



RINA. Excellence  
Behind Excellence.



RINA. Excellence  
Behind Excellence.

■ Sarà il rosa il colore dominante dei container (e forse anche delle navi) di Ocean Network Express (One), la nuova realtà armatoriale che nascerà dalla fusione dei tre vettori giapponesi K Line, Mol e Nyk. Dopo aver ottenuto tutte le necessarie autorizzazioni, la nuova compagnia di navigazione nipponica dal prossimo mese di aprile avvierà i propri servizi di linea intercontinentali. Per quanto riguarda i collegamenti tra Asia ed Europa la neonata One farà parte del raggruppamento di vettori ribattezzato The Alliance, che in Italia scalerà i porti di Genova, La Spezia, Livorno e Salerno. (riproduzione riservata)



I primi contenitori rosa di One

## NONSOLOMARE

### VIASAT RILEVA LA FRANCESE LOCSTER

■ Viasat Group, società italiana che fornisce sistemi satellitari auto motive, ha acquisito il 51% della francese Locster, provider di servizi telematici con 4 mila clienti e 25 mila veicoli connessi specializzati in soluzioni software orientate al mercato del fleet management. Il gruppo made in Italy estende pertanto la presenza a una delle aree geografiche più sensibili ai sistemi tecnologici finalizzati alla gestione di flotte di autoveicoli, come autovetture, mezzi leggeri o pesanti per il trasporto merci, mezzi agricoli e da cantiere, al fine di ottimizzare i trasporti, diminuire i consumi e le emissioni. «Con questa nuova operazione, la diciottesima da quando abbiamo avviata una strategia di crescita per acquisizioni in parallelo a quella commerciale, il gruppo si conferma il principale operatore telematico indipendente a livello europeo, grazie a una presenza diretta in Italia, Spagna, Portogallo, Romania, Bulgaria, Polonia, Belgio, Regno Unito e Francia (oltreché in Cile e Argentina) e alla rete di distributori nel resto del mondo» sottolinea Domenico Petrone, presidente di Viasat.

### TIMOCOM VUOLE PIÙ MEZZI DI TRASPORTO

■ La quota di carichi in Europa continua a essere di gran lunga superiore alla media, mentre i mezzi di trasporto disponibili per trasportarli sono sempre più scarsi in Europa. Lo dicono le rilevazioni del Barometro dei trasporti di TimoCom secondo cui, nel quarto trimestre del 2017, la borsa carichi più grande in Europa presentava un rapporto di 71 ordini di trasporto (carichi) rispetto a 29 offerte di mezzi. Per l'intero 2017, il Barometro ha segnato un rapporto medio carichi-mezzi di 70:30 in Europa. Per tutto l'anno a un continuo incremento del volume di merci da spostare si è contrapposta una riduzione della disponibilità di mezzi di trasporto. Nello stesso periodo del 2016 sul mercato europeo il rapporto carichi-mezzi era molto più equilibrato. (riproduzione riservata)

I TRASPORTATORI CHIEDONO PIÙ COLLABORAZIONE CON LE IMPRESE

# Logistica chiama industria

*Molte le criticità ancora da risolvere: dai fondali dei porti alle autorizzazioni per i trasporti eccezionali, fino alla scarsità di autisti nell'industria chimica*

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

## Il cargo aereo vola e Savino Del Bene si organizza

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. «Logistica e industria devono attuare un'alleanza sempre più stretta perché l'una non può fare a meno dell'altra», ha dichiarato Riccardo Fuochi (Propeller club Milano una delle associazioni di categoria presenti), in occasione del convegno Shipping forwarding & logistics meet industry. «Dobbiamo essere

Un 2017 da incorniciare per il trasporto aereo merci, in Italia e nel mondo. Secondo l'International Civil Aviation Organization (Icao) lo scorso anno le merci che hanno viaggiato in aereo sono aumentate del 9,5% in termini di tonnellate/km rispetto a un anno prima, quando il progresso sul 2015 era stato appena del 3,8%. Secondo Assaeorporti (Associazione aeroporti italiani) nei dodici mesi appena trascorsi l'Italia ha segnato un nuovo record di merci movimentate con 1.145.218,99 tonnellate di merci, quasi 102 mila tonnellate in più rispetto al 2016. Al top Milano Malpensa (589,7 mila tonnellate), seguita da Roma Fiumicino (185,9 mila), Bergamo (125,9 mila tonnellate), Venezia (60,9 mila), Bologna (56,1 mila), Brescia (34,8 mila), Roma Ciampino (17 mila), Milano Linate (13,8 mila), Napoli (11,1 mila) e Pisa (10,6 mila). Si tratta per Iata (Associazione internazionale

