Pavia e provincia, la scommessa logistica

A Bressana 124mila metri quadrati di capannoni. Investimenti e tecnologie su Arena Po

PAVIA. Lo sviluppo della logistica sta investendo in pieno il sud milanese. Piacenza, Castel San Giovanni, ma anche le pavesi Arena Po e Bressana Bottarone sono in questo momento le realtà più attive del settore. La fotografia arriva da Claudio Claini, amministratore delegato di Log Service Europe, gruppo logistico con sede a Bressana. In un mondo dove arrivano in gran parte capitali stranieri, alle porte di Pavia c'è una azienda che lavora con capitale privato e che, come dice Claini, è come se avesse due anime: la logistica per conto terzi ma anche una forte attenzione ad investimenti immobiliari e industriali sul territorio.

. Proprio a Bressana, ad esempio, sono stati costruiti 124mila metri quadrati di capannoni utilizzati interamente dalle società del gruppo. L'ultima acquisizione è M.T.N. (Messaggerie trasporti nazionali), società di distribuzione nazionale operante nel mercato italiano: serve clienti nazionali e internazionali, è tra i primi cinque nel mercato domestico e fornisce servizi di logistica. Questa azienda è uno dei tanti esempi che si possono fare dello sviluppo che stanno avendo le società di logistica da vent'anni a questa parte.Il progressivo abbattimento delle barriere doganali, l'unificazione del mercato europeo, la liberalizzazione dei mercati e il progresso dell'informatica sono i fattori che, a partire dagli anni '80, hanno determinato profondi cambiamenti nel settore dei trasporti e della logistica. Le imprese sono state indotte ad una riorganizzazione che ha visto, in particolare, la concentrazione della produzione in poche zone produttive destinate a servire più paesi e in cui sfruttare al meglio le economie di scala. Si è fatta strada la strategia di produrre solo ciò che si è venduto riducendo il capitale investito e i costi di magazzinaggio. Una vera e propria rivoluzione. Se un tempo spedizionieri e trasportatori, ovvero i fornitori di servizi di logistica, avevano solo il compito di ritirare la merce e portarla a destinazione, adesso le cose non sono più così semplici. Il fornitore di servizi logistici, infatti, non più essere attento solo al rispetto dei tempi di consegna, ma ha la gestione di più attività. Insomma, si può andare dal trasporto, distribuzione, stoccaggio e allestimento degli ordini fino all'imballaggio, alla personalizzazione dei prodotti, all'assicurazione delle merci, ai controlli di qualità. La logistica passa dal ruolo di Cenerentola della catena produttiva, a protagonista del mondo economico. Non a caso è diventata un settore nel quale si sono concentrati al massimo gli investimenti in nuove tecnologie. L'importanza crescente del settore la si può leggere anche da alcuni dati Istat dai quali emerge un significativo incremento sia del numero delle aziende presenti, che degli occupati. A crescere è stata soprattutto la "movimentazione merci", più strettamente collegata con le funzioni logistiche.

Oggi in molte aziende le decisioni più importanti passano attraverso la direzione logistica capace di guardare al contenimento dei costi e di migliorare la competitività dell'impresa. Una direzione logistica efficiente è in grado di monitorare, anticipare e controllare i fenomeni di vendita, prevedendo l'evoluzione dei consumi e delle tendenze di mercato. La logistica, insomma, è una pianificazione di processi, ma è anche organizzazione e gestione delle attività per ottimizzare il flusso dei prodotti. Ecco allora farsi strada un nuovo concetto di fare impresa: il supply chain management (Scm) o gestione della catena di fornitura. Termini che indicano tutti quei processi di gestione aziendale che consentono di ottimizzare la consegna di prodotti, servizi ed informazioni dal fornitore al cliente.

Raffaella Costa

Andrea Astolfi è consigliere della Fondaz. Banca del Monte

L'INTERVISTA

Astolfi: «Un'occasione che dobbiamo cogliere Bisogna prepararsi alla sfida occupazionale»

PAVIA. La logistica e il suo futuro nella nostra provincia. Su questo tema abbiamo interrogato Andrea Astolfi, amministratore delegato di Polo Logistico Integrato di Mortara e consigliere di amministrazione di Fondazione Banca del Monte.

Che cos'è la logistica oggi?

