



Magazzini chiavi in mano

jungheinrich.it

Interviste

Collegare l'Italia con il resto del mondo. Il tutto entro le 48 ore

A colloquio con Alberto Nobis, Presidente AICAI e Amministratore Delegato DHL Express Italia



Intervista ad Alberto Nobis, Presidente di AICAI

07-01-2015

A fine settembre di quest'anno, Alberto Nobis è stato nominato nuovo Presidente dell'Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali - AICAI. Alberto Nobis, mantovano di origine, 49 anni, è anche Amministratore Delegato di DHL Express Italia dall'aprile 2013, avendo ricoperto prima la carica di CFO all'interno del Gruppo dal 2006, prima in Italia e poi a livello internazionale. Da sempre attento ai temi della sostenibilità ambientale, si è laureato in Economia all'Università di Bologna e ha lavorato con il gruppo H.J Heinz per dodici anni sempre in ambito finanza. È intenzione del nuovo Presidente focalizzare l'attività dell'associazione sul dialogo con le istituzioni e sulla valorizzazione del ruolo dei corrieri rispetto alla competitività dell'economia nazionale. Data la visione globale di AICAI e il ruolo particolare ricoperto dai corrieri espresso nel settore air cargo, nel quale vengono sempre considerati come operatori a sé, dotati di un proprio network e di una capacità di investimento unica nel trasporto merci aereo, abbiamo colto l'occasione della recente nomina per intervistare direttamente Alberto Nobis.

print

segnala

fotogallery

Mi piace Condividi 0

Tweet 1

Logistica Management: Parliamo da una breve introduzione ad AICAI. Alberto Nobis: Costituita nel 1987, AICAI è un'associazione facente parte di Confindustria, che riunisce in Italia i principali player a livello mondiale dell'express delivery: DHL Express Italy, FedEx Express, TNT Express Italy e UPS. Le aziende associate esprimono in Italia un valore considerevole pari a circa 140 milioni di spedizioni all'anno, che si traducono in un fatturato di quasi due miliardi di euro annui. Tali numeri permettono di tratteggiare un quadro completo del settore corrieri espresso che, nell'ultimo decennio, ha quasi raddoppiato il proprio giro d'affari. Il nostro settore contribuisce all'export del Paese e alla competitività del sistema industriale nazionale, le cui supply chain si sono ormai estese su scala mondiale e, proprio per questo, necessitano sempre più di tempestività e sicurezza nelle consegne. La tipologia di merci distribuite è caratterizzata in larga parte da prodotti ad alto valore aggiunto (spesso espressione del made in Italy) e grazie al nostro servizio stiamo assistendo ad una progressiva riduzione dei costi relativi alle scorte e alla gestione dei magazzini, oltre che ad un rapporto sempre più diretto tra impresa e cliente, agevolato in gran parte dall'avvento dell'eCommerce e dalla diffusione del mercato B2C.

Quello del corriere espresso è un mercato ad alta intensità di capitale e per entrarvi sono necessari ingenti investimenti in infrastrutture e tecnologie, a partire dagli aeromobili fino ad arrivare agli hub e alla formazione del personale. Far partire decine di voli cargo al giorno è un costo enorme, anche perché il tipo di veicolo richiesto è davvero molto sofisticato e progettato appositamente per il trasporto merci. Se si guarda poi al conto economico dei corrieri espresso, la prima voce è il personale, ma subito dopo c'è il consumo di carburante, circa un miliardo e mezzo all'anno in media per ciascun corriere. Veniamo spesso definiti dei grandi inquinatori per questo, ma stiamo facendo di tutto per cercare di esserlo meno. Da tempo AICAI cerca infatti delle formule per consentire al corriere di salvaguardare il servizio dei nostri clienti nel contesto delle politiche di tutela ambientale. Non dimentichiamo inoltre che il corriere è costretto a fare il primo e l'ultimo miglio impiegando il trasporto su gomma. In generale, quella dei corrieri espresso è un'industria molto innovativa, perché attua nel concreto quanto previsto dal Governo per migliorare la sostenibilità del sistema industriale ed è inoltre sempre alla ricerca di nuove soluzioni per poter fornire un servizio rapido al cliente e col minor impatto ambientale.

