

imprese e mercato > ■ ■ ■

## LOGISTICA E MOBILITY IN LOMBARDIA



**Le opinioni di Camera di Commercio di Milano, Confindustria Lombardia, Alot, Allog, Ceva Logistics, Freight-Leaders Council e FS Logistica. Netti (Ailog): «Ci sono modi per valorizzare al meglio le risorse esistenti. Ecco tre nostre iniziative». In Italia il «peso» della logistica sul Pil è del 21% del Pil contro una media Ue del 16%.**

Ci sono le condizioni per lo sviluppo della logistica e della intermodalità in Lombardia? Anche se non mancano problemi e diatribe tra i diversi enti che si occupano della materia, la risposta è affermativa ma tra parecchi distinguo e sfumature che potrebbero incidere sul deployment di misure atte a dare concretezza a questa infrastruttura, sempre più basilare per lo sviluppo dell'economia regionale e quindi, in ultima istanza, nazionale per il peso che il sistema produttivo lombardo ha nel contesto nazionale. Queste le indicazioni della recente «Mobility Conference 2011» svoltasi lo scorso febbraio a Milano per iniziativa di Assolombarda e Camera di Commercio di Milano, con il patrocinio, tra i tanti, della presidenza del Consiglio dei Ministri e di Regione Lombardia.

**L'Osservatorio logistico della Camera di Commercio di Milano**

In sede di introduzione dei

lavori **Giorgio Balzaretto**, consigliere della Camera di Commercio di Milano, ha delineato un quadro della situazione, oltre il punto di vista dell'ente camerale di cui è parte.

Parlare di logistica per una città come Milano non è semplice, perché innanzitutto bisogna intendersi sulla scala di riferimento.

Esistono infatti almeno tre dimensioni possibili su cui ragionare:

- una prima dimensione di «logistica urbana» che è definita dalla Regione Logistica Milanese in senso stretto, una sorta di Milano allargata che include Novara, Piacenza, Bergamo;
- una seconda dimensione «macro-funzionale» che include le piattaforme intermodali di Verona, Tortona-Rivalta e i porti liguri;
- una terza dimensione che è anche «funzionale-istituzionale», quella del sistema Nord: come «piattaforma del Mediterraneo» in rapporto con l'Europa, sia come nodo attrattore dell'intera funzione logistica che si sviluppa «a Nord di Roma».

Queste tre dimensioni «spaziali» si intrecciano poi con le dimensioni «economico-sociali» della logistica.

- Al primo livello, la logistica rappresenta un vero e proprio settore economico a se stante, un insieme di attività e conoscenze in grado di generare profitto e nuove opportunità. Il processo di globalizzazione ha reso determinanti i servizi e i sistemi di conoscenza, favorendo una forte terziarizzazione della stessa logistica, per cui alla fisicità del trasporto

merci si affianca la fondamentale filiera dei servizi a carattere immateriale (es. informazioni).

- Ad un secondo livello, la logistica non è solo un settore in sé, ma è «di supporto», è funzionale all'intero ciclo economico e lo percorre trasversalmente. Fra imprese e logistica esiste un rapporto biunivoco: la logistica è forte a Milano per i grandi flussi che attraversano la città, ma Milano è capitale economica italiana anche grazie alla sua preminenza nazionale nella logistica (qui passa il 30% del fatturato della logistica italiana). Non solo: la logistica è una vera e propria funzione strategica all'internazionalizzazione della nostra città: è una «porta» che alimenta i flussi internazionali delle merci e dalla quale discende il livello di connessione di Milano con il mondo.
- Al terzo livello, non a caso, si deve guardare alla logistica come componente centrale di un territorio e della sua competitività in generale, dall'economia alla sostenibilità urbana, alla qualità della vita, dal punto di vista sociale e ambientale.

