

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pinzani (direttore logistica Candy): “Porti e Dogane in Italia meglio che nel resto d’Europa”

Nicola Capuzzo · Monday, July 13th, 2020

Per certi aspetti le spedizioni via mare attraverso i porti e la logistica sono persino migliori in Italia rispetto ad altri paesi d’Europa. Lo ha detto commentando lo [studio realizzato dall’Università Liuc sulla competitività della Regione Logistica Milanese](#) rispetto agli altri paesi europei limitrofi al nostro, il direttore della logistica di Haier Europe, gruppo noto ai più per gli elettrodomestici a marchio Candy. Un player che in Europa ha 22 centri distributivi, di cui due in Italia a Bergamo e a Caserta, e che ogni anno spedisce via mare circa 60.000 Teu mentre effettua oltre 5.000 spedizioni full truck load via terra con un lead time medio di 10 settimane dall’uscita del prodotto dalla fabbrica alla consegna.

La cosa che forse più colpisce del suo intervento a commento dello studio è che in Italia il gruppo Haier Europe è riuscito a realizzare e a sfruttare appieno la digitalizzazione delle procedure per i controlli alle merci, cosa che in altri parti d’Europa non è stata possibile. “In Italia abbiamo finalizzato una soluzione che per completezza, efficienza e competitività non siamo stati in grado di replicare in altri cluster europei” ha spiegato Pinzani. “Operiamo molto spesso in regime di preclearing, abbiamo il 100% delle merci che ‘attracca’ direttamente a Milano e raggiungiamo un inland terminal ferroviario in Lombardia (Melzo) con il 100% dei flussi in import. L’hub retroportuale è quello di Melzo, il porto d’ingresso prevalente in Italia è quello di La Spezia e siamo molto contenti di questa soluzione”. Parole che, dette da uno dei più importanti cargo owner in Italia e in Europa, suonano come una promozione a pieni voti proprio mentre a convegni e studi si sente spesso sostenere che l’Italia sia scarsamente competitiva rispetto agli altri sistemi logistici d’Europa.

Il vertice della supply chain di Candy definisce la catena logistica dei ‘suoi’ elettrodomestici “molto piatta, dalle fonti al cliente (retail) c’è al massimo un magazzino in mezzo”. Due sono gli hub europei principali e uno, anche se è quello secondario, si trova a Brugherio, in Lombardia. Tre invece sono le criticità più importanti con cui il gruppo deve fare i conti quando si parla di spedizioni merci: velocità, affidabilità e competitività. “Velocità perché abbiamo una distanza media dal source al mercato che è di oltre 10 settimane, quindi per noi ogni giorno rosicchiato durante le fasi del trasporto significa nel *door to door* aver guadagnato magari una settimana o 10 giorni” specifica Pinzani. Che poi a proposito dell’affidabilità aggiunge: “Devo essere in grado di fare promesse ai miei clienti che so di potere poi mantenere con un buon grado di affidabilità”. La competitività è infine un fattore determinante “perché quella degli elettrodomestici è un’industry

caratterizzata da marginalità di guadagno non particolarmente entusiasmanti”.

Pochi meglio del direttore della logistica di Candy avrebbero potuto commentare i risultati della ricerca condotta dalla Liuc perché il suo gruppo è attivo in tutti e cinque i pesi presi in esame (Italia, Spagna, Francia, Germania e Olanda).

Prima ha analizzato gli aspetti che rendono le spedizioni attraverso i porti italiani competitive. “I tempi di transito marittimo favoriscono l’Italia. Per noi che facciamo flussi da Far East e Turchia arrivare in Italia significa guadagnare minimo una settimana rispetto ai porti del Nord Europa e pochi giorni invece rispetto a Barcellona” ha sottolineato. La continuità operativa dei porti è un altro punto a favore del nostro Paese: “Specialmente il porto di Spezia, così come quello di Genova, sono caratterizzati per un meteo più favorevole, minori scioperi, minori situazioni di congestione. L’operatività dei porti è dunque a favore dell’Italia. In Germania il porto di Amburgo ha problemi di insabbiamento, di pescaggio; Le Havre sappiamo le problematiche che ha avuto in termini di scioperi; in Belgio e Olanda di tanto in tanto condizioni di congestione in porto si verificano”.

Italia promossa, come già detto, anche per il livello di digitalizzazione delle Dogane e degli operatori, così come è un punto a favore quella che definisce “l’imprenditorialità dei player: soprattutto nel privato si trovano persone che si rimboccano le maniche e trovano soluzioni adeguate a ogni problema specifico”. Anche in termini di competitività “la frammentazione dei player garantisce ampia varietà di offerta da parte dei fornitori e maggiore disponibilità a trovare soluzioni”.

Quest’ultimo della frammentazione sotto altri punti di vista, però, viene riconosciuto anche come un punto di debolezza. “È sicuramente anche un elemento negativo perché permette di fare meno sistema e dunque si perde magari in competitività” sottolinea il direttore della logistica degli elettrodomestici Candy.

Questi gli altri punti sfavorevole per l’Italia da lui segnalati: “I porti che servono le regione logistica milanese non hanno disponibilità di spazi a ridosso delle banchine e quindi sia Genova che Spezia devono inoltrare le merci in Lombardia o in Emilia, nella migliore delle condizioni lo fanno via ferrovia altrimenti via camion. Parlando di ferrovie, poi, esistono ancora criticità legate alla lunghezza dei convogli, alle sagome delle gallerie, alla portata e alla frequenza dei convogli”.

A riprova di questo il gruppo Haier Europe riceve su base settimanale a Spezia navi anche con 80/100 container (tutti da 40 piedi) per i quali le controparti logistiche impiegano almeno quattro giorni per trasferirli a Melzo pur avendo tre circolazioni di treni al giorno. “Non potendo occupare tutta la capacità del terminal per due giorni gli inoltri mi vengono diluiti su una settimana” ha spiegato Pinzani.

Che inoltre dice di non vedere “particolarmente attivo il trasporto intermodale per l’outbound nazionale”, mentre “per quanto riguarda l’internazionale, abbiamo ottime esperienze di servizio in export: oltre il 90% dei flussi Italia-Uk li effettuiamo con casse intermodali con gran soddisfazione”.

Promosse, come detto, le Dogane, anche se rimangono comunque molti aspetti da migliorare: “Penso sia giusto fare i controlli all’ingresso delle merci nel continente ma penso anche che i paesi europei debbano evitare asimmetrie. Perché se in Italia i controlli sanitari o di altro genere si fanno all’import e in Olanda no è ovvio che dal Nord Europa si faccia prima a far transitare la merce. Ed

è anche ovvio che se qualcuno avesse necessità di accelerare un flusso avrebbe convenienza a scegliere un altro sistema portuale alternativo a quello italiano che quindi ne subirebbe uno svantaggio. Dunque va benissimo uno sportello unico dei controlli ma servirebbe anche un maggiore allineamento rispetto alle regole applicate dagli altri paesi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 13th, 2020 at 6:45 pm and is filed under [Interviste, Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.