Ricevi la Newsletter

brother at your side
Per etichettare dove e quando vuoi >

MULTILOGISTICS
Integrated Logistics & Freight Forwarders

Aziende in evidenza

Settore
Città
Seleziona prima il Settore
Azienda
Seleziona prima la Città

Visualizza

LOGISTICA Management
NOVA SYSTEMS
La cover di DICEMBRE

TeMi EDITRICE
YouTube

WORKSHOP TECNOLOGIA HARDWARE PER IL MAGAZZINO
BANCOLINI SYMBOL
INFORMAZIONI

LM: Quali sono i principali obiettivi di un'associazione come AICAI?

AN: La mission di AICAI è promuovere tutte le misure in grado di supportare competitività e redditività nel settore dei corrieri aerei, in cui standardizzazione e rispetto dei tempi rappresentano elementi chiave, nonché gli effetti sul sistema imprenditoriale e sulla complessiva economia nazionale. L'attuale configurazione del mercato richiede ai corrieri espresso un'offerta che ottimizzi l'efficacia della supply chain e che sia al contempo in grado di offrire prestazioni ad alto valore aggiunto, ossia servizi affidabili, sicuri e personalizzati. Infatti, il principale obiettivo del corriere espresso è quello della consegna "espressa", una promessa di spedizione time definite che a seconda delle destinazioni deve essere rispettata entro le 24-48 a partire dal ritiro della merce. Idealmente, AICAI raccoglie le istanze di operatori che sono in grado di connettere l'Italia col resto del mondo e viceversa, potenzialmente in 24 ore. Per fare questo è però necessario trovare delle formule di collaborazione con le Dogane e con gli organi istituzionali che siano le più pratiche e semplici possibili. Ciò non è affatto semplice, visto che le Dogane svolgono un ruolo molto complesso come quello della difesa del territorio dal punto di vista della sicurezza, della sanità, della contraffazione, ecc. AICAI nasce dunque per trovare delle forme di collaborazione con le istituzioni, in particolare con le Dogane, affinché i vari attori della supply chain possano trovare un compromesso fra l'istanza di preservare le frontiere avanzata dalle Dogane, agevolare lo scambio delle merci come richiesto dal tessuto industriale italiano ed offrire un servizio efficiente affinché questo possa avvenire, come invece chiedono gli operatori logistici e i corrieri espresso.

L'impegno di AICAI è in questo momento focalizzato sulla collaborazione con due interlocutori chiave. Il primo è appunto l'Agenzia delle Dogane per la semplificazione delle procedure, in particolare lo Sportello Unico Doganale che concentra oggi in un unico ente la responsabilità di effettuare i controlli doganali, portando a noi operatori e quindi alle aziende clienti significativi vantaggi in termini di semplificazione e tempi di resa del servizio di pre-clearing, col quale si permette alle navi di espletare in mare le procedure doganali, risparmiando tempo prezioso. Il secondo è l'AGCom, individuata come autorità di regolamentazione del mercato postale preposta a garantire il corretto processo di liberalizzazione del settore, iniziato nel 2011, in cui opera anche Poste Italiane. Il processo di regolamentazione del settore avviato da AGCom presuppone l'equiparazione dei corrieri espressi al servizio postale universale e tende a imporre ai corrieri espressi vincoli e obbligazioni contrari al contesto altamente competitivo in cui operano, dove qualità e prezzo dei servizi rispondono a logiche di libero mercato. Urge quindi un dialogo con AGCom per tutelare gli interessi dei corrieri espresso e al tempo stesso definire le caratteristiche del servizio postale, di modo che i due aspetti possano concordare tra loro.

LM: Concentriamoci sul servizio di consegna espressa per il mercato B2C. Quali sono le sue principali caratteristiche?

