

Le mire di Deutsche Bahn sulla logistica del nord Italia

E' l'operatore che più si sta rafforzando in Europa ed è già presente da noi con molti accordi locali. Ci sono imprese italiane efficienti e in crescita ma sono ancora troppo piccole. Il ruolo delle Fs

FRANCESCO JORI

Venezia

Il tam-tam promozionale è già partito dall'Italia, destinazione i due poli estremi del Mediterraneo: Suez e Gibilterra. Con l'obiettivo dichiarato di intercettare le navi oceaniche e atturarle nei porti italiani. Ma ammesso che ci si riesca, cosa c'è dietro la banchina? Ci sono treni, chiatte e camion pronti a inoltrare la merce scaricata, e a "scambiarla" con altra merce da imbarcare tutti i giorni e con regolarità? Gli operatori italiani del settore resistono attrezzando, o sono destinati a subire la concorrenza straniera? Risponde Franco Migliorini, urbanista dell'università di Venezia: "Negli ultimi anni si sono formati veri e propri colossi della logistica, in Europa e in Asia; assai meno in Italia". E segnala in particolare l'"invasione" della logistica tedesca, la più forte del continente, che ha un programma preciso: "Trasferire oltralpe le merci per arricchire le proprie rotte commerciali in tutta Europa. Lo fa scendendo a pettine sui terminali padani da Genova a Trieste, per annetterli alla propria rete distributiva. Certo, sempre di mercato europeo si tratta, ma non si può essere indifferenti a chi trattiene il valore".

Abbiamo costituito nicchie qualificate come la filiera del pesce

In Germania in effetti la logistica, grazie anche alla fusione realizzata oltre dieci anni fa tra Ferrovie e Poste, è ormai il terzo datore di lavoro, con 2,6 milioni di addetti (in Italia non si arriva al mezzo milione), ed è già partita da tempo alla conquista dei mercati italiani del nord. "Ma non è una tragedia, e comunque su alcune filiere come quella del pesce gli italiani hanno saputo costruire nicchie qualificate", annota Stefano Micelli, dell'università di Venezia. E il suo collega dello Iuav Marco Mazzarino sottolinea che "l'eccellenza in Italia esiste, anche se spesso non se ne parla: non sono tantissimi, ma anche noi abbiamo operatori

di grande valore". Due nomi come esempio: Fiorital, realtà di punta del distretto ittico di Venezia-Chioggia, che ha costruito un vero e proprio impero muovendo pesci in tutto il mondo; e il D.B. Group di Montebelluna (Treviso), 250 dipendenti e 30 filiali in tutto il mondo, da New York a Shanghai, il primo ad offrire servizi logistici estero su estero.

C'è chi si sta già attrezzando in vista dei futuri sviluppi. E' il caso di Contship Italia: è la società che gestisce il terminal di Gioia Tauro e La Spezia, e che è controllata al 100% dal gruppo tedesco Eurokai, specializzato nell'offerta di servizi di trasporto ferroviario e marittimo a corto raggio. Adesso Eurokai punta a accelerare lo sviluppo di un network paneuropeo per la logistica dei container e per questo conta di accrescere la sua presenza diretta in Italia arrivando entro il 2013 a 3.550 addetti, cui si aggiungono oltre 850 persone nel ciclo operativo.

Una novità che Mazzarino definisce "dirompente" è data dall'entrata massiccia del sistema finanziario nel campo degli investimenti in logistica, a partire da Unicredit che ha manifestato la disponibilità a entrare in gioco sia sul versante alto-Adriatico (Trieste) che su quello tirrenico (Genova), e che dunque dovrebbe servire di stimolo anche agli operatori del trasporto e della logistica: "Bisogna capire come si evolverà la cosa, e soprattutto come verrà gestita dalla politica in senso lato, perché quando parliamo di infrastrutture portuali, parliamo sempre di demanio".

Nuove e stimolanti opportunità sono offerte anche dalla possibilità di non limitarsi a smistare i container, ma di aprirli una volta scaricati, operazione per la quale tra l'altro Venezia si è da tempo candidata con un accurato studio di Tedis, centro di ricerca che

opera nell'ambito della Venice International University. Lo sottolinea Micelli, che l'ha realizzato: "Il business da trasportistico diventa logistico quando entriamo nel merito di ciò che c'è dentro il container. Ogni container aperto genera un rilevantissimo valore aggiunto. Il problema di fondo è capire se le nostre imprese vogliono riportare in Italia quote importanti di attività industriale".

