



MERCATI INTERNAZIONALI

## Mercati internazionali e materie prime: il fattore logistica

**L'aumento dei prezzi delle commodities e dei costi di trasporto rende sempre più strategico il settore della logistica integrata. Eccellere ne ha parlato con Andrea Clavarino, AD di Coeclerici Logistics.**

di Christian Piccardò

Il forte aumento dei prezzi delle materie prime preoccupa da tempo gli attori del mercato. Diminuzione della competitività e prezzi elevati dei prodotti finiti potrebbero essere tuttavia contrastati, tra l'altro, da un miglioramento nell'efficienza dei servizi di logistica integrata.

Pensiamo, ad esempio, alla logistica portuale. Negli ultimi 20 anni la stazza delle navi da trasporto è cresciuta sensibilmente: la classe Panamax è passata dalle 50/60.000 tonnellate di portata lorda alle 70/80.000, mentre la classe Capesize è passata dalle 100/130.000 alle 150/170.000. Al gigantismo navale continuano però a contrapporsi i limiti infrastrutturali di molti porti che, uniti a particolari condizioni orografiche, impediscono in molti casi l'avvicinamento in banchina per le operazioni di carico e scarico: una situazione che porta ad un aumento del costo delle materie prime per l'utilizzatore finale. Proprio in questa fase si manifesta l'importanza di soluzioni logistiche innovative: "prima la logistica veniva considerata meno nobile rispetto ad altri settori" dice ad Eccellere Andrea Clavarino, AD di Coeclerici Logistics, azienda leader nel settore della logistica delle materie prime, "ma oggi, con l'aumento dei prezzi delle commodities e con costi di trasferimento e trasporto elevati, per abbattere i costi qualunque possibile miglioramento è fortemente ricercato".

### Ma quali sono le principali problematiche della logistica portuale nei Paesi in via di sviluppo?

Tipicamente ci troviamo in presenza di piccoli porti con pescaggi bassi che limitano l'ingresso alle grandi navi. La mancanza di infrastrutture portuali adeguate si verifica sia per le esportazioni di materie prime sia per le importazioni per successiva trasformazione e rielaborazione - come nel caso indiano.

Problematiche infrastrutturali che troviamo, comunque, anche in altri Paesi. Ad esempio in Italia, così come nei Paesi del Golfo, questi ultimi in grado di ricevere navi da non più di 50 mila tonnellate.

### Da qui il forte sviluppo di terminal galleggianti, una soluzione spesso più conveniente e con minor impatto ambientale rispetto a sistemi fissi di terra...

Esattamente: con le nostre floating station a qualche miglio dalla costa permettiamo alle grandi navi da trasporto di portare a termine operazioni altrimenti non realizzabili. Terminal che sono piattaforme dove vivono 25 - 30 persone che devono essere costantemente rifornite del necessario.

### Un'operazione che può non essere così semplice in molte aree del mondo...

Tutti i problemi legati ai servizi alle piattaforme sono più complessi nei PVS, ma grazie ai nostri comandanti italiani - sicuramente i più bravi quando si tratta di operare in situazioni complesse - abbiamo gestito con successo situazioni spesso difficili.

### Nell'ambito della Logistica delle materie prime, quali Stati forniscono le maggiori prospettive di sviluppo?

Oggi i mercati strategici per le materie prime sono l'Indonesia per l'esportazione di carbone, l'India e la Cina per l'importazione di materie prime.

### E la Russia?



Andrea Clavarino,  
Amministratore Delegato di  
Coeclerici Logistics

In Russia la più vasta privatizzazione al mondo nell'industria carbonifera ha prodotto 150 mila esuberi, una cifra spaventosa, ma oggi a seguito dell'aumento dei prezzi delle materie prime il settore minerario riceve dai privati ingenti investimenti che, uniti ad una efficace politica contro l'evasione fiscale, hanno portato a risultati straordinari: oggi la Russia è il terzo esportatore di carbone al mondo e negli ultimi 5 anni molti porti sono stati potenziati con infrastrutture adeguate, anche se attualmente Murmansk resta l'unico porto in grado di ricevere navi da 130 mila tonnellate.

**Coeclerici punta su una continua innovazione tecnologica e su soluzioni "tailor made" che coniugano know-how tecnico ed esperienza pluriennale ad un attento studio delle specificità di ogni progetto: ma per contrastare con successo i competitors internazionali, quanto contano le joint ventures con operatori locali? Bulk Prosperity - terminal galleggiante multipurpose inaugurato recentemente e progettato per servire i porti dell'India occidentale - è stato realizzato da CGU Logistic Limited, una joint venture tra la Coeclerici Logistics SpA e le due società indiane Great Eastern Shipping Company Limited e United Shipping Limited ..**

Ci sono due scuole di pensiero: chi preferisce mantenere il pieno controllo e procedere più lentamente e chi invece punta con decisione sulle joint ventures: quest'ultima è la scelta che noi privilegiamo. Soprattutto quando non si conosce a fondo un paese la joint venture è la soluzione più valida e veloce per portare a casa contratti: significa entrare nel Paese con un operatore locale che conosce bene il mercato e porta anche servizi - nel nostro caso per esempio chiatte e lance per il personale della nostra piattaforma.

**La fiera internazionale di logistica e trasporti China Transpo 2008 quest'anno ha ospitato come Paese partner l'Italia: l'esperienza italiana nella gestione di piattaforme logistiche può costituire un patrimonio importante per lo sviluppo del mercato interno cinese e per le imprese italiane che vogliono crescere all'estero e devono affrontare i costi elevati e le inefficienze nei trasporti, nell'organizzazione logistica... Quali sono le prospettive del settore in Asia?**



La piattaforma Bulk Prosperity

Le prospettive del settore sono senza dubbio buone ma non per le PMI che pensano di poter correre da sole: l'esempio da seguire è quello dei distretti, altrimenti le aziende più piccole, senza un'adeguata massa critica, non riuscirebbero a sostenere gli investimenti necessari.

15-8-2008

LINK ALL'ARTICOLO:

[www.eccellere.com/public/rubriche/mercatiinternazionali/coeclerici-26.asp](http://www.eccellere.com/public/rubriche/mercatiinternazionali/coeclerici-26.asp)

I testi rimangono proprietà intellettuale e artistica dei rispettivi autori. 2010 -



I contenuti di **Eccellere** sono concessi sotto la **Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale 3.0 Unported**. Ulteriori informazioni sono disponibili alla pagina **Note legali** ([www.eccellere.com/notelegali.htm](http://www.eccellere.com/notelegali.htm)).