AN: Ci sono tre attributi fondamentali legati al nostro servizio, di base time sensitive. Il primo è che le nostre sono spedizioni "door to door", abbiamo cioè la capacità di connettere il fine linea di produzione del nostro cliente con il suo cliente, il consumatore finale, superando qualsiasi distanza e confine. Il secondo è la promessa di tempo legata alla consegna, entro le 24-48 ore, mentre il terzo aspetto è quello della trasparenza del servizio, fornito attraverso l'assegnazione di un codice alla spedizione che in tal modo può essere monitorata dal cliente in tempo reale (track and trace). Svolgiamo inoltre tutte le attività di customer service, un valore aggiunto che nel tempo si è dimostrato molto apprezzato, tant'è vero che il nostro mercato è in crescita di circa il 4% anno su anno. Inoltre, un corriere espresso deve essere in grado di garantire al cliente l'attuazione delle attività di clearing da parte della Dogana di destino, senza problemi e in anticipo rispetto all'arrivo della merce. Il primo corriere espresso apparso sul mercato è stato DHL, che quarant'anni fa aveva iniziato a spedire solo documenti, come le lettere di accompagnamento dei container. I fondatori della compagnia avevano poi pensato che se era possibile informare la Dogana di destino dell'arrivo del carico, nel frattempo era anche possibile spedito, con il vantaggio per il cliente di avere un unico interlocutore per la gestione dei documenti e della consegna, che avesse così il controllo totale dei flussi informatici e fisici. Questo rimane ancora oggi il modello dell'industria espressa, attrattivo per quelle aziende che affrontano i problemi tipici del mercato globalizzato, quindi la necessità di avere il pieno controllo della catena distributiva, maggiore rapidità e trasparenza tra gli attori, riduzione degli stock, del capitale circolante, dei costi operativi... Tutto ciò significa distribuzione diretta, ovvero riuscire a recuperare marginalità nella catena del valore seguendo per la produzione le logiche del just in time. È riduttivo dunque affermare che i corrieri espresso si occupano esclusivamente di distribuzione, perché la nostra è una vera e propria industria che genera un valore attraverso dei servizi ad alto valore aggiunto, è responsabili del 40% dell'import/export in transito negli aeroporti italiani e contribuisce a far diffondere il marchio made in Italy in tutto il mondo.

LM: Cosa può dirci invece riguardo il dialogo con l'Agenzia delle Dogane?

AN: Da una parte, le Dogane si trovano a dover gestire l'esigenza del settore produttivo italiano di facilitare ulteriormente la libera circolazione delle merci, dall'altra la richiesta dello Stato di massimizzare il gettito fiscale in entrata. Infatti, in base alla normativa europea, fino al 25% del gettito doganale generato in ciascuno Stato dell'Unione Europea viene mantenuto all'interno dei confini nazionali. Quindi, se una nave viene sdoganata in Italia piuttosto che ad Anversa, per lo stato italiano la differenza di gettito fiscale è notevole, perché significa in un caso partecipare assieme a tutti gli stati dell'Unione al 75% del gettito generato, mentre nell'altro caso è partecipare al gettito e in contemporanea trattenere il 25% del gettito generato. Pertanto, il governo italiano e gli operatori avrebbero interesse che la maggior parte delle importazioni europee arrivino in Italia, ma tutto questo entra in conflitto con l'esigenza di preservare i confini nazionali da potenziali abusi tipici delle importazioni parallele e del crimine organizzato, come ad esempio il fenomeno della contraffazione dei marchi. Dal punto di vista dell'espletamento degli obblighi doganali, sia i corrieri che l'importatore sono responsabili di fronte allo stato italiano di eventuali truffe, ma secondo la legge italiana, il primo responsabile è il corriere internazionale. Anche per questo motivo, storicamente le Dogane hanno acconsentito a favorire una serie di facilitazioni riguardo le procedure e i controlli della merce spedita tramite i corrieri aderenti ad AICAI.

LM: Passiamo al sistema infrastrutturale a disposizione dei corrieri nel nostro Paese. Secondo Lei, a che punto siamo?

