

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Caro noli container e imprese: le contromisure necessarie secondo Electrolux e Benetton

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 27th, 2021

Allargare la logistica all'intera azienda, creare relazioni stabili con le compagnie di navigazione, ripensare i modelli di business. Aumento di noli container, incertezze sui tempi di trasporto e aumento del costo delle materie prime stanno impattando pesantemente sulle produzioni industriali del nostro Paese. Per questo motivo le aziende stanno analizzando la situazione prendendo decisioni che potrebbero dover cambiare già a breve termine. Queste le indicazioni emerse a Trieste in occasione dell'ultima conviviale (la prima di persona dopo molto tempo) del locale Propeller Club. Tema della serata proprio l'aumento dei noli marittimi, dei costi per le materie prime, il rallentamento della produzione e le conseguenze per industria e consumatori. Tra i relatori anche due rappresentanti del mondo industriale italiano di aziende impegnate nel panorama internazionale: Paolo Galli (direttore Ufficio acquisti logistica di Electrolux) e Valentino Soldan (direttore della logistica per Benetton).

“Vendiamo ogni anno nel mondo circa 60 milioni di apparecchiature e spostiamo quasi 300mila teu. Dopo lo stop dovevamo ripartire e si è inceppato tutto. Nel 2020 si è trattato soprattutto di un problema di costo nella filiera logistica, nel 2021 il problema è diventato anche di servizio” ha spiegato Galli. Che poi ha aggiunto: “Nel 2022 temo che i due problemi si sommeranno: i costi sono quasi insostenibili e il servizio è nel suo momento peggiore”.

I tempi di consegna sono stati definiti più che lunghi imprevedibili, mentre si pensa sia probabile che serviranno mesi solo per risolvere la questione delle navi in attesa nei grandi porti come a Los Angeles, con pesanti ripercussioni sull'intero sistema di trasporto marittimo e sulla disponibilità di container vuoti. Sempre secondo il direttore della logistica di Electrolux le aziende sono costrette a fare ragionamenti di risk management molto allargato.

“Cosa far per avere una supply chain più affidabile?” ha domandato Galli, precisando che Electrolux sta lavorando sul processo logistico in maniera allargata per coinvolgere ogni settore dell'azienda. “All'esterno dovremo avere rapporti più sistematici con le compagnie marittime: contratti pluriennali, volumi maggiori con un unico partner per creare relazioni più strategiche” ha aggiunto Galli. Proprio riguardo alle shipping line ha concluso sostenendo che “stanno vivendo, dopo anni di disgrazia, momento di forte crescita. Speriamo ci sia un bilanciamento”.

Sostanzialmente concorde su questo tema è apparso anche il logistic manager di Benetton,

Valentino Soldan, che ha detto: “Finora la logistica è stata considerata una commodity con tempi e costi piuttosto garantiti. Ora siamo su una tavola da surf sopra un’onda, dobbiamo dominarla e seguirla al meglio per portare a casa il risultato”. Quel che però attualmente risulta molto difficile è stabilire, all’interno delle aziende, il budget per i trasporti per i prossimi anni. In quest’ambito, una delle soluzioni da attuare potrebbe essere quella del reshoring, in alcuni casi già avviato. “Tra uno, due o tre anni cambierà la situazione e forse si tornerà al vecchio schema. Ciò che vale oggi non è detto che valga tra un anno” ha concluso Soldan.

Durante la serata – introdotta da un’interessante relazione di Giorgio Cuscito, giornalista di Limes esperto in geopolitica – sono intervenuti anche il presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, Stefano Visintin, e il presidente di Federagenti, Alessandro Santi.

Visintin ha affrontato la questione relativa all’aumento delle materie prime facendo riferimento rse a causa di un tentativo di accaparramento da parte degli Usa. Problema, quest’ultimo, che penalizza il porto di Trieste per l’assenza di collegamenti diretti con le rotte transatlantiche. Lo stesso Visintin ha poi sottolineato le problematiche relative agli eccessivi costi del trasporto via mare, con le compagnie di navigazione in qualche caso accusate di fare cartello.

“Nessun cartello, se qualcuno ha sentore di posizioni illegali, lo denunci” ha risposto Alessandro Santi. Il presidente di Federagenti ha poi lanciato un appello a tutto il cluster perché ci sia collaborazione nel trovare una soluzione comune e sollecitando le categorie a cambiare la visione generale, a chiedere maggiore attenzione al Governo e a ragionare sulla necessità di avere una visione strategica per il Mediterraneo.

“La situazione – ha concluso Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club Port of Trieste – è destinata ancora a protrarsi, alla ricerca di un equilibrio del livello dei noli marittimi inferiori all’attuale ma, certamente, superiore a quelli molto, troppo bassi precedenti. rovato questo equilibrio aumenterà, anche grazie agli ulteriori investimenti delle compagnie di navigazione in navi e contenitori, la capacità di trasporto globale e tornerà anche la puntualità dei servizi marittimi: fattori questi determinanti per tutta la filiera logistica, la produzione e con benefici effetti sia per l’industria che per i consumatori finali”.

Riccardo Coretti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, October 27th, 2021 at 5:38 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.