

MCE 2011

**Logistica e intermodalità merci in Lombardia:
le condizioni per lo sviluppo**

7 febbraio 2011

Michele Graglia, Vice Presidente Confindustria Lombardia

Spunti per l'intervento

E' per me un piacere aprire i lavori di questo pomeriggio dedicati a un tema, quello della logistica, che riveste un notevole interesse per le imprese.

Perché una migliore gestione della catena di approvvigionamento e di distribuzione delle merci è importante per la riduzione dei costi operativi e, quindi, per la competitività dei prodotti.

Considerazione che vale ancor di più per il Made in Italy che deve oggi confrontarsi più di prima, per effetto della globalizzazione del mercato, con la concorrenza di prodotti provenienti da paesi con costi di produzione assai più ridotti dei nostri

Al contrario l'inefficienza del sistema logistico incide negativamente sulla competitività delle imprese: secondo le stime del Piano Nazionale della Logistica, in Italia i costi dell'inefficienza logistica pesano per 40 miliardi di euro all'anno.

In Lombardia il trasporto merci ammonta a circa 400 milioni di t./anno, Il trasporto su gomma rappresenta circa il 90% del totale del trasporto merci, mentre solo il 6% (circa 24 milioni di t./anno) è movimentato su ferro. In particolare, il volume di traffico merci intermodale in Lombardia è di 19 milioni di t./anno, con una capacità (stimata dalla Regione Lombardia) di 24 milioni di t./anno.

Credo che questi numeri spieghino chiaramente perché temi della logistica e dell'intermodalità merci, dovrebbero assumere particolare rilievo e attualità nella discussione pubblica a livello regionale.

Il sistema confindustriale sta da tempo approfondendo la questione individuando problemi e possibili obiettivi su cui lavorare: sinteticamente vi illustro alcune nostre riflessioni

Problematiche emergenti

1. **Rapporto con la pianificazione territoriale.** La pianificazione del territorio, soprattutto a livello comunale, in molti casi non tiene conto delle esigenze della logistica e frequenti sono casi di frammistione di destinazioni d'uso incompatibili tra loro (es. residenziale e logistica). Inoltre, nei casi di recupero di grandi aree dismesse, con particolare riferimento a quelle raccordate alla ferrovia, non viene quasi mai contemplata la destinazione d'uso logistica, mentre appare preponderante un riutilizzo di tipo residenziale, commerciale e terziario.
2. **Infrastrutture ferroviarie.** Le infrastrutture ferroviarie esistenti, così come quelle in progetto, in larga misura non sono adatte per il trasporto delle merci in termini di soluzioni tecniche e tecnologiche adottate, di congestione della rete per i diversi servizi a cui vengono destinate (e che vedono una preponderanza di quelli per i passeggeri), e di sicurezza rispetto alla vicinanza dei centri abitati.
3. **Competitività dell'intermodalità e costi del trasporto.** L'intermodalità funziona solo se viene dato il valore corretto ai costi esterni del trasporto. In assenza di politiche pubbliche che ne favoriscano la competitività lo sviluppo dell'intermodalità risulta essere molto difficile. Invece il sistema del trasporto intermodale delle merci nel corso degli anni è stato destinatario di risorse pubbliche del tutto insufficienti ai bisogni delle imprese..
4. **Organizzazione ed efficientamento della catena logistica.** Lo sviluppo dell'intermodalità soffre anche di criticità legate alla complessità intrinseca propria di un sistema multimodale, che comporta una elevata frammentazione degli attori e richiede una elevata sincronizzazione e coordinamento dei processi, per garantire un adeguato livello di efficienza. Tale situazione rende in genere il trasporto intermodale delle merci più costoso, meno flessibile e di maggiore complessità gestionale rispetto alla modalità del tutto strada.

Obiettivi per lo sviluppo dell'intermodalità merci

1. Individuare itinerari ferroviari dedicati alle merci e sciogliere i nodi metropolitani, attraverso la realizzazione per le merci in transito di itinerari di gronda e terminal merci esterni ai nodi ferroviari urbani. La realizzazione entro il 2016 del tunnel ferroviario del Gottardo da parte della Svizzera, con il conseguente aumento della capacità di trasporto merci, e le politiche svizzere sui trasporti, orientate al contingentamento del trasporto stradale delle merci, pone la Lombardia di fronte al rischio di un incremento del trasporto merci su strada se non verranno realizzate le infrastrutture ferroviarie necessarie.

Su questo aspetto credo che Regione Lombardia debba porre l'attenzione su quei progetti di potenziamento ferroviario realmente funzionali al trasporto delle merci, individuando prima i servizi di trasporto che si vogliono attivare e poi progettare e realizzare le infrastrutture utili allo scopo..



2. Razionalizzare e specializzare i flussi (in parole povere pochi hub intermodali e più punti terminali) **e evitare un'eccessiva polverizzazione di centri intermodali sottodimensionati.** Infatti, se è condivisibile l'obiettivo di non realizzare megastrutture, è pure da evitare una pleora di impianti sottodimensionati che disperdono le risorse. Le infrastrutture per la logistica, per essere efficienti e produrre un minore impatto sul territorio, non possono prescindere, oltre che da una maggiore capacità del trasporto ferroviario, anche da nodi intermodali più grandi e più vicini possibile alle aree di produzione e consumo. Infatti, un'eccessiva decentralizzazione di questi ultimi porterebbe inevitabilmente ad un'ulteriore crescita del traffico stradale.

In questo contesto la Regione potrebbe svolgere un ruolo di regia per lo sviluppo di progetti di *city logistic* in accordo con i Comuni, gli operatori economici e del trasporto e i gestori della rete infrastrutturale.

Come vi ho detto queste sono alcune delle riflessioni che abbiamo fatto sul tema e che mi auguro potranno fungere da stimolo per i successivi interventi che seguirò con attenzione nella convinzione che la logistica è, in realtà, anche strumento necessario per la creazione di condizioni favorevoli per attrarre nuovi investimenti produttivi e per aumentare l'occupazione, diretta e indiretta.

L'alto livello di congestione delle movimentazioni è un forte limite allo sviluppo di un territorio.

La ricordata globalizzazione del mercato mette in discussione il tradizionale rapporto impresa-territorio.

Le imprese tendono infatti a "vivere" su più territori e a metterli in concorrenza tra di loro. Il territorio non "possiede" più l'impresa e non può più solo contare sulle imprese che nascono localmente.

Ciascuna area economico-territoriale deve porsi il problema di attrarre imprese, che non hanno esperienza in quel particolare territorio, ma che possono cogliere i fattori distintivi, le differenze, le originalità e le opportunità di insediamento nell'una o nell'altra area.

La localizzazione delle attività non è più solo funzione della produzione, ma anche della *delivery*. Quindi, le attività logistiche diventano fonte di valore aggiunto e di ricchezza, non solo a livello microeconomico-aziendale, ma anche, e soprattutto, a livello macroeconomico-territoriale.