AN: L'Italia concentra gran parte del valore aggiunto da Firenze in su e da Torino a Venezia. Come operatore, il fatto che il governo abbia ribadito la volontà di investire su Malpensa per noi è fondamentale, così come tutti gli investimenti fatti grazie a Expo, all'Agenda Digitale, ecc. La BreBeMi è già pronta e anche se i giornali scrivono che sia deserta sarei molto cauto nel dire che è stato un investimento a vuoto. Infatti, il beneficio non va misurato in una settimana qualunque dell'anno, ma nel periodo in cui è noto che i traffici aumentano, testando se effettivamente il traffico sulla direttrice Milano-Bergamo sia diminuito rispetto al passato. La BreBeMi rappresenta una capacità di espansione che abbiamo a disposizione nel momento in cui dovremmo riequilibrare i flussi di traffico stradale, come nei periodi festivi o in occasione di grandi eventi. Le infrastrutture nuove servono per dare respiro, perché se fossero saturate ancora prima di utilizzarle vorrebbe dire che saremmo già in ritardo nel costruirne di nuove. L'area industriale che abbraccia Bergamo, Brescia andando in giù fino a Bologna, è ricca di realtà ad altissimo valore aggiunto, basti pensare a Ferrari, Lamborghini, Maserati, Ducati... Se guardiamo l'infrastruttura a disposizione nel nord Italia, sappiamo dunque che deve essere in grado di sostenere uno sforzo importante. Bisogna creare le condizioni necessarie per permettere all'aeroporto di Milano Malpensa di operare nel miglior modo possibile, ecco perché ritengo ottimi gli investimenti del Governo per la realizzazione della BreBeMi, della Pedemontana, ecc. Nell'arco di due / tre anni l'infrastruttura nel Nord Italia raggiungerà un buon livello di servizio. Anche l'avvento dell'Alta Velocità è stato un passo epocale per l'Italia. È un beneficio enorme non solo per il singolo cittadino, ma anche per il settore air cargo nel suo complesso. Non penso infatti che l'Alta Velocità si potrà utilizzare per il traffico merci, ma il suo utilizzo per il traffico passeggeri ha contribuito a ridurre il livello di pressione sul resto dell'infrastruttura. Già oggi, le compagnie aeree riescono a mettere a disposizione per il trasporto merci degli spazi maggiori in stiva e questo perché i passeggeri hanno l'alternativa del treno veloce per percorrere in breve tempo distanze medio-lunghe. Credo dunque che in Italia non manchino le infrastrutture, ma casomai è assente la loro manutenzione. Inoltre, a mio avviso dovremmo concentrarci maggiormente su un altro tipo di infrastruttura, quella informatica, come la banda larga e tutte le facilitazioni ad essa legate, perché se un'azienda intende avere successo, deve essere messa nella condizione di potersi connettere col resto del mondo, avere una vetrina "virtuale" alla quale si possa accedere senza limitazioni e attraverso la quale poter acquistare prodotti che altrimenti non avrebbero visibilità sul mercato. Pensiamo a quante PMI esistono nel nostro Paese, che hanno prodotti di eccellenza ma non hanno gli strumenti per promuoverli. La banda larga li proietterebbe con rapidità sul mercato mondiale, aumentando esponenzialmente il numero di clienti raggiungibili, il tutto grazie al web.

LM: Il suo mandato è di durata biennale. Che cosa ha in programma di realizzare?

AN: In continuità con quanto fatto dal mio predecessore, intendo completare l'agenda con le semplificazioni doganali, consentendo all'industria italiana di beneficiare allo stesso livello di tempestività, semplicità e sicurezza nelle operazioni di sdoganamento, collaborando sempre più con le Dogane, armonizzando i rispettivi obiettivi. Il secondo punto riguarda invece la liberalizzazione del mercato postale, per la quale AICAI vuole trovare delle formule condivise anche da AGCom su che cosa è un servizio postale, affinché

un corriere espresso abbia l'opportunità di crescere e capitalizzare nel più ampio rispetto delle istanze del governo e dell'Unione Europea. Detto questo, l'obiettivo di questi quattro grandi operatori DHL Express Italy, FedEx Express, TNT Express Italy e UPS è collegare il tessuto industriale italiano con il resto del mondo. Proprio per questo AICAI ha una visione globale del mercato, perché il suo punto di vista non ha confini. Concludo dicendo che è un'anomalia tutta italiana il fatto che le sedi dei corrieri espresso non risiedano in aeroporto, nonostante esso sia il nostro habitat naturale, ma possiamo sempre migliorare.