATINUM SRL
Via Angelelli, 14/A
Castel Maggiore (BO)
Tel: 051 713965 - Fax: 051 6320304
info@platinumlogistica.it