

MANAGEMENT / Intervista a Giorgio Dalla Bona, CEO di Cereal Docks International

di Nicoletta Ferrini



LE NUOVE VIE DEL GRANO

SEGUENDO LE TRACCE DEI CEREALI È POSSIBILE VEDERE
COME STANNO CAMBIANDO LE SUPPLY CHAIN AGROALIMENTARI
E I FLUSSI INTERNAZIONALI

Sono diverse le esperienze che possono contribuire a raccontare la complessità logistica degli ultimi anni. Poche però sono esemplificative come quella della filiera dei cereali. Qui più che altrove, infatti, si sono visti gli effetti congiunti di tutti i diversi "shock" che si sono susseguiti nel contesto economico internazionale. Pandemia, inflazione, crisi energetica, eccezionalità climatiche, perturbazioni politiche, incertezze di mercato hanno messo alla prova una supply chain per sua stessa natura molto articolata ed estesa su scala globale. Una logistica robusta e ben "visibile" si sta rivelando determinante per la tenuta del settore e delle aziende che ne fanno

parte. "Per un'azienda come la nostra e un Paese come l'Italia, entrambi così dipendenti dalle importazioni, la logistica è vitale - afferma Giorgio Dalla Bona, CEO di Cereal Docks International -. È il perno di un sistema soggetto a numerose variabili e, proprio per questo, fragile".

La supply chain in seme

Ogni anno, negli stabilimenti della multinazionale con sede a Camisano Vicentino, circa 3 milioni di tonnellate di semi oleosi e cereali (mais, soia, girasole e colza) provenienti da tutto il mondo vengono trasformati in farine, oli e lecitine destinati all'alimentazione umana e animale, alla produzione farmaceutica, cosmetica

o per usi tecnici ed energetici. Per le lavorazioni a base di soia - che rappresentano il 50% della produzione di Cereal Docks Group - viene utilizzata soia OGM proveniente da aree non deforestate di Nord e Sud America (circa 6.000 tonnellate al giorno) e non OGM da agricoltura nazionale ed europea. Il comparto cereali, invece, dipende per le sue forniture soprattutto da Canada ed Est Europa. La dispersione geografica dell'approvvigionamento espone dunque la produzione dell'azienda a rischi diffusi. Lo si è visto negli ultimi anni.

L'invasione dell'Ucraina da parte della Russia è tra i fenomeni critici recenti che hanno toccato il comparto dei cereali nel suo complesso, come



> **Giorgio Dalla Bona,**
CEO di Cereal Docks International

confermato dallo stesso Dalla Bona. L'Ucraina è infatti uno dei principali produttori di grano al mondo. Dai suoi porti transitano ogni anno diversi milioni di TEU di cereali destinati alla produzione di aziende come Cereal Docks. I bombardamenti aerei e le mine nel Mar Nero hanno bruscamente interrotto questa storica e preziosa attività di approvvigionamento. "Dall'inizio del conflitto fino alla sigla dei primi accordi per i corridoi umanitari sono venuti meno tutti i collegamenti marittimi che passavano per i porti di Odessa, Chornomorsk, Yuzhny,



3 milioni di tons

I VOLUMI DI MATERIE PRIME GESTITE DA CEREAL DOCKS ALL'ANNO

etc – racconta Giorgio Dalla Bona –. Questo improvviso stop ci ha obbligati a spostare dal mare alla terra, e in particolare sul ferro, tutti i nostri traffici in arrivo o transito da questa area geografica. Abbiamo così dovuto trovare nuovi contatti e punti di carico, predisporre silos per lo stoccaggio al confine con l'Ungheria, la Polonia e la Slovacchia e cercare di entrare con i nostri treni in territorio ucraino per recuperare merce che, in alcuni casi, avevamo già acquistato”.

