

# Chemical Express: quando non è solo una vocale a fare la differenza...

La società di autotrasporto partenopea, specializzata nel settore petrolchimico, punta molto sull'intermodale, distinguendosi dai concorrenti, e intanto diversifica il business aprendosi al trasporto marittimo deep sea e al trasporto alimentare in cisterna

Nel 1979 il desiderio di Salvatore Romano (fondatore della società, e attualmente a riposo) di intraprendere un'attività imprenditoriale, lo spinse a dar vita alla Chemical Express.

Durante quegli anni pionieristici, la società mosse i primi passi iniziando la propria attività con un numero molto limitato di veicoli, effettuando trasporti unicamente entro i confini nazionali.

Successivamente, le nuove generazioni, rappresentate dai figli Vincenzo e Ciro, con molta lungimiranza compresero che il futuro dell'autotrasporto era rappresentato dall'intermodale; nel 1995 si registra l'acquisto del primo tank container per il trasporto via ferrovia.

Due anni fa la volontà della direzione di offrire ai propri clienti una nuova struttura maggiormente orientata ad una migliore efficienza e più vicina alle loro esigenze, ha portato il 1° agosto 2013 al conferimento del ramo aziendale relativo all'attività di trasporto alla nuova società Chemical Express Srl; un rinnovamento che oltrepassa il semplice cambio di vocale e che pure nel nome testimonia appunto l'ancora maggiore vocazione internazionale.

Attuale amministratore è Giuseppe Avallone, che rappresenta la terza generazione presente in azienda. Ovviamente il patrimonio di conoscenza dell'ultratrentennale esperienza nel campo di trasporti è sempre presente, grazie al simultaneo trasferimento dello staff logistico e tecnico, oltre che al personale conducente ed all'intera flotta veicolare, alla nuova compagine sociale.

L'attività di C.E. è il trasporto per conto terzi di prodotti liquidi chimici, sia



Giuseppe Avallone guida la Chemical Express

pericolosi che non, sfusi in cisterna. "Per scelte aziendali, abbiamo deciso di concentrare l'attività unicamente nel trasporto di prodotti liquidi, quindi non estendendola al trasporto di gas" precisa il titolare.

Le tipologie di prodotti trasportati sono diversificate: dalle *commodities* ai prodotti ad elevata specializzazione tecnologica, con forte valore aggiunto. Anche le classi di pericolosità che i mezzi sono autorizzati a trasportare sono molteplici: 3-4.1-5.1-6.1-8-9.

A corollario della pura attività di trasporto C.E. offre alcuni servizi supplementari: noleggio dei propri veicoli, con una parte della flotta dei tank containers dedicata; trasporto di prodotti soggetti a controllo

di temperatura (con veicoli che offrono l'opportunità del riscaldamento autonomo oppure la possibilità di riscaldare il prodotto presso stazioni specializzate, con vapore oppure acqua calda, a seconda della istruzioni ricevute da parte del committente).

"Il valore aggiunto che contraddistingue i nostri servizi, risultato molto apprezzato dalla clientela nell'ambito della verifica di *customer satisfaction*, è la capacità di incontrare le loro esigenze con estrema flessibilità, dote iscritta nel nostro DNA (probabilmente anche per la provenienza geografica: la notoria fantasia partenopea), che ci porta sempre a cercare la migliore soluzione alle richieste dei clienti, anche quelle dell'ultimo minuto, creando così

una rapporto fidelizzato che ci trasforma in veri partner logistici per i committenti" spiega Avallone.

C.E. è dotata di una flotta veicolare composta da: 100 trattori dotati dei più moderni dispositivi antinquinamento e di sicurezza attiva e passiva, autorizzati al trasporto di prodotti pericolosi, rilevamento satellitare, messaggistica istantanea per comunicare con gli autisti in tempo reale ed equipaggiati con compressore oppure pompa per lo scarico indipendente; 140 chassis di diverse dimensioni e tipologie, 20 piedi, 30 piedi, ribaltabili per lo scarico di prodotti

molto viscosi, ultralight, autorizzati al trasporto di prodotti pericolosi e dotati di tutti i dispositivi per la salvaguardia degli operatori durante le fasi di carico e scarico dei prodotti; 110 cisterne stradali di differente tipologia e capacità, in acciaio inox coibentati, riscaldabili, mono scomparto oppure fino a tre scomparti, autorizzati al trasporto di merce pericolosa, con scarichi indipendenti; 1.200 tank containers, sia ISO-tank che *swap-bodies* di differente capacità, in acciaio inox coibentati, riscaldabili, mono scomparto oppure fino a tre scomparti, autorizzati al trasporto di merce pericolosa (300 unità

segue a pag.24





Giuseppe Avallone, amministratore, col direttore commerciale, Francesco Mattozzi, all'ultimo incontro EPCA (associazione petrolchimica europea) tenutosi in ottobre a Berlino

segue da pag.23

sono a noleggio, il resto è di proprietà). L'ultimo esercizio ha fatto registrare un importante risultato economico: il fatturato degli ultimi anni è in costante aumento, durante il 2014 è stato di 25.000.000 euro e per il 2015 si prospetta un ulteriore miglioramento confermando il trend positivo.

