



La filiera della siderurgia Pesano i costi di trasporto

Webinar

Organizzato da Siderweb l'incontro tra operatori sulle difficoltà logistiche nel settore dell'acciaio

La pandemia e la corsa all'approvvigionamento che è esplosa nella seconda metà del 2020 hanno messo alla prova tutti gli ambiti delle catene di acquisizione e trasferimento di merci e materiali, con difficoltà per le aziende, prime tra tutte quelle siderurgiche. Questi problemi proseguiranno per tutto il primo semestre di quest'anno.

Difficile invece prevedere quando si esauriranno i disagi relativi ai trasporti, che hanno mostrato la loro fragilità: andranno probabilmente oltre il 2022.

Sono questi i tasti su cui ha battuto Massimo Marciani, presidente di [Freight leaders council](#), in occasione del webinar di Siderweb "Logistica d'acciaio - Tra ingorghi e rincari dei servizi: le sfide per il 2022".

«Potremmo tuttavia assistere a un allentamento della pressione sulle catene di approvvigionamento nella seconda me-

tà del 2022, con l'attenuarsi della domanda dei consumatori, le scorte che raggiungeranno i livelli pre-pandemia e l'aumento della capacità di spedizione globale», ha aggiunto.

Tra i problemi più grandi in questa fase si contano l'inflazione delle tariffe di trasporto e la carenza di manodopera, in particolare nell'industria degli autotrasporti. «La mancanza di autisti ha raggiunto il massimo storico di 17mila unità nel 2021 e questo numero continuerà solo a salire» ha previsto Marciani, aggiungendo che l'evoluzione della logistica, anche sulla scorta dei 62 miliardi di euro stanziati dal Pnrr, «avverrà su due pilastri: la sostenibilità e la digitalizzazione».

Nadia d'Isanto, responsabile vendite settore automotive e siderurgia di Mercitalia Rail, ha spiegato invece che «il treno è già la primaria soluzione green per la logistica. Trasportiamo 40 milioni di tonnellate l'anno, togliendo dalla strada 1,5 milioni di camion. La chiave di volta sta nella maggiore integrazione ferro-gomma. Con la ferrovia dobbiamo puntare alle lunghe percorrenze e lasciare l'ultimo miglio, o una percorrenza di

massimo cento chilometri, alla gomma». La mancanza di autisti, «che è strutturale, non si risolverà in pochi mesi, dovrà giocoforza far sì che si crei questa maggiore integrazione».

Quanto ai trasporti via nave, permangono i problemi iniziati a metà 2020: costo dei noli alle stelle, aumentati anche del 400%; mancanza di spazi e di container; allungamento dei tempi di transito. Secondo Sergio Mazzucchelli, presidente di Zaninoni holding, «non c'è alcun segnale di ridimensionamento. Continua la criticità ed è difficile servire adeguatamente la clientela».

Per Luciano Villa, responsabile logistica del Gruppo Marcegaglia, l'obiettivo è «trovare sinergie e spostare eventualmente tipologie di trasporti da un mezzo all'altro, in funzione delle criticità che vediamo nei nostri stabilimenti. Riceviamo gran parte della nostra merce via nave al nostro stabilimento di Ravenna, ma abbiamo avuto difficoltà a trasferirla negli altri stabilimenti per la carenza di camion e alcuni vincoli infrastrutturali che non ci permettono di aumentare il trasporto via treno». **C. Doz.**