

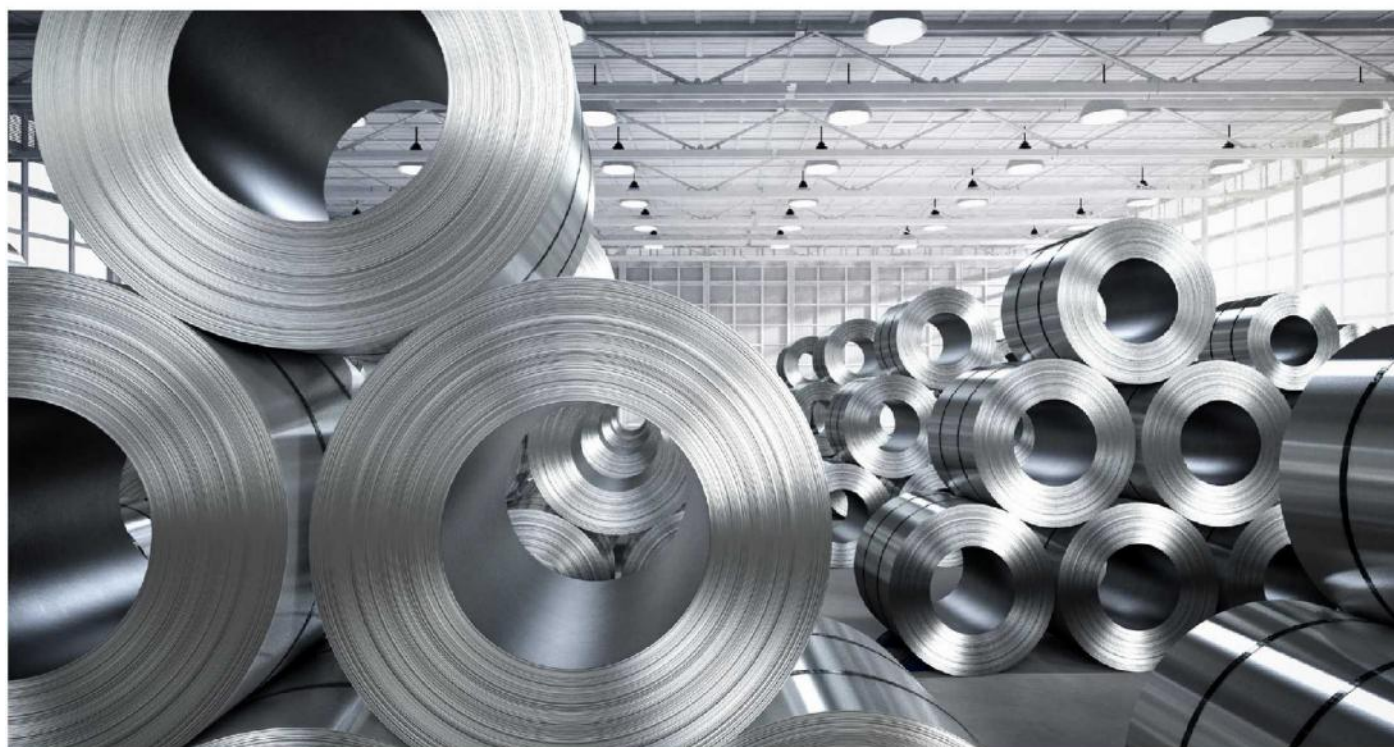


SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

• Francesco Zuppi

Nell'ambito delle sfide in corso nel mondo della siderurgia, c'è anche la riflessione sui possibili sviluppi della logistica ed il suo rapporto con l'acciaio

Logistica e siderurgia NON BENISSIMO...



