



Effepierre, la nostra mission trasportare materie prime

Dalla crescente concorrenza sui prezzi, scatenata dalla contrapposizione fra flotte sempre più grandi, al servizio di nicchia, ultraspecializzato. La traiettoria imprenditoriale di Federico Prestileo comincia all'inizio del nuovo secolo quando dalla dirigenza di multinazionali del trasporto spicca il salto verso la costituzione di Effepierre Multiservizi, azienda diventata punto di riferimento nel settore della logistica chimica. "In un'epoca in cui la qualità e l'attenzione al servizio cominciavano ad assumere un valore sempre meno importante rispetto al taglio dei costi, l'opzione migliore sembrò la differenziazione. Un progetto portato avanti passo dopo passo, puntando sul bagaglio di conoscenze accumulate in precedenza e optando per la creazione e lo sviluppo di reti di partnership internazionali".

In quale nicchia opera Effepierre?

Ci occupiamo essenzialmente come spedizioniere internazionale di tre macroaree specifiche legate alla chimica: movimentazione di prodotti liquidi, polveri e merci, anche pericolose, a temperatura controllata. Grazie ai rapporti con l'estero coordiniamo migliaia di mezzi che riescono a servire la filiera industriale, dalla piccola-media azienda alla multinazionale. Insieme all'olandese Gè Simons gestiamo, grazie all'impiego di 300 silo-container pressurizzati, circa il 10% di polveri di pvc che arrivano in Italia. Un risultato che ci inorgoglisce, considerando la centralità di questo materiale nella lavorazione di innumerevoli prodotti di uso comune.



Federico Prestileo

Quali sono le problematiche che deve affrontare un'azienda come la sua?

Dal punto di vista strettamente logistico e intermodale gli stessi di qualsiasi altra azienda con propri asset che ha a che fare con spazi interportuali, manovre di trazione, trasferimento carichi. Con una differenza, direi, incoraggiante rispetto al passato: negli ultimi anni, almeno in questo particolare comparto, siamo riusciti a recuperare terreno rispetto a Rotterdam. Da Busto Arsizio, ad esempio, partono già diversi treni al giorno.

Quanto è importante la tematica della sostenibilità?

Considerando la delicatezza del settore in cui operiamo è centrale. Non a caso oramai abbiamo spostato il 70%

dei volumi trattati su treno, con diminuzioni sostanziali di emissioni e migliore qualità del lavoro anche per gli autisti. È chiaro che il discorso dipende anche dall'efficienza delle tratte che vengono percorse. Se verso Rotterdam, il Benelux e la Ruhr fila tutto liscio, già in Francia, paese caratterizzato dal trasporto su strada, le cose cambiano, fatta eccezione per l'area di Parigi e Lione. In quel caso siamo costretti ad affidarci alla gomma.

Difficoltà nel reperire autisti specializzati?

È una situazione oggettiva, tra l'altro ampiamente documentata da una serie di ricerche a livello europeo. La diminuzione di persone che vuole fare questo tipo di mestiere, tuttavia, riguarda più la committenza che una società come la nostra incentrata sul coordinamento di reti che si estendono a livello continentale. Detto questo, facciamo la nostra parte in quanto a formazione e aggiornamento del personale: ogni anno dedichiamo 12 sabati in audit in cui spesso la vecchia guardia fa da coach ai nuovi arrivati. Uno sforzo importante ma doveroso viste le nostre responsabilità.

Le prospettive per il breve-medio termine?

Le materie prime sono il motore dell'economia, in un modo o nell'altro dovranno sempre essere trasportate. Ciò che riteniamo importante, e fino ad ora ci siamo riusciti bene, è trovarci "al posto giusto, al momento giusto" per garantire sempre la massima qualità del servizio al cliente.

G.G.