Flussi completamente e più volte ridisegnati

La revisione forzata dei flussi non è stata prerogativa esclusiva di Cereal Docks. “Tutti i nostri concorrenti in Germania, Polonia, Ungheria e così via hanno fatto la stessa scelta”, confer-

ma Dalla Bona. Al di là degli evidenti rischi di incolumità, questa opzione ha portato con sé un aumento della complessità. In termini di capacità, infatti, la tratta che comprende rotaia, strada e (dove possibile) via fluviale non rappresenta una reale alternativa al collegamento marittimo. “In poche settimane, la fragile infrastruttura ferroviaria est europea è “collassata” sotto il peso di uno straordinario volume di traffico. La congestione lungo la linea ha allungato i tempi di consegna da 10 a 25 giorni con tutto quanto ne consegue in termini di programmazione della produzione e gestione delle scorte”.

La complessità e l'urgenza di portar fuori dall'Ucraina “granaio d'Europa” i cereali destinati a tante produzioni alimentari è presto arrivato sui ta-

voli di discussione della Comunità Europea, che ha stanziato fondi a sostegno degli operatori in Ucraina, ma soprattutto per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. “Questi interventi sono fondamentali anche in prospettiva – afferma il CEO di Cereal Docks International –. Purtroppo, però, anche con tutta la buona volontà, i nodi del traffico ferroviario europeo non si possono risolvere oggi per domani. La recente riapertura della via marittima ha alleggerito la pressione sulla rete ferroviaria, ma il tema resta urgente”.

A tutta intermodalità

Il ferro è una modalità su cui per altro l'azienda vicentina aveva iniziato a puntare ben prima dell'apertura del fronte bellico in Ucraina. Cereal Docks sta infatti da tempo investendo sull'intermodalità per aumentare la propria competitività. “Vorremo continuare a dare preferenza al treno per i nostri flussi di approvvigionamento – con-

ferma Dalla Bona –, non solo perché tutti i nostri impianti di trasformazione sono direttamente raccordati alla rete ferroviaria, ma anche perché questa opzione garantisce efficienza economica e sostenibilità ambientale ed è anche quella più in linea con le direttive politiche europee per la decarbonizzazione”. L'esperienza recente ha dato forza a questa decisione, portando con sé un ulteriore potenziamento: “Di recente abbiamo iniziato a utilizzare il treno anche per la distribuzione: dai nostri due impianti italiani di lavorazione della soia spediamo prodotto finito ad alcuni importanti clienti in Svizzera – illustra il nostro interlocutore –. Lo sviluppo degli ultimi due anni ci ha permesso di cogliere un'opportunità in questo senso, proponendoci a questo bacino di clienti con una soluzione complessivamente pratica, efficiente e sostenibile. Oggi realizziamo due treni a settimana per un totale di circa 120.000 tonnellate di prodotto finito all'anno”.

Rendiamo **semplice** la ricerca del tuo **magazzino**.

Con noi, dai un nuovo spazio ai tuoi progetti.

Colliers

MANAGEMENT / Intervista a Giorgio Dalla Bona, CEO di Cereal Docks International



Ritrovare una nuova sostenibilità economica e ambientale

La ricerca di maggiore efficienza e ottimizzazione dei costi logistici pervade l'intera filiera. "Ci sono stati rincari con impatti più o meno forti sul nostro conto economico – ammette Dalla Bona –. Gli aiuti di Stato ci hanno sostenuto a contenere gli incrementi del prezzo del gas che utilizziamo per le nostre produzioni. Più di questo abbiamo sentito e sentiamo l'aumento dei costi del trasporto, in particolare per quel che riguarda la gomma. I prezzi maggiorati del carburante e la carenza di autisti hanno contribuito a far lievitare le tariffe a fronte di una ridotta capacità disponibile: una situazione difficile, perché in Italia spesso non si può prescindere dalla gomma per la movimentazione della merce. Dovendo muovere migliaia di tonnellate di merce al giorno, abbiamo bisogno di un esorbitante numero di camion".

Ci sono poi i costi per le materie prime. "In realtà, in questo momento i prezzi sono sostenuti, ma comunque più bassi di quanto non fossero prima dell'inizio della guerra in Ucraina quando, a causa della grave siccità dell'estate 2021, erano davvero saliti alle stelle. Sui prezzi delle materie prime incidono oggi soprattutto le tariffe legate ai servizi, primi tra tutti quelli logistici. Ad aumentare non sono solo i costi per il trasporto, ma anche quelli legati allo stoccaggio". Vi sono poi le incertezze legate al conflitto in Medio Oriente.