Da sempre la logistica è un tema decisivo per il settore siderurgico, un settore B2B dove i pesi e i volumi rendono decisivo trasportare, stoccare e consegnare il materiale nei tempi previsti

Il primo semestre del 2022 del settore siderurgico sarà caratterizzato da problemi nella logistica a causa dell'inflazione delle tariffe di trasporto e della carenza di manodopera nell'industria degli autotrasporti. È una delle bad news (a cui si aggiunge, purtroppo, quella relativa al conflitto russo-ucraino ai suoi esordi nel momento in

cui scriviamo, i cui esiti attualmente non sono prevedibili ndr.) emersa da uno specifico webinar organizzato da siderweb, andato in onda lo scorso gennaio: nel 2022 si delinea una situazione tra ingorghi e rincari dei servizi. Da qui la riflessione sui futuri sviluppi e le prospettive a breve e medio termine della logistica e del rapporto con il settore dell'acciaio.

«Da sempre la logistica è un tema decisivo per il settore siderurgico, un settore B2B dove i pesi e i volumi rendono decisivo trasportare, stoccare e consegnare il materiale nei tempi previsti. È una sfida che sembra esser diventata più difficile ora, all'inizio del 2022» – ha affermato ad inizio webinar Francesca Morandi, content manager di siderweb.



Supply chain come chiave del business

Luciano Villa è il responsabile logistica del Gruppo Marcegaglia, che ha potuto testimoniare il punto di vista di chi nella filiera della logistica è il cliente che necessita di utilizzare i trasporti. «Da gennaio a luglio, l'anno è stato molto complicato soprattutto nelle spedizioni dall'Italia verso l'Europa per mancanza di mezzi. Poi la situazione nella pausa estiva si è stabilizzata sul fronte export assestandosi a livelli a noi più congeniali. Da settembre, però, si sono complicate le movimentazioni nazionali a causa della mancanza di operatori e dell'emendamento al codice della strada che ha mandato in crisi i trasporti

eccezionali». Fortunatamente, su questo ultimo punto la situazione è temporaneamente rientrata a novembre grazie alla proroga dello stato di emergenza; ma senza ulteriori interventi normativi il problema potrebbe riproporsi a giugno. «Nel 2022 la situazione è di certo migliore, anche se è presto per poter capire se è un vero e proprio cambio di tendenza. Noi stiamo comunque implementando diverse ottimizzazioni dove possibile, con la digitalizzazione degli spostamenti esterni ed interni agli stabilimenti, in maniera da ridurre ai minimi termini i tragitti a vuoto e le attese di carico. Vorremmo utilizzare di più la rete ferroviaria, ma spesso

vi sono dei vincoli strutturali che non ci concedono di superare le 1,6 milioni di tonnellate anno che movimentiamo su rotaia, rispetto alle 5 complessive». È un risvolto che dovrebbe far molto riflettere i manager del comparto: per cercare di superare tali criticità che spesso coinvolgono anche i porti di approdo, l'azienda Marcegaglia sta valutando di far arrivare via treno alcuni materiali che prima dal Nord Europa erano imbarcati. «Quello che ci hanno insegnato questi due anni è che forse davamo la logistica come scontata, ora invece è una voce da gestire con oculatezza e attenzione»

Il quadro generale

Massimo Marciani del Freight Leaders Council ha aperto l'incontro mostrando una panoramica della situazione congiunturale del comparto e delle prospettive per i prossimi anni. Secondo il rapporto della World Steel Association, si prevede che la domanda globale di acciaio aumenterà nel 2022 del 2,2%, passando così da 1.855,4 Mt a 1.896,4 Mt: una tendenza positiva che potrebbe proseguire anche in futuro.

Nel 2021 la carenza di materie prime ha pesantemente rallentato la produzione manifatturiera e le catene di approvvigionamento: una tendenza che persisterà anche nel 2022.

La filiera si approvvigiona utilizzando la nave per il far east, il treno per l'Europa e prevalentemente il camion per ogni altra diffusa esigenza. «I trasporti hanno mostrato

tutta la propria fragilità e almeno per tutto il 2022 questi problemi continueranno. Tuttavia, potremo assistere a un allentamento della pressione sulle catene di approvvigionamento nella seconda metà del 2022, poiché con l'attenuarsi della domanda dei consumatori, le scorte raggiungeranno i livelli pre-pandemia e aumenterà la capacità di spedizione globale».



