

Laghezza eletto presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia

È - ha ricordato - il luogo giusto per sviluppare iniziative comuni rivolte alla competitività e alla crescita del porto spezzino

inforMARE - Alessandro Laghezza, presidente e amministratore delegato del gruppo Laghezza, è stato eletto all'unanimità presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, con il sostegno di tutte le componenti della comunità portuale, ossia terminal, agenti, spedizionieri, doganalisti e operatori logistici.

«La Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, che sono stato chiamato a presiedere - ha dichiarato Laghezza - ha la particolarità di essere un vero e proprio laboratorio nazionale e quindi è il luogo giusto per sviluppare iniziative comuni rivolte alla competitività e alla crescita del nostro porto, trovando il giusto equilibrio fra le diverse categorie di operatori, promuovendone sinergia e crescita nel rispetto dei ruoli. Il tutto in un momento storico fondamentale per il porto di La Spezia, impegnato in un piano di investimenti nel settore container e crociere che ne cambierà completamente il volto nei prossimi cinque anni e che deve essere governato in costante dialogo con istituzioni pubbliche e soggetti privati coinvolti, per garantirne tempistiche ed efficienza. Una sfida importante, alla quale anche Confindustria La Spezia darà il suo contributo».

In occasione della nomina Laghezza ha tracciato un quadro del settore della logistica, comparto - ha rilevato che «ha subito e sta subendo in questi anni profonde trasformazioni, che ne stanno modificando radicalmente la struttura. Gigantismo navale e guerra dei noli - ha spiegato il neo presidente della Sezione Logistica dell'associazione degli industriali spezzini - hanno portato a una rapida concentrazione dei vettori marittimi mondiali, che ormai sono, nel settore del trasporto container, meno di dieci, raggruppati in tre conference che si dividono la quasi totalità del traffico e condizionano di fatto il mercato. A questa concentrazione si affianca un processo di costante integrazione verticale, che vede i vettori marittimi scendere a terra, acquisire e partecipare come primo obiettivo al terminal per poi andare progressivamente ad appropriarsi di altri anelli a valore aggiunto della catena logistica, a cominciare da trasportatori e forwarders, oppure a creare nuove iniziative commerciali anche rivolte direttamente alla merce, con l'offerta di servizi door to door».

«A ciò - ha proseguito Laghezza - si aggiungono fenomeni di natura transazionale come la Belt and Road Initiative, che prevede il coinvolgimento diretto di uno Stato in tutta la catena logistica e l'entrata del mercato logistico dei colossi dell'e-commerce, come Amazon ed Alibaba, elementi questi destinati a incidere profondamente sulla struttura del settore. In questo scenario, nel quale anche gli stessi international global forwarders si aggregano per ridurre i costi e aumentare il proprio peso contrattuale nei confronti dei vettori marittimi, loro fornitori e allo stesso tempo concorrenti, e internalizzano funzioni tipicamente affidate a soggetti specializzati, come le operazioni doganali. Sono - ha concluso Laghezza - gli operatori indipendenti, siano essi terminal che piccoli spedizionieri, agenti o trasportatori, a essere a rischio se non rilanciano la sfida puntando su professionalità, innovazione e aggregazione». (2/11)