

Nel convegno milanese Shipping forwarding & logistics meet industry, la logistica italiana tende la mano al mondo produttivo chiedendo una maggiore collaborazione.



Durante il convegno Shipping forwarding & logistics meet industry – che si è svolto a Milano il 1° e il 2 febbraio 2018 - gli appelli delle associazioni di categoria dei trasporti sono stati diversi. **"Logistica e industria devono attuare un'alleanza sempre più stretta**, l'una non può fare a meno dell'altra", ha affermato Riccardo Fuochi del Propeller club di Milano. "Dobbiamo essere partner e non avversari", sono state le parole di Betty Schiavoni di Alsea. "Una buona logistica è determinante per l'export" ha sottolineato Andrea Gentile di Assologistica, mentre per Marco Conforti di 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 operatori della logistica.

Dai caricatori è arrivata un'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 dichiarato: "Vogliamo spendere. Ci sono investimenti da fare? Va bene, facciamoli insieme. Però mi aspetto tre cose: affidabilità, nuove tecnologie (soprattutto tracciabilità delle merci) e collaborazione". Spiegando che le case automobilistiche pretendono da loro almeno il 95% di puntualità nelle forniture di pneumatici, Colombini ha aggiunto 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, vice-presidente 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 con chi

sostiene che produzione e logistica devono ragionare in termini di collaborazione. Nel mercato dei giocattoli 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 anche l'occasione

per **segnalare le molte cose che ancora non funzionano** e che penalizzano l'export del Made in Italy o l'importazione di materie prime. Per esempio, la filiera agroalimentare lamenta i fondali non sufficientemente profondi dei porti di Ravenna e Marghera che impediscono l'accesso di navi bulk carrier classe Panamax (circa 75mila 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 sottolineato Alessandro Vitiello, amministratore delegato del colosso Bunge in Italia. Sulla stessa lunghezza d'onda è Carlo Licciardi, presidente di Anacer (Associazione nazionale cerealisti), che a proposito di un'industria come quella agroalimentare che vale sette miliardi di euro in Italia, rileva come la logistica "pesi" 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 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 i **trasporti eccezionali** che Vittorio Biondi di 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".

Nicola Capuzzo

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



[Una compagnia di logistica si presenta come un'offerta gratuita di servizi](#) [Le statistiche del mercato per il 2018](#) [L'industria apre il dialogo con la logistica](#) [Le aziende che stanno cambiando](#) [L'industria apre il dialogo con la logistica](#) [Le aziende che stanno cambiando](#) [L'industria apre il dialogo con la logistica](#) [Le aziende che stanno cambiando](#)