Autotrasporti e treno

Tra i problemi più grandi di cui ha parlato Marciani ci sono l'inflazione delle tariffe di trasporto e la carenza di manodopera, in particolare nell'industria degli autotrasporti. La mancanza di autisti ha raggiunto nel 2021 il massimo storico di 17mila unità. «L'evoluzione della logistica, anche sulla scorta dei 62 miliardi di euro stan-

«Quello che ci hanno insegnato questi due anni è che forse davamo la logistica come scontata, ora invece è una voce da gestire con oculatezza e attenzione»

Luciano Villa

RESPONSABILE LOGISTICA DEL GRUPPO MARCEGAGLIA

ziati dal PNRR, avverrà dunque su due pilastri: la sostenibilità e la digitalizzazione, ma serve un'operazione di ingegneria sociale per creare una leva che progressivamente e inesorabilmente, evitando di creare resistenze o spaccature dovute ad accelerazioni non gestibili, crei una prospettiva concreta e misurabile dei benefici della digitalizzazione anche in ambito logistico».

Nadia D'Isanto, responsabile vendite settore automotive e siderurgia di Mercitalia Rail, ha spiega-



La responsabile di Mercitalia Rail ha fatto sapere che «Sarebbe necessaria una maggiore integrazione tra ferro e gomma, lasciando le lunghe percorrenze al treno e il cosiddetto "ultimo miglio" al camion»



LA CARENZA DI MANODOPERA NELL'INDUSTRIA DEGLI AUTOTRASPORTI È UNA DELLE CAUSE DEI PROBLEMI LOGISTICI DEL SETTORE SIDERURGICO

to che «I rincari energetici potranno incidere per un 10% anche sul trasporto.

«Il treno è la soluzione green per eccellenza per la logistica, perché evita che circolino un milione e mezzo di camion. Anche se noi movimentiamo solo il 10-14% del totale delle merci, sarebbe necessaria una maggiore integrazione tra ferro e gomma, lasciando le lunghe percorrenze al treno e il cosiddetto "ultimo miglio" al camion».

Inoltre, sono stati organizzati nuovi servizi e rotte per rispondere alle richieste dell'utenza industriale. La considerazione generale in me-

rito ai trasporti è relativa alle difficoltà oggettive: non sempre la logistica è stata in grado di rispondere alla richiesta generata della ripartenza delle produzioni nel 2021, una situazione dovuta anche ai porti bloccati e alla carenza di personale che blocca le merci a terra».

In Italia ci sono ancora tratte diesel e questo comporterà ulteriori rincari. Per tale motivo è in atto un vasto programma di investimenti al fine di svecchiare il parco locomotive, puntando anche all'alimentazione ibrida. «Miriamo - ha aggiunto Nadia D'Isanto - anche all'acquisizione di nuovi carri soprattutto per il siderurgico, che è un settore importante e con il quale contiamo di poter sviluppare collaborazioni sempre più strette».



Trasporto marittimo

Forti rincari delle tariffe hanno interessato anche il trasporto marittimo: l'intasamento dei porti, l'aumento delle spedizioni con la ripresa delle attività, la carenza di navi e la scomparsa di container sono alcune delle

cause della situazione attuale. Sergio Mazzucchelli, presidente di Zaninoni Holding, ha dettagliato l'entità dei rincari: hanno raggiunto il 4-500% dalla Cina e del 3-400% per gli Stati Uniti. «Si tratta di cifre che mettono in difficoltà la siderurgia, ostacolando l'export. C'è anche da dire che la Corea del Sud ha sanzionato per 800 milioni di dollari alcune compagnie che hanno fatto "cartello" e forse una maggiore attenzione andrebbe riservata anche da questa parte del mondo». Inoltre, c'è l'esigenza di norme più snelle e veloci in tema di dazi perché il rischio è continuare ad avere navi ferme fuori dai porti per tempi lunghissimi, in attesa dello sdoganamento.

«L'Italia - ha aggiunto Mazzucchelli - ha tanti chilometri di coste e tanti porti, ma la gran parte delle strutture è vetusta e antieconomica. Bisognerebbe puntare su poche realtà e investire in modo importante per renderle competitive, soprattutto rispetto a quelle dell'Europa settentrionale».

Il messaggio è chiaro: puntare su meno scali portuali ma decisamente più moderni. ✕