Cosa fa la Camera di Commercio per favorire l'innovazione della logistica urbana? Balzaretto ha ricordato due iniziative. Da una parte la costante attività di analisi e monitoraggio del settore. «Nel 2010 abbiamo finanziato un'importante ricerca condotta dal Prof. Dallari sulla «Regione Logistica Milanese» che ha studiato la logistica sul nostro territorio anche in confronto con altri network nazionali e internazionali. Le reti di trasporto non sono infrastrutture «neutrali»,

*immediatamente adattabili a tutte le città, per questo la conoscenza del territorio e delle sue esigenze è una componente fondamentale della programmazione infrastrutturale. In secondo luogo, affrontiamo il tema della logistica attraverso l'Osservatorio Infrastrutture e Sostenibilità Ambientale, che coinvolge i rappresentanti del mondo delle costruzioni, delle infrastrutture, dell'housing, gli esperti giuridici e di pianificazione urbanistica in un'orizzonte temporale che va da qui al 2030: la logistica è uno dei temi cardini intorno a cui si svolge l'attività progettuale del nostro Osservatorio».*

**Inefficienza logistica: un business mancante di 12 miliardi**

Dal canto suo **Michele Graglia**, vice presidente di Confindustria Lombardia, ha ricordato che lo sviluppo di reti logistiche è il frutto di accordi tra Comuni e Regione. Indispensabili anche per il richiamo di investimenti industriali e commerciali. «Solo in questo modo, ha precisato, le attività logistiche sono capaci di produrre del valore aggiunto e far diventare quella logistica una attività strategica, necessaria anche per



*decongestionare il traffico su gomma che movimentata il 90% dei circa 400 milioni di tonnellate di merci gestite in regione. Oggi ci sono forti ritardi nella logistica, che per la sola Lombardia possono essere valutati in 3-4 miliardi di euro di mancato mercato (circa 12 miliardi a livello nazionale).*

**Guido Piccoli, direttore dell'Agenzia della Lombardia orientale per il Trasporti e la Logistica (Alot)**, ha indicato nella Germania il modello al quale l'Italia dovrebbe uniformarsi per «sviluppare una logistica sostenibile economicamente che possa reggersi sulle proprie gambe. Nel 2010 il trasporto merci su strada è aumentato in Italia tra il 6% e il

*10%, colmando quasi le perdite del 2009. Nell'anno in corso è prevista una crescita massima del 5%. Nello scorso anno lo sviluppo maggiore è stato del traffico aereo con un +11% e il trend continuerà anche nel 2011. Buono anche la crescita del trasporto marittimo: +5% nel 2010 e una previsione del +5% nell'anno in corso. Ma i costi in Italia sono maggiori che in Germania. Da noi mancano gli indirizzi politici che invece si è dato il Ministero dei Trasporti di Bonn: promozione della concorrenza, aumento della sicurezza dei cittadini e rafforzamento dei loro diritti di consumatori; miglioramento della tutela dell'ambiente e miglioramento delle infrastrutture e del loro finanziamento».*

Da noi ci sono fattori che limitano l'utilizzo efficiente del trasporto intermodale e delle infrastrutture del territorio. Per non parlare della frammentazione delle strutture d'impresa (le Pmi domandano e generano trasporto su strada anche per beni compatibili con il trasporto intermodale e con contratti di trasporto "franco fabbrica-ex works") e la mancanza di conoscenza delle opportunità legate all'utilizzo della ferrovia e dei servizi di navigazione interna. «La conseguenza, osserva Piccoli, è che in Italia il costo di trasporto e logistica sul Pil è del 22% verso una media del 16% dei principali paesi dell'Ue. Per tacere della congestione e dei costi connessi alle emissioni».

### **I progetti di Ailog**

**Domenico Netti, presidente di Ailog**, ha tracciato un quadro della situazione logistica mondiale (il solo Brasile ha varato un piano di investimenti di 350 miliardi di dollari nei prossimi tre anni), per poi approdare a tre provvedimenti, magari di piccolo cabotaggio ma in grado da subito di produrre effetti benefici. «In mancanza di altri stimoli, è il suo suggerimento, bisogna fare il possibile per usare al meglio le risorse esistenti. È sterile parlare di investimenti nelle infrastrutture per come siamo messi con i conti pubblici mentre bisogna cercare soluzioni ai problemi con le risorse disponibili. Come Ailog ci siamo

imprese e mercato > ■ ■

fatti promotori di tre iniziative: *logistica collaborativa, ovvero usare lo stesso automezzo per AR, cosa non banale, dietro ci deve essere una grossa struttura informatica; stimoli per l'accorpamento di aziende, sull'esempio di Mole Logistica di Torino, e il progetto Ems 25.25».*