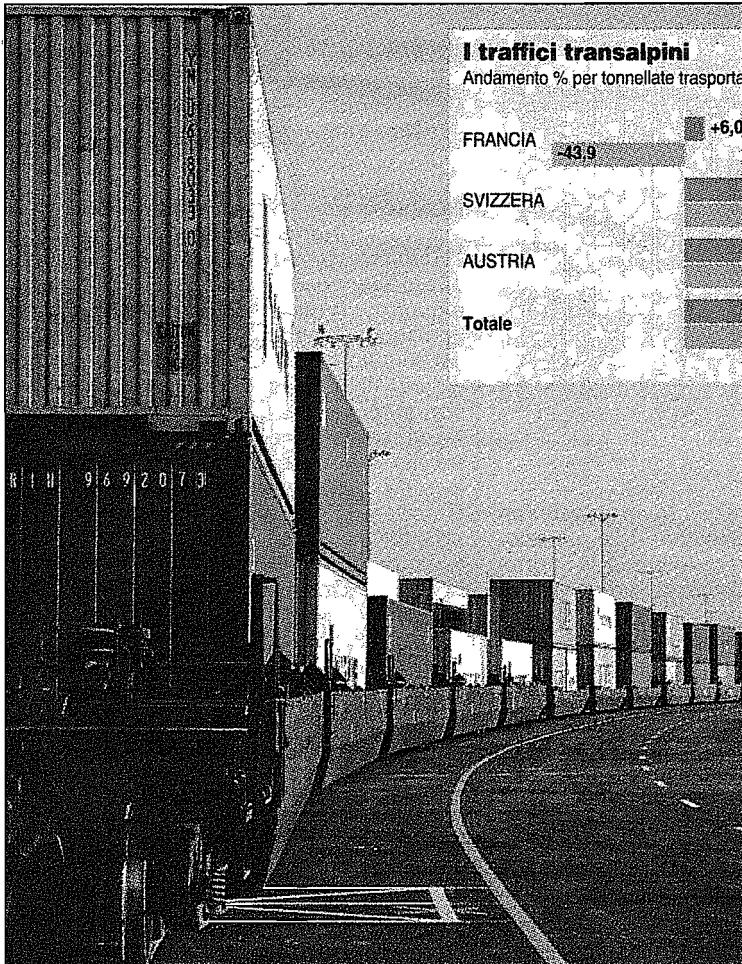
Rimangono comunque nodi da sciogliere anche ben oltre il puro e semplice retroterra portuale. Franco Migliorini, urbanista veneziano, lo spiega riferendosi alla situazione alto-adriatica, e in particolare a Trieste: "I

fondali per far arrivare le grandi navi ci sono, certo. E si stanno anche attrezzando banchine adeguate. Ma poi i container vanno smistati. Dove? Verso ovest non ci sono grandi tracce disponibili su treno. Solo verso nord, su Tarvisio la situazione è buona, con un centinaio di traccelliere. Mail problema si presenta da Villach in poi: l'Austria non è ancora attrezzata, e prima del 2020 non sarà possibile arrivare a Vienna. E poi, quanti carri e locomotive esistono? - Trenitalia non ne ha molti, e comunque l'attuale politica dell'azienda è molto centrata sui tagli. Bisogna andare sul mercato internazionale, ma allora si devono realizzare joint venture con i privati".

Qualcosa si sta comunque muovendo a livello di gioco di squadra per incentivare gli operatori: è il caso di Slimport, realtà cui fanno capo 10 tra porti e interporti (tra cui Trieste, Genova, Gioia Tauro, Taranto, La Spezia) e 40 partner tra industriali e scientifici (come Oto Melara, Elsas Datamat, Ansaldo Segnalamento Ferroviario, l'Area Science Park di Trieste e l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare). Con un investimento da oltre 32 milioni si punta a dar vita a un sistema per l'intermodalità portuale, cioè per il trasporto integrato tra acqua, ferro e gomma: l'obiettivo in particolare è risolvere con un'unica filiera tecnologica modulare le problematiche legate alla movimentazione mercantile in quello che viene definito il tratto "ultimo miglio mare-primo miglio terra", offrendo agli operatori logistici e ai gestori dei nodi di interscambio uno strumento capace di garantire minori tempi di transito a minor costo, migliorando così i processi operativi.

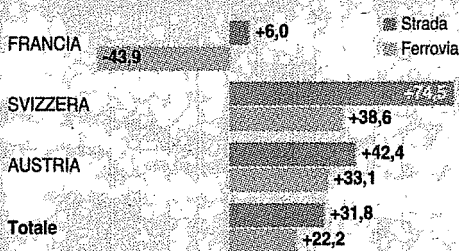
© RIPRODUZIONE RISERVATA





I traffici transalpini

Andamento % per tonnellate trasportate dal 1999 al 2008



Fonte: Certet-Bocconi

Sotto,
Cecilia
Battistello
Eckelmann,
presidente
Contship

I piani di Eurokai

QUASI 900 milioni di investimenti in 5 anni: queste le risorse che il gruppo tedesco Eurokai mette a disposizione di Contship per potenziare la sua presenza sul mercato logistico italiano. «Siamo la punta di diamante italiana dell'unica multinazionale europea competitivamente impegnata nello scacchiere della portualità mondiale - spiega Cecilia Eckelmann Battistello, chairman del gruppo - Abbiamo progettato di investire nei prossimi cinque anni 516 milioni, che diventeranno 832 con la realizzazione dei due nuovi terminal di Ravenna entro il 2012, e di Livorno entro il 2018».



Qui sopra,
dall'alto
Mauro
Moretti,
Ad di Fs
Ruediger
Gruber,
presidente di
Deutsche
Bahn: le
ferrovie
tedesche
hanno un
piano di
investimenti
da 41 miliardi
nei prossimi
5 anni