11

GLI STABILIMENTI CEREAL DOCKS: 5 HUB LOGISTICI E 6 IMPIANTI DI TRASFORMAZIONE

"Sì, negli ultimi tempi stiamo vivendo un ulteriore problema: la pericolosità

1,5 miliardi di euro

IL FATTURATO CEREAL DOCKS 2022-2023

del passaggio davanti allo Yemen per gli attacchi Houthi alle navi in transito, che di fatto ha rallentato moltissimo il traffico nel canale di Suez. Nelle materie prime agroalimentari non è così strategico per i nostri rifornimenti in quanto molta della merce arriva dall'Atlantico, Nord America e Sud America. Mentre per il Mar Nero non ci sono problemi se non quelli già menzionati riguardo il conflitto Russia Ucraina.

Ma un impatto c'è e ci potrebbe essere sull'energia, visto che il petrolio e il GNL passa da (o passava da Suez) per il Mediterraneo. Ovviamente l'allungamento delle rotte via Capo di Buona Speranza non fa che aumentare i costi delle navi".

Le criticità nella supply chain globale hanno infatti spinto Cereal Docks ad aumentare gli stock di sicurezza. "Dall'epoca Covid tendiamo ad avere più disponibilità del necessario – racconta Giorgio Dalla Bona –. Le nostre linee produttive hanno bisogno

di migliaia di tonnellate di cereali ogni giorno. Dobbiamo anticipare gli ordini di fornitura, cercando di prevedere se, dove e quando potrebbe verificarsi un'interruzione o un ritardo. Diversamente il rischio di non avere materia prima a sufficienza è all'ordine del giorno. Non possiamo permetterci di correrlo se non vogliamo vedere fermare la produzione. Con più scorte – prosegue – abbiamo maggiori costi di stoccaggio, oltre che quote maggiori di capitale immobilizzato. Il tutto in un contesto in cui i prezzi delle materie prime dovrebbero continuare a scendere, ma la domanda di consumo, in Europa in particolare, è fiacca e quindi le vendite sono al ribasso". In questo scenario, risulta difficile non solo gestire il presente, ma anche programmare il futuro. "L'incertezza è diffusa e costante – ammette Dalla Bona –, ma è soprattutto l'incertezza politica a preoccuparmi. Senza grande preavviso i Paesi possono imporre regole e bandi che limitano o frenano l'import/export di alcune delle nostre merci. Tramite Anacer (Associazione nazionale cerealisti) e Coceral (Associazione europea che rappresenta le imprese della filiera delle materie prime agricole di cui Dalla Bona è Vicepresidente n.d.r.) cerchiamo di avere una buona interlocuzione con i rappresentanti dei diversi Stati per arrivare a decisioni utili nell'interesse collettivo".

"Collaborazione" è la parola chiave per non rimanere intrappolati in una perversa spirale di criticità e incertezza: "Ora più che mai vogliamo e dobbiamo lavorare in sinergia con i nostri partner della logistica – evidenzia il CEO di Cereal Docks International –. Come committenti cerchiamo di essere disponibili ad accordi di più lunga data e a collaborare alla revisione dei flussi per trovare un optimum condiviso. Crediamo nella logistica e contiamo nella logistica: per noi è una funzione vitale".

Chi è Cereal Docks

Cereal Docks è un gruppo industriale italiano che opera nel settore della prima trasformazione agroalimentare per la produzione di ingredienti (farine, oli, lecitine, farine gluten-free, farine precotte, grits) derivati da semi oleosi e cereali e destinati ad applicazioni nei settori feed, food, pharma, cosmetic, usi tecnici ed energetici.

L'azienda, fondata nel 1983 da Mauro e Paolo Fanin e con sede a Camisano Vicentino (Vicenza), connette 18 mila aziende agricole alle filiere di produzione, trasferendo direttamente agli agricoltori le richieste del mondo industriale, differenziando l'offerta attraverso l'innovazione nelle pratiche agricole, nei processi produttivi e nei prodotti.

La sostenibilità è da diversi anni un driver per il gruppo che nel 2014 ha pubblicato il primo Bilancio di Sostenibilità e nel 2021 è diventato Società Benefit e quindi purpose driven company.

Fonte: Cereal Docks Group