Anche il numero di dipendenti è aumentato (attualmente sono 86), facendo così di C.E. tra le poche realtà del Sud Italia che in questo difficile momento dal sta continuando la ricerca e l'assunzione di talenti da inserire nel proprio staff.

Il quartier generale è Napoli, sede legale ed operativa, ma la società partenopea può contare su un ampio deposito a Novara, oltre che un ufficio a Valencia, Spagna con vasto parcheggio.

C.E. offre servizi di trasporto in tutti i paesi europei; i maggiori mercati, dal punto di vista dei flussi sono: Francia, Spagna, Germania, Benelux, Italia. Tuttavia si registrano numeri importanti anche per paesi scandinavi, Regno Unito, Grecia, Europa dell'Est, Portogallo, Russia. "Non ci poniamo limiti, abbiamo

sempre un ventaglio di opzioni da offrire, con varie modalità di trasporto, per raggiungere il luogo richiesto dai clienti" conferma Francesco Mattozzi, Account Manager, ricordando che nel 2014 sono state movimentate 440.000 tonnellate di merce con circa 20.000 spedizioni. "Di recente le spedizioni intermodali (ferrovia + nave) hanno superato il numero di trasporti stradali realizzati; per filosofia aziendale la modalità che si propone alla clientela è quella intermodale, per motivi legati al rispetto ambientale, alla maggiore sicurezza (diminuendo il numero di veicoli che viaggiano su strada diminuisce percentualmente il numero di incidenti) anche nell'ambito del trasporto delle merci pericolose, e per la sua maggiore economicità comparata con il trasporto stradale.

La clientela è molto diversificata, sia dal punto di vista produttivo, che da quello geografico: accanto ai giganti della chimica mondiale (BASF, BP, Repsol, Gazprom Neft, Grace) figurano aziende di dimensioni più ridotte, cui però riserviamo la stessa cura e dedizione".

La crescita di un'azienda si misura anche nella propria capacità di investimento.

"Per una società di trasporto, l'ammodernamento e la crescita della propria flotta rappresenta un importantissimo indicatore; fortunatamente da vari anni continuiamo una politica di espansione e anche quest'anno abbiamo proseguito su tale linea, concludendo di recente l'acquisto di 15 trattori EURO VI e 25 pianali *lightweight*, che permettono, diminuendo la tara grazie all'utilizzo di importanti innovazioni tecnologiche, di aumentare il peso netto trasportabile e di conseguenza, realizzare per i clienti un importante risparmio di costi" prosegue il portavoce societario.

Per l'acquisto di tank containers C.E. si rivolge a fornitori internazionali che possano garantire elevati standard qualitativi, di performance, sicurezza ed affidabilità, quali Van Hool e CIMC, quindi sia in Europa che in Cina. Durante gli ultimi anni la società sta investendo nell'ampliamento e nell'ammodernamento della flotta, in particolare degli swap body, tanto da registrare spesso delle tempistiche di consegna molto lunghe, a dimostrazione di un incremento di domanda di tali

unità anche da parte degli altri operatori intermodali suoi concorrenti.

"Gli Swap Bodies rappresentano l'unità di trasporto più flessibile e versatile per una serie di motivi:

possibilità di poterli spedire con differenti modalità; capacità elevata in termini di capienza in litri per trasportare anche prodotti molto leggeri (con peso specifico inferiore a 1); codice di classificazione ai fini delle merci pericolose (L4BH) che autorizza il trasporto di diverse tipologie di prodotti classificati tali; presenza delle paratie che permette il trasporto di quantitativi anche parziali che non compromettano la stabilità del veicolo (indispensabili per il trasporto di merci pericolose)" spiega Avallone che al momento afferma non essere previste operazioni di acquisizioni, anche se non esclude che ciò possa avvenire in un prossimo futuro. "La nostra società agisce in completa autonomia sul mercato sia nazionale che estero; negli anni abbiamo allacciato importanti collaborazioni con partner che tuttavia, pur rappresentando risorse strategiche, restano comunque tali e non prevedono al momento altri sviluppi. Il 2015 sta rappresentando un



anno importante; l'acquisizione di nuovi ed importanti clienti e lo sviluppo di nuove rotte, finora poco battute, in particolare in alcuni paesi dell'Est Europa, potrebbero aprire nuovi scenari nei prossimi anni. Dietro pressanti richieste da parti di alcuni clienti è probabile che nel prossimo futuro Chemical Express si affacci al traffico internazionale con spedizioni *deep-sea* ed al trasporto alimentare in cisterna (ovviamente con flotta dedicata)".