traffico aereo) dei migliori risultati dal 2010. «Il 2017 è stato un anno positivo, con una crescita media del 10%», ha confermato a MF Shipping & Logistica Simone Ghelardini, direttore della divisione aereo di Savino Del Bene (uno dei maggiori spedizionieri in Italia). «Anche noi siamo cresciuti in linea con il trend generale, ma da novembre si è assistito a un picco di attività, proseguito in gennaio». Savino Del Bene ogni anno spedisce 31 milioni/kg di merci in export, e 10 milioni/kg in import. Da sempre lavora molto sui collegamenti tra Italia e Usa tanto che, dopo aver organizzato sette voli charter negli ultimi due mesi per ovviare alla scarsa capacità di stiva disponibile, ora pensa a un servizio aereo regolare. «Stiamo lavorando per mettere a regime un volo charter settimanale per gli Stati Uniti dall'Italia, probabilmente da Malpensa», conferma Ghelardini. «Dal 2003 al 2008 Ghelardini avevamo già fatto un charter Pisa-New York che partiva tutti i fine settimana». (riproduzione riservata)



Il convegno Shipping meets Industry a Milano

partner e non avversari», ha aggiunto Betty Schiavoni (Alsea). È ancora, «Una buona logistica è determinante per l'export», ha sottolineato Andrea Gentile (Assologistica), mentre per Marco Conforti (Confetra) «servono coproduzione 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 ampia apertura con Flavio Colombini, direttore della logistica di Pirelli che, a proposito dell'invito a non guardare solo al ribasso delle tariffe nel rapporto con spedizionieri e trasportatori, ha spiegato che «noi vogliamo spendere. Se ci sono investimenti da fare, facciamo insieme. Ma mi aspetto affidabilità, nuove tecnologie, specie in tema di tracciabilità delle merci, e partnership». Spiegando poi 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 e puntuali, e a spedizioni tracciabili. Chi non sarà in grado di farlo rischia di finire fuori mercato». Anche Gianfranco Ranieri, vicepresidente di Assogiocattoli, ha accolto positivamente la richiesta del mondo di spedizioni e logistica di non guardare solo al ribasso dei prezzi: «Concordo 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 il 10%. Ma il settore è contraddistinto da un'elevata stagionalità perché il 75% delle vendite si concentra tra ottobre e Natale. Un ritardo nelle forniture anche solo di una settimana rischia di avere gravi ripercussioni». 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 penaliz-

zano l'export del Made in Italy o l'importazione delle materie prime. La filiera agroalimentare lamenta per esempio i fondali non abbastanza profondi dei porti di Ravenna e Marghera che non consentono l'accesso di navi bulk carrier classe Panamax (75 mila 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 di cui beneficerebbero le imprese produttive», ha spiegato Alessandro Vitiello, amministratore delegato del colosso Bunge che in Italia commercializza cereali e proteici per 700 milioni di euro. Sulla stessa lunghezza d'onda Carlo Licciardi, presidente di Anacer (Associazione nazionale cerealisti) che rileva come, su un'industria come quella agroalimentare che in Italia vale 7 miliardi, la logistica pesi per il 15% sul fatturato 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 inoltre evidenziato come in Italia le granaglie via terra si trasportino quasi solo 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. Vittorio Biondi (Assolombarda) non ha stentato a definirle una vera emergenza per la difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni di transito sulle strade dopo il crollo del cavalcavia avvenuto in provincia di Lecco di due anni fa. «La situazione rasenta la paralisi» ha denunciato: «molte imprese lombarde hanno difficoltà a trasportare a destinazione e quindi a consegnare ai clienti finali le produzioni realizzate». Difficoltà si registrano anche nella logistica al servizio dell'industria chimica, specie nel trasporto terrestre, causa la 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 il 10% riconducibile a servizi di logistica, e più della metà dei volumi di merci (60%) viaggia su gomma. «Disponibilità fisica e qualitativa di vettori stradali sono però una delle problematiche principali per il settore dell'industria chimica. Secondo uno studio dell'Unione Europea del 2009 mancavano 75 mila autisti, ma oggi sono il doppio e nei prossimi dieci anni si stima saranno 400 mila gli autisti mancanti rispetto alla domanda di trasporto stradale» ha lamentato Conti. (riproduzione riservata)