

LOGISTICA: QUALE FUTURO?

NORD-OVEST E ALESSANDRIA: LE RICADUTE SUL TERRITORIO

Sintesi della conferenza di giovedì 15 novembre 2007

Relatori: GIOVANNI NOVI, presidente dell'Autorità portuale di Genova; MARIO CASTALDO, Direttore di Trenitalia Cargo; ROBERTO ARGHENINI, Amministratore Delegato dell'Interporto di Rivalta Scrivia. Ha introdotto e moderato l'incontro MARIO GIBERTONI, consulente di FEDERMANAGER, referente scientifico della Business School del Sole 24 Ore e docente in Università italiane ed estere.

Tra una folta cornice di pubblico - ben oltre 200 persone - lo scorso 15 novembre si è svolto il convegno "Logistica: quale futuro", **promosso da FEDERMANAGER Alessandria**. Un pubblico composto solo in parte da addetti ai lavori, dal momento che l'incontro si poneva l'obiettivo di far conoscere e approfondire un tema di cui si discute spesso, ma che rimane per molti ancora un "oggetto misterioso".

Ha introdotto la serata MARIO GIBERTONI, il quale ha tracciato il quadro di fondo, proponendo un *excursus* storico originale che va dagli arabi agli indiani Sioux, passando per i girovaghi medioevali. Il tutto per dirci che "logistica" è molto di più di quanto questo termine, moderno e di etimologia incerta, a prima vista sembra evocare. L'affresco di Gibertoni non ha trascurato l'arte militare e ha fatto emergere, alla fine, gli attuali protagonisti della vera e propria rivoluzione che ha cambiato il modo di muovere le merci: **il container e le navi giramondo da un lato, il just in time, le reti virtuali e Internet dall'altro**. Nella logistica, ha concluso il giornalista, siamo tutti immersi, che lo si voglia o no, e dal modo con cui rispondiamo alle sfide che la logistica ci pone dipende il nostro futuro.

GIOVANNI NOVI ha incentrato il suo intervento sulla realtà portuale e, attraverso un'esposizione chiara e precisa, ha illustrato, senza nascondere difficoltà e problemi, la situazione dei porti italiani, con un'attenzione particolare al "suo" porto di Genova.

In particolare, egli ha evidenziato come, attraverso le rotte transoceaniche, le navi arrivino all'Europa, terreno di competizione tra i porti del Mediterraneo e quelli del Nord. Questi ultimi sono in grado di attrarre maggiormente le grandi navi, malgrado un percorso più lungo, soprattutto in virtù del fatto che riescono a garantire carichi di ritorno. Durante la sua esposizione sono emersi anche **i concetti di retroporto e interporto, fondamentali per l'efficienza globale del processo logistico**. Il bisogno di infrastrutture all'altezza della situazione appare vitale, anche perché, in riferimento sempre alla situazione di Genova, le gallerie che collegano il Mar Ligure all'entroterra sono nate nella seconda metà dell'Ottocento e sono rimaste sostanzialmente le stesse da allora. Il relatore ha sottolineato come il retroporto non vada considerato un semplice nodo di smistamento, ma una zona in cui si possono verificare significative opportunità di creare valore trattando le merci. Per questo **"Alessandria retroporto di Genova" non può che essere un'operazione vincente per le due città**. Per

finire, Novi ha fatto alcuni cenni sui **progetti futuri del porto di Genova, nella visione geniale di Renzo Piano.**

La parola è passata quindi a **MARIO CASTALDO**, direttore di Trenitalia Cargo, già chiamato in causa perché la ferrovia, nel trasporto merci, appare come l'anello debole della catena logistica. Castaldo ha preso le mosse dalla constatazione di una crescente deindustrializzazione nel nostro Paese, un processo che fa esplodere i bisogni logistici. In questo contesto la "vecchia" ferrovia viene ad assumere un ruolo forte e ritorna prepotentemente di attualità, proponendo l'alta velocità e un supporto intermodale indispensabile.

L'Italia è interessata da tre grosse reti europee, i cosiddetti corridoi, che proprio nel nostro Paese si incrociano, e costituisce, con i suoi porti - interessanti anche per caratteristiche di profondità - la porta d'ingresso nel Mediterraneo. Il che significa che abbiamo alcuni notevoli vantaggi naturali da poter sfruttare. Le nostre linee ferroviarie stanno sicuramente scontando ritardi, ma sono in corso importanti lavori di adeguamento che porteranno a un raddoppio della capacità del trasporto merci nel giro di due anni. **In Italia si sta registrando una forte crescita del traffico internazionale su ferrovia: la risposta di Cargo è un piano industriale per il rilancio del settore merci,** senza trascurare il fatto che il settore ferroviario, con le liberalizzazioni, è diventato un terreno nel quale operano molte aziende estere. Su ogni altra considerazione ha prevalso, infine, quella della **carenza cronica di infrastrutture**, pur con la buona notizia della ripresa di investimenti mirati. Il sistema ferroviario si prepara a favorire il trasferimento modale, senza sostituirsi agli operatori, e sente la necessità di fare rete, mentre sul tema "caldo" del retroporto si prevede un rilancio ad Alessandria e Rivalta, con infrastrutture idonee al potenziale di mercato.

Ha terminato la rassegna **ROBERTO ARGHENINI**, un qualificato operatore logistico del territorio. Premesso che la centralità della logistica è ormai un dato di fatto e che per molte imprese le scelte strategiche sono ormai condizionate dalla logistica, Arghenini è subito entrato nel cuore del problema: l'inefficienza del sistema paese, che non sa competere col Nord Europa nella capacità di attrarre le merci. Secondo il relatore è sbagliato individuare semplicemente nella carenza di infrastrutture la responsabilità dei nostri problemi, rimanendo passivamente in attesa. **In Italia mancano le infrastrutture perché gli armatori preferiscono investire in navi e, a differenza degli operatori del Nord Europa, non riescono a considerare l'infrastruttura come un elemento che può diventare redditizio, sul quale investire.** Gli interporti, nati per decreto, sono così rimasti, in diversi casi, cattedrali nel deserto. **Impresa logistica e infrastrutture non dovrebbero essere viste come elementi separati, ma come parti diverse dello stesso sistema,** ossia occorrerebbe, in un certo senso, "mescolare" di più interporti, infrastrutture e attività terminalistiche. È proprio questo il tipo di operazione che l'interporto di Rivalta ha recentemente fatto, registrando una crescita spettacolare, dopo un "letargo" di una trentina d'anni.

I relatori, in conclusione, hanno risposto ad alcune domande del pubblico, con particolare riferimento alle ricadute e ai tipi di professionalità che la logistica richiede e con un'attenzione, richiamata dalla platea, all'aspetto ambientale.

Un'ampia documentazione delle presentazioni dei relatori e delle slides proiettate nel corso dell'incontro è disponibile presso l'Associazione e sarà, a breve, inserita sul sito (www.acsal.org).

Un successivo incontro sulla logistica è in preparazione e si svolgerà nel mese di marzo. In tale occasione si affronterà il tema da un punto di vista più specificatamente locale, cercando di dare risposte concrete ai bisogni del territorio.

[a cura di Bartolomeo Berello]