

## Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest

A cura di Massimo Izzo

Luogo e data	Milano, 15 marzo 2019
Promotori	Regione Lombardia Regione Piemonte Regione Liguria in collaborazione con FNM, idee in movimento
Relatori	<p><i>Oliviero Baccelli</i>, Docente e ricercatore, Università Bocconi  <i>Paolo Balistreri</i>, Vice Presidente GECT Reno-Alpi e Direttore Confindustria Piemonte  <i>Francesco Balocco</i>, Assessore Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche e Difesa del Suolo, Regione Piemonte  <i>Andrea Benveduti</i>, Assessore Sviluppo Economico e Imprenditoria, Regione Liguria  <i>Giovanni Costantini</i>, Cargo Manager, SEA  <i>Maurizio Gentile</i>, Amministratore Delegato, RFI  <i>Andrea Gibelli</i>, Presidente, FNM  <i>Eugenio Muzio</i>, Consigliere direttivo, Assologistica  <i>Claudia Maria Terzi</i>, Assessore Infrastrutture, Trasporti, Mobilità Sostenibile, Regione Lombardia  <i>Edoardo Rixi</i>, Vice Ministro, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti MIT  <i>Paolo Emilio Signorini</i>, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale  <i>Pawel Wojciechowski</i>, Coordinatore Corridoio Reno-Alpi, Commissione Europea  <i>Roberto Zucchetti</i>, Docente e ricercatore, Università Bocconi</p>

### Sintesi

Gli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest, organizzati dalle tre regioni Lombardia, Piemonte e Liguria in collaborazione con FNM, si sono svolti il 15 marzo 2019 a Milano, terza edizione dopo Novara 2016 e Genova 2017. Il convegno ha visto la partecipazione di esponenti provenienti dal mondo tecnico-scientifico e amministrativo, strutturandosi in sessione introduttiva, tavola rotonda e firma di contratti programmatici che impegneranno politicamente le tre regioni, il MIT e FNM.

*Claudia Maria Terzi* ha aperto la sessione introduttiva prendendo atto che la logistica è una realtà territoriale macro-regionale, perché la condivisione delle infrastrutture e del sistema O-D esula dai confini amministrativi, e impone agli enti locali di lavorare sempre più in sinergia. Da qui lo scopo degli Stati Generali di armonizzare le progettualità e mettere la logistica al centro di uno sviluppo competitivo, ma sostenibile. In questo contesto, gli incentivi alle imprese che affidano il trasporto merci a tratte su ferro (*Ferrobonus* nazionale e regionale) e mare (*Marebonus*). La scommessa riflette i grandi numeri del settore: in Lombardia, la logistica dei trasporti combinati e intermodali produce valore per dieci miliardi di euro. Nella stessa regione, si riscontra la più alta concentrazione di terminal del trasporto merci su ferro in Italia.

*Andrea Benveduti* ha proseguito, con riferimento alla portualità intermodale ligure, che la strategia regionale *stand-alone* in tema logistico sarebbe un attrito in più oltre a quelli fisici della rete attraverso le tratte acqua, aria, gomma e ferro. In un territorio di interscambi così densi, minimizzare ritardi e disconomie del trasbordo è essenziale in tema di competizione globale, laddove la domanda, se non è intercettata da una offerta adeguata, tende a privilegiare altri territori. In particolare, sarà l'*handling*, i.e. la ricollocazione dei prodotti, la gestione dei sistemi e il *packaging*, ad accrescere il valore aggiunto della logistica nella catena di distribuzione delle merci.

Su questi propositi, gravano non tanto le tasse, quanto le sovrastrutture normative. Necessario allora semplificare e farlo nell'interesse nazionale, con uno sguardo lungimirante e non speculativo di breve periodo. Come sottolineato anche da *Francesco Balocco*, in Svizzera, che peraltro non è sotto direttive UE, il target della rete infrastrutturale portante è già il 2035, mentre il nostro orizzonte è al massimo il 2020, complice l'incertezza delle opere in cantiere, come la TAV Torino-Lione.

*Oliviero Baccelli* ha suffragato il concetto di visione allargata, spazialmente e temporalmente, attraverso un contributo scientifico ai temi logistico, infrastrutturale e territoriale. Sarà la logistica lo strumento chiave di coesione del territorio e omogeneizzazione al ribasso dei costi ambientali, di movimento (linee) e di interscambio delle merci (nodi). L'inquadramento delle reti TEN-T in un sistema del ferro innestato tra portualità mediterranea e relazioni transalpine verso Rotterdam potrà coniugare due scenari *win-win*, uno di riduzione a un decimo della CO<sub>2</sub> prodotta oggi dal trasporto merci, l'altro di produttività crescente del manifatturiero, che per la necessità di acquisire materie prime e trasferire prodotti gioverebbe di un modello liscio di import-export, modello cioè dove l'impedenza del carico-scarico merci è nulla, a condizione che l'impresa si integri efficacemente nella filiera logistica.