Le esigenze dei depositi e degli stabilimenti di produzione di ottimizzare le tempistiche e di tenere un basso livello di magazzino, ha portato alla richiesta sempre più massiccia di un servizio di *just in time*, quasi esasperato, con slot di carico assegnabili con 24 ore di anticipo via internet oppure con altri strumenti informatici e consegne programmate al minuto. "Ovviamente per esaudire tali richieste occorre una pianificazione logistica ottimale, profonda conoscenza delle procedure e forte attitudine al *problem solving*" spiega ancor'al amministratore.

In Italia non sono previste unicità relativamente al servizio di tank containers. "Attualmente i tank sono utilizzati in tutti i trasporti (in passato è esistito qualche problema legato all'altezza massima dovuta alle pensiline di carico, che talvolta impedivano l'accesso ai tank container, un po' più alti rispetto alle cisterne di tipo stradale; attualmente però questo problema è stato superato). Anche l'offerta di servizi ferroviari, dopo un periodo di razionalizzazione delle tratte, sta ricevendo nuovi impulsi grazie ad un numero sempre maggiore di operatori ferroviari che, aumentando la concorrenza e portano importanti benefici al mercato" precisa Mattozzi.

Per una società di trasporto, gli autisti - incluso naturalmente il loro comportamento su strada - rappresentano il primo biglietto da visita coi clienti, i luoghi di carico, i terminal. "Purtroppo non tutti gli autisti hanno la professionalità

segue a pag.25



segue da pag.24

e le competenze per poter svolgere al meglio il proprio compito – annota, severo, Avallone – ma C.E. è molto selettiva in ciò ed i requisiti per l’assunzione sono: possesso del permesso per il trasporto di merci pericolose con specializzazione per cisterna; esperienza quinquennale nel trasporto in cisterne; conoscenza della lingua italiana (per gli autisti stranieri) e di almeno una lingua estera (inglese, francese, tedesco) in quanto spesso, per gli autisti che si trovano all’estero, è il presupposto indispensabile per l’accesso ad alcuni posto di carico.

Inoltre C.E. ha in atto un piano di formazione che prevede l’aggiornamento sul trasporto di merci pericolose, le ore di guida e di riposo, l’utilizzo del cronotachigrafo digitale, le norme di sicurezza da osservare per le operazioni di carico/scarico, corso sui pericoli relativi ad attività svolte in altezza, pericolo derivante dall’operare in ambienti con presenza H2S, corsi di guida sicura ecc”.

La localizzazione a Napoli - a pochi km dal porto commerciale, su un’area

di 16.000 mq adibita al parcheggio di automezzi, uffici ed officina - alla periferia meridionale dell’Europa, non determina alcuno svantaggio competitivo. “Per essere più vicino alle esigenze dei clienti, disponiamo di personale viaggiante dipendente che vive in tutte le regioni in Italia ed in vari paesi europei, proprio allo scopo di coprire capillarmente il territorio ed essere più vicino anche fisicamente alla clientela” conferma Avallone.

Trasportando prodotti di origine petrolchimica, spesso è il mercato che stabilisce la domanda, i prezzi e le movimentazioni. “Tuttavia negli ultimi anni abbiamo registrato sensibili aumenti nei volume trasportati relativi ai prodotti impiegati nel settore *automotive*, autentica forza trainante della ripresa economica”.

I trasporti intermodali di C.E. sono svolti per la maggioranza via ferrovia, quindi le tempistiche sono quasi sempre invariate, tranne nel caso di soppressioni di servizi diretti che fanno aumentare il *transit time*, oppure al contrario per l’introduzione di nuove tratte che permettano il risparmio in

termini di tempistica. “Ovviamente eventi quali scioperi, che pure si stanno registrando con preoccupante regolarità in vari paesi europei, oppure problematiche climatiche, determinano importanti ripercussioni sulla tempistica per i trasporti” specifica Avallone, il quale annota come “il mercato si fa sempre più competitivo e talvolta i competitor applicano aggressive politiche commerciali; tuttavia riteniamo che la fidelizzazione dei clienti e la qualità dei servizi, oltre che la flessibilità e l’aggiornamento tecnologico costante, ci possano aiutare a mantenere le nostre quote di mercato acquisite. Ovviamente in questo difficile momento economico occorre essere attenti alla solvibilità dei clienti per garantire i corretti flussi finanziari” conclude il numero uno di una società che è membro di alcune associazioni internazionali, quali EPCA (associazione petrolchimica europea), ECTA (associazione trasportatori chimici Europa) e del progetto Responsible Care, ma che peraltro non appartiene all’ITCO.

**Angelo Scorza**