

Il confronto tra i sistemi di trasferimento di merci con Usa e Unione Europea in un incontro a Verona al Polo Zanotto

# Logistica, nodo cinese irrisolto

*Produrre nel Paese asiatico sta dando problemi di trasporto agli stranieri*

Nell'internazionalizzazione della produzione la logistica è l'elemento chiave. Ma è soprattutto un costo, cosa che spesso chi decide di delocalizzare non valuta nel migliore dei modi. C'è anzi il rischio - per molti più che un rischio è già una realtà - che i benefici della delocalizzazione sul costo del prodotto possano non compensare i costi logistici, cioè quel cumulo di spese necessarie a trasferire i prodotti finiti dall'uscita delle linee di produzione fino alle mani del consumatore finale. Il problema si pone soprattutto se i capannoni di un'azienda italiana si trovano in India o in Cina, paesi sempre più considerati come la «fabbrica del mondo».

Della questione si è discusso ieri al Polo Zanotto nel corso di un convegno tecnico dedicato alle nuove sfide logistiche tra rischi ed opportunità che ha chiamato a raccolta alcuni tra i maggiori studiosi europei, americani e cinesi del settore. Tutto ciò per dare risposte concrete sul «come fare logistica» tra Cina, Europa e America, osservandone i possibili rischi, non pochi, e sottolineando le opportunità da cogliere.

«Se c'è un tema che sta a cuore al governo cinese è proprio quello della logistica» ha rilevato Charles Wang del Research center for logistic e professore all'università di Pechino. «Anche tra le varie compagnie cinesi c'è una diffusa consapevolezza del ruolo importante che un efficiente sistema logistico può giocare nella crescita della competitivi-

tà. Il principale obiettivo è oggi quello di ottimizzare il management logistico interno, minimizzando nel contempo i costi della catena logistica stessa. Ricordo solo che dal 2001 al 2005 il mio pa-

ese ha triplicato la quota di export e che nella classifica dei primi sei porti per container del mondo ben quattro sono oggi cinesi».

Ma oltre che «fabbrica per il mondo» la Cina è divenuta sempre di più una «fabbrica per sé stessa». Proprio questa duplice funzione racchiude la contrapposizione tra rischio e opportunità per gli operatori italiani che hanno delocalizzato tutta o parte della produzione in quel paese. «Se fatta male, la valutazione rischi-benefici può portare a problemi non indifferenti» ha ribadito John Mentzer dell'Università del Tennessee. «I costi di spedizione non sono infatti gli unici della logistica: vanno considerati anche i costi di immobilizzo delle scorte che si generano dalla gestione cinese, non sempre all'altezza, i costi delle scorte viaggianti, quelli dei pallet a noleggio, i costi informati-

vi e quelli del personale ausiliario, senza dimenticare la maggiore esposizione a rischi come scioperi, rotture e perdite di carico».

Nei successivi interventi, affidati ad operatori come l'amministratore delegato della Brugi di Verona o il responsabile logistica della De' Longhi di Treviso è emerso che la delocalizzazione ci-

nese ha creato a molti più di un grattacapo. Quest'ultimo

ha ricordato ad esempio che le produzioni di nicchia rimaste in Italia, come le macchine per il caffè, danno oggi più margine rispetto ad altri elettrodomestici prodotti in Cina.

E l'Europa? «Qui il problema è soprattutto di ordine ambientale, in relazione al peso eccessivo del traffico su gomma» ha aggiunto Martin Crisopher, inglese, docente alla Cransfeld University. «Nel Regno Unito è responsabile di oltre il 20% delle emissioni di anidride carbonica e nel continente c'è chi sta peggio, tra porti come colli di bottiglia e infrastrutture carenti, specie nel settore ferroviario. Se la sfida globale si vince o si perde attraverso la capacità di una gestione efficiente ed efficace delle attività logistiche, l'Europa ha quindi di che preoccuparsi».

**Alessandro Azzoni**



Il rettore Mazzucco interviene al seminario sulla logistica (foto Amato)