La tavola rotonda ha posto l'accento sulla catena di valore innescabile tra intermodalità, logistica e manifattura. *Andrea Gibelli* di FNM ha precisato, a tal proposito, come l'EUSALP sia capace di generare un PIL superiore a quello tedesco e sia la prima macro-regione europea per manifattura. Rilevante anche la sovrapposizione tra la regione logistica milanese, con 1500 imprese del settore e 20 miliardi di fatturato, pari al 26% del mercato italiano, e la capillarità delle linee S suburbane, di cui una parte significativa esce dalla Lombardia. Alla riflessione si è aggiunto *Maurizio Gentile*, che ha accolto l'ipotesi di mettere a disposizione la piena interoperabilità di rete RFI nel territorio transfrontaliero. Nondimeno, come ha ricordato *Eugenio Muzio*, trascurare i nodi della rete logistica vanifica il ragionamento sulle linee: in effetti, la Svizzera ha una *vision* coraggiosa al 2035 e prevede la sempre maggiore intermodalità delle merci, previsione che cozza con la generale saturazione dei nostri terminal, per i quali non esiste un programma di uguale respiro. Lo stesso nodo di Busto, primo in Europa per quantità di merci, non può accogliere altro traffico, né in tonnellate né in capacità (frequenza) di treni.

Come ha fatto presente *Paolo Emilio Signorini*, lo stesso vale per il porto di Genova, se si considera che con la Cina sempre più protagonista negli investimenti, crescerà la domanda non solo di traffico Ro-Ro (carico-scarico di automezzi su nave via rampa meccanica) e containerizzato (unità di carico standard), ma di adeguamento al gigantismo navale. Ammodernare l'infrastruttura e rendere accessibili i mercati *inland* ai grossi carichi consentirebbe al Mediterraneo di tornare al centro del traffico globale. In questo scenario, Genova potrebbe fare da *pivot* tra due varchi, quello di Suez verso Oriente e quello del Gottardo verso il Nord Europa. Un beneficio effettivo, ha continuato *Roberto Zucchetti*, è che l'assetto così configurato attribuirebbe a una particolare regione del Nord-Ovest, il Piemonte, l'opportunità di sfruttare la rendita di posizione ospitando un sistema di *dry port* in simmetria con l'infrastruttura portuale. L'evoluzione del sistema interportuale piemontese sarà chiamata, in parallelo, a riorganizzare la rete nei livelli di ordine primario e secondario, specie in riferimento agli interscambi attivabili con il porto di Savona. Tuttavia, questo potrebbe avvenire solo se si cominciasse a operare non più per segmenti disgiunti, ma lungo l'estensione complessiva del tracciato da nodo a nodo, uniformandolo ai criteri più evoluti di automazione, sensoristica e modularità del carico (sagome uniformi e *container*).

Servendosi del «corridoio» come strumento di pensiero strategico, come ha suggerito *Paolo Balistreri*, la prospettiva pare ancor più interessante se si pensa alle nuove Vie della Seta, e a come queste andrebbero a interfacciarsi con il sistema mediterraneo e le componenti TEN-T del Reno-Alpi nel loro insieme. Ecco che la resilienza del sistema diventa un elemento imprescindibile di competitività, efficienza ed efficacia non solo dei trasporti, ma dei territori

attraversati. Il Vice Ministro del MIT *Edoardo Rixi* si è soffermato sulla capacità di ammortizzazione delle reti logistiche a nuovi input di trasporto, input esogeni nel caso della Cina, una sfida a cui saranno sottoposti in particolare i futuri strumenti di governo del territorio. In particolare, sarà la duplicazione degli elementi di rete, le linee e i nodi, la condizione di risposta e anticipazione degli shock, come il crollo del Ponte Morandi a Genova nell'estate 2018, unico sbocco degli autotrasporti pesanti. Avere più sbocchi alternativi significa dunque far fronte ai rallentamenti imputabili ai cantieri così come agli avvenimenti di disturbo, che se non trattati tempestivamente inficiano la credibilità del Paese. L'infittimento di rete sarà perciò tanto più convincente quanto più chiaramente sarà suddiviso in fasi.

*Pawel Wojciechowski*, rappresentante in Commissione Europea per il Reno-Alpi, si è soffermato con enfasi sull'aspetto percettivo dei benefici connessi a una logistica di qualità, ripreso poi da *Giovanni Costantini* in relazione al cargo aeroportuale, per cui è osservabile la stessa sensibilità al tema. L'aspettativa è che tale *invisible benefit* sia esposto, anche alle persone comuni se necessario, per mezzo di opportuna monetizzazione.

Gli Stati Generali si sono conclusi con la firma di due documenti che dichiarano una presa di posizione esplicita in rapporto a parte di quanto dibattuto: uno tra le Regioni, l'altro tra le Regioni, il MIT, RFI e Ferrovienord. Le responsabilità politiche toccano il coordinamento doganale con la frontiera svizzera, la retroportualità ligure, e il sostegno non solo al settore ferroviario, ma alle imprese che usufruendone avvicinano in concreto lo sviluppo economico del territorio a pressioni ambientali sostenibili.

### Per approfondire

Regione Lombardia, materiali del convegno

<http://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioPubblicazione/servizi-e-informazioni/enti-e-operatori/trasporti-e-logistica/mobilita-delle-merci/pub-materiali-convegno-stati-general-nord-ovest-2019-infr>

Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest

<http://www.logisticanordovest.it>