Quest'ultimo merita una sottolineatura particolare. Ems sta per European modular system. Si tratta di una nuova modalità di concezione del trasporto su strada con mezzi in grado di trasportare fino a 150 pallet (vedi caso Mercatone), capaci di permettere riduzioni dei costi (di trasporto), riduzione dell'inquinamento



## Il sistema della Logistica: Punti di forza e opportunità

- **Dimensione produttiva** diffusa e di piccole medie dimensioni, ma piuttosto **attiva**.
- Presenza di **reti di primaria importanza** sia stradali che ferroviarie, soprattutto per la Provincia di Brescia.
- **Progetti di centri intermodali** che procedono ormai da tempo verso una loro realizzazione, ma che hanno bisogno di interfacciarsi con la reale domanda del mondo produttivo.
- **Opportunità di aggregazione delle imprese in aree concentrate**, che potrebbe portare ad una serie di vantaggi: terziarizzazione della logistica, riduzione dei costi di investimento in magazzini e di gestione; maggiore flessibilità nell'uso degli spazi e della mano d'opera; possibilità di ottenere un servizio più efficiente. L'PA permetterebbe di governare maggiormente il flusso delle merci, guidando alla creazione di tali aree in corrispondenza dei poli intermodali.
- Possibilità di istituzione degli **sportelli unici** (DL 31.03.98, n.112), quali "interfaccia" unica per le imprese, che riconducano tutti i procedimenti settoriali relativi alle autorizzazioni per gli impianti produttivi ad un unico procedimento con un unico titolare e che possono rappresentare un'opportunità di governo della localizzazione dei poli logistici e delle imprese.



*preliminare, è sviluppare cultura e un linguaggio comune, con interventi mirati e smart. In particolare richiamo l'attenzione sulla necessità di piattaforme e protocolli di comunicazione comuni e diffusi. Un altro auspicio è quello di uno sportello doganale unico: le dogane sono informatizzate ma la gran parte delle aziende non è in grado di dialogare i loro sistemi informativi».*

Infine **Gilberto Galloni, amministratore delegato di FS Logistica**, ha ricordato che la logistica è una delle chiavi di competitività del nostro sistema produttivo, ancora non adeguatamente valorizzata se solo si pensa che si vende ancora il 60% delle merci "franco fabbrica". *«Mentre i paesi del Nord Europa, ha chiosato, hanno investito molto nella logistica negli scorsi anni per far evolvere l'apparato industriale e distributivo, noi abbiamo preferito investire in capacità di vendita, sacrificando il trasporto, soprattutto su ferrovia».*

(Gian Carlo Lanzetti)

Link da consultare:  
[www.mobilityconference.it](http://www.mobilityconference.it)  
[www.otinordovest.it](http://www.otinordovest.it) □

e della congestione stradale. *«Niente di rivoluzionario, puntualizza Netti, ma una cosa pratica. Una idea alla quale hanno già aderito aziende come Danone, Lavazza, Ceva Logistics, Conad del Tirreno, Logistica Servizi oltre a Mercatone Uno, per elencarne alcune».*

Anche **Fabrizio Gandino, istituzional relations director di Ceva Logistics**, ha svolto un intervento in sintonia con quello di Ailog, auspicando magari poche ma concrete

misure. *«Il realismo, per esempio, ha enfatizzato, suggerisce di migliorare il trasporto su strada che, a differenza di quello su ferro, è in grado di attrarre investimenti privati se offre valide soluzioni reddituali. I quattrini non sono un problema insuperabile, si trovano».* Gandino ha anche rilanciato una proposta provocatoria in apparenza: perché non usare i tram per la distribuzione delle merci in città. Se ne parla da 25 anni ma non si è fatto nulla. Ora una riflessione parrebbe opportuna.

