

I big scelgono l'Italia perché funziona, ma per i sindaci la logistica è un tabù

Pubblicato: Giovedì 30 Maggio 2019



H«Mi sembra di essere stata sulle montagne russe». La battuta finale di **Betty Schiavoni**, presidente dell'Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori (Alsea), al convegno organizzato dalla **Liuc Business School** sulla logistica in Italia, è una sintesi perfetta della giornata vissuta in Aula Bussolati.

La domanda a cui sono stati chiamati a rispondere gli **undici relatori**, cioè se l'Italia può essere **l'hub logistico per l'Europa**, nella prima parte del convegno è stata posta a **cinque manager** responsabili della logistica di altrettanti colossi stranieri del manifatturiero che hanno scelto il Bel Paese per organizzare il loro business. Nomi del calibro di **Luxottica, Ikea, Stella Mc Cartney, 3M e Schaeffler**, tanto per intenderci.

Ebbene, le loro risposte, in un caso anche quella di un vicepresidente, avrebbero fatto gonfiare il petto anche all'ultimo degli spedizionieri. I **motivi** per cui hanno scelto l'Italia sono prevalentemente **tre**: il **capitale umano**, che è in grado di affrontare i svariati problemi in modo creativo, affidabile e con una certa flessibilità, **l'efficienza delle dogane**, maggiore rispetto ad altri paesi, e la sua consolidata **tradizione manifatturiera**. Nel caso di Ikea, che ha scelto Piacenza come polo logistico, anche quella **culinaria**: «I colleghi stranieri vengono volentieri dai noi per i meeting di gruppo» dice con un pizzico di ironia **Andrea Colzani**, global transport & logistics services Ikea Supply Ag.

Nella seconda parte del convegno – e qui il merito è di **Fabrizio Dallari** della Liuc Business School, nell’aver alternato un panel non proprio allineato al primo – l’orgoglio della logistica italiana ha iniziato a vacillare sotto i colpi delle domande di **Morena Pivetti**, giornalista di *Fortune Italia*, che ha parlato di «linea gotica» tra il nord del Paese, dove si concentra la logistica dei grandi gruppi, e il sud, dove è quasi inesistente. A metterci il carico da novanta è stato poi **Eric Veron**, autore del libro “Ho scelto l’Italia” piuttosto scettico sul fatto che il nostro Paese debba essere l’hub logistico dell’Europa e per questo diventare «un corridoio» di transito. Lo scetticismo di Veron nasce da due considerazioni, da una parte c’è una sfiducia crescente tra gli italiani, fotografata da una curva demografica già in fase calante, per cui «ci vorrebbe più immigrazione», dall’altra la necessità urgente di investire nelle infrastrutture di base materiali e immateriali. Come dire: l’Italia dovrebbe preoccuparsi di più del suo futuro.

«La logistica va male dappertutto – ha detto **Sergio Barbarino**, presidente di Alice (Ue)- perché mancano corridoi orizzontali e perché i porti litigano tra loro». Bisogna dunque fare sistema e farlo anche piuttosto in fretta perché secondo **Ivano Russo**, direttore generale di **Confetra** (Confederazione generale italiana dei Trasporti e della Logistica), «l’ordine mondiale va riposizionandosi attorno alla logistica e la logistica determinerà chi governa il mondo». Russo dà una spallata alle ultime residue speranze di chi pensa che sia la logistica a risollevarle le sorti del Pil italiano. «I transiti merci – dice il manager – non sono generatori di valore. Questa roba non sposta l’economia del Paese che continua a non crescere».

Il caso italiano che, in fatto di riposizionamento, ha fatto parlare di sé in tutto il mondo, è stato quello di **Trieste**. «Ci eravamo stancati di aspettare Roma, l’Europa e quant’altro – ha raccontato **Zeno D’agostino**, presidente dell’autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale – e così abbiamo guardato a cosa avevamo: due porti, quattro interporti e la nostra impresa ferroviaria. Non abbiamo fatto altro che fare sistema con un unico soggetto che governa tutto questo. Con i nostri treni si arriva in tutta europa e con i merci abbiamo sfondato a est. Noi il corridoio orizzontale ce l’avevamo già».

Per fare logistica servono spazi adeguati in territori strategici, ma in Italia non c’è poi tutta questa disponibilità, situazione che viene ulteriormente peggiorata dalla reputazione negativa del comparto. «Il mercato attuale non presenta magazzini vuoti – ha concluso **Alex Nuhi di Akno Business park** – Noi ci stiamo muovendo sugli assi Milano-Roma e Novara-Venezia. Il vero problema è che per molti comuni la logistica è ancora un tabù, se ti siedi al tavolo con un sindaco per fare una proposta, appena pronunci quella parola, si alza e se ne va».

Michele Mancino

michele.mancino@varesenews.it