### Serve più education pro-log

**Federico Oneto, segretario generale Freight Leaders Council**, ha invece richiamato l'attenzione su una cosa di cui si parla poco: intorno alla logistica esiste tuttora un basso livello di cultura e di sensibilizzazione, non solo da parte dei politici ma anche degli imprenditori. *«Anzi, ha precisato, dirò di più: anche a livello universitario la logistica gode di poca considerazione. Per cui quello che io auspico, anche perché si tratta di un passo*



www.logisticamangement.it

## Si PARLA di...

Ailog	<b>11-16, 18-20</b>	Knapp	<b>26</b>
Alot	<b>16-18</b>	Lab ID	<b>55, 71-72</b>
Artoni	<b>32</b>	LogisticSolution	<b>14</b>
Atomos	<b>80-81</b>	LPR	<b>26</b>
Automha	<b>30</b>	Michelin	<b>22</b>
Bel	<b>34</b>	MobiVision	<b>114</b>
BGroup	<b>69-70</b>	Norbert Dentressangle	<b>70</b>
BT-Cesab	<b>14</b>	Oracle	<b>58-60</b>
Camera di Commercio, Milano	<b>16-18</b>	Over	<b>64-66</b>
Caprari	<b>28</b>	Palletways	<b>26</b>
Carrefour	<b>50-53</b>	Panattoni	<b>40</b>
CeMAT 2011	<b>26</b>	Plannet	<b>84-85</b>
Cetic	<b>55</b>	Pramerica	<b>40</b>
Ceva Logistics	<b>16-18, 30</b>	Progetto Informatica	<b>86-87</b>
Chep	<b>22, 38</b>	Prologis	<b>41</b>
Cis&Met	<b>69-70</b>	Pyuma	<b>67-68</b>
CNA	<b>31</b>	Qualitas Informatica	<b>88-89</b>
Cognex	<b>116</b>	RBS Bari	<b>14</b>
Confindustria Lombardia	<b>16-18</b>	RDS Software	<b>22</b>
Coop Centro Italia	<b>22</b>	Rialog	<b>20</b>
Cybertec	<b>82-83</b>	Sanyo Solar	<b>38</b>
Dematic	<b>34</b>	SDI Group	<b>74</b>
DHL	<b>24</b>	Siemens	<b>39, 114</b>
Desigual	<b>75-76</b>	Si.Forma	<b>14</b>
Energy Cluster	<b>54-57</b>	Sirap Gema Spa	<b>95</b>
Esker	<b>116</b>	Smetar	<b>14</b>
Fercam	<b>61-63, 24</b>	Stef-TE	<b>34</b>
FreightLeaders Council	<b>16-18</b>	Step-In	<b>41</b>
Fruttage	<b>22</b>	Stöcklin	<b>36</b>
FS Logistica	<b>16-18</b>	Swisslog	<b>73</b>
Gefco	<b>24</b>	Tecnest	<b>90-91</b>
Geodis	<b>30</b>	Termozeta	<b>33</b>
GLS	<b>31</b>	TNT	<b>38</b>
Honeywell	<b>114</b>	ToolsGroup	<b>46-48, 92-93</b>
Hörmann	<b>34</b>	Transporeon	<b>22</b>
HP	<b>39</b>	Università di Bologna	<b>43, 103</b>
Husqvarna Motorcycles	<b>30</b>	Università LIUC	<b>42, 55</b>
Incas	<b>116</b>	World Capital	<b>41</b>
Istituto Itkor di Mosca	<b>20</b>	Yoox	<b>30</b>
Itworks	<b>14</b>		
lungo	<b>28, 71-72</b>		

AILOG	p. 10, 44-45, 49, 94
AIVE GROUP	p. 25
ARMES	p. 6
BARTOLINI	p. 5
CABLOG	p. 29
CARGOITALIA	p. 11
CEVA LOGISTICS	III C.
DEGROCAR	p. 31
DEMATIC	p. 39
GEFCO	p. 1
GLOBAL LOGISTICS	p. 115
GLOBAL SUPPLY CHAIN FORUM	p. 117
GRUPPO LOGISTICO LDI	p. 17
HÖRMANN	p. 57
ICAM	p. 41
INTERMEC	p. 3, 19
INTERPORTO D'ABRUZZO	p. 13
KNAPP	p. 77
LCS	p. 37
MAIN ASSISTANCE	p. 15
MICRO-PAK	IIC.
MITSUBISHI	p. 31
MOBIVISION	p. 23
NORBERT DENTRESSANGLE	p. 9
SINFO ONE	p. 21
TOOLSGROUP	IC.
TOSHIBA	p. 78
TOYOTA	IVC.
TRANSMEC GROUP	p. 27
TRANSPOREON	p. 43
TRANSPORT LOGISTIC	p. 113

## Gli INSERZIONISTI