«"Si potrebbe sintetizzare così: è un servizio che consente di essere nel luogo giusto al momento giusto con il minor costo possibile. In realtà si tratta di una vera e propria disciplina scientifica dove regolarità e affidabilità sono requisiti prioritari nella regolamentazioni di flussi e persone. Oggi la logistica è un servizio fatto all'economia e al mondo produttivo per gestire al meglio i flussi delle merci».

Come si inserisce in questo concetto di logistica il progetto dell'interporto di Mortara?

«Il progetto si inserisce in un territorio strategico, tra l'area del sistema portuale genovese e quella padana, accanto al sistema logistico che si è sviluppato nel novarese e complementare alla direttrice alpina del Sempione. Una prospettiva molto interessante è quella del collegamento con il traffico diretto verso il centro e nord Europa. Eventualmente con la Francia se venisse potenziato l'asse di Lione».

Che ruolo può giocare la provincia di Pavia, alla ricerca di rilancio economico, in questo ambito?

«Operazioni di questo tipo rappresentino uno stimolo importante in termini di indotto per il territorio su tutti i fronti. Per la Lomellina si tratta senza dubbio di un'occasione e di una opportunità importante».

E i costi ambientali?

«Il primo compito da parte della Fondazione nella valutazione dell'intervento è stato quello relativo al "danno" in rapporto ai benefici. E va detto che in tale valutazione, all'interno della quale rivestono un proprio ruolo sia la Fondazione che la Regione Lombardia e la Polo Logistico, la bilancia pende a favore dei benefici. L'obiettivo della Valutazione d'impatto abientale è una mitigazione, spinta agli estremi livelli, per la salvaguardia di flora e fauna coinvolgimendo, attraverso consorzi agroforestali, gli enti agricoli anche locali».

L'università forma figure professionali capaci di inserirsi in questa nuovo forma di impresa?

«A Pavia, in particolare, non mi risulta che ci sia una formazione specialistica in ambito universitario. Voglio però citare due casi: Verona e Piacenza, sedi di interporti di grande valore e cresciuti di recente, dove l'università ha recepito gli stimoli di tali realtà. Comunque, il nostro rapporto con l'Università di Pavia è molto positivo e perciò si apriranno certamente prospettive interessanti».

L'eccessiva specializzazione richiesta può mandare in crisi il sistema formativo pavese?

«In effetti il mondo della logistica è multidisciplinare e richiede figure professionali molto diversificate, da un livello medio-basso passando attraverso il personale tecnico-amministrativo fino al management che richiede una solida preparazione specifica sia in ambito economico che dell'ingegneria gestionale. La domanda è molto alta ed è in crescita mentre il mondo scolastico non è ancora in grado di esprimere competenze specifiche. Quindi non ci sono timori o paure: si tratterà, invece, di un elemento di qualificazione». *(r.co.)*

Il territorio gioca la carta della posizione strategica

IL POLO LOMELLINO

E Mortara punta sull'autostrada ma anche sui treni

MORTARA. Il polo logistico integrato di Mortara si estende su poco meno di 600mila metri quadrati, articolati nella logistica (320mila), nel settore ferroviario-intermodale (100mila), in un'area di ampliamento (90mila) e in una fascia di rispetto stradale-ferroviario (18mila). La progettazione garantisce un esercizio strettamente integrato tra linea, stazione di Mortara e impianto del parco logistico con arrivo e partenza dei convogli direttamente dal terminal. E' l'interscambio di merci da gomma e rotaia e viceversa, il progetto intermodale più avanzato che sarà inaugurato l'anno prossimo, ma che già oggi suscita l'interesse degli operatori del settore. Della società di gestione dovrebbero far parte, oltre alla Polo logistico integrato di Mortara spa, anche Cemat e l'olandese Den Hartogh. Situata lungo una serie di direttrici stradali e ferroviarie di importanza strategica, fra le autostrade Milano-Genova e Gravellona Toce-Genova Voltri, Mortara punta anche sulla futura autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara: appare dunque naturale l'interesse manifestato da due colossi dell'intermodalità come Cemat spa, che è controllata da Fs Cargo spa e che oggi opera nell'interporto di Novara, e Hartogh, società di livello europeo.

Perché un interporto a Mortara? Secondo gli esperti, il territorio lombardo va assumendo un'immagine complessa tra aree insediative compatte (agglomerazione milanese), sistemi policentrici (pedemontani), conurbazioni assiali (lacustri, assi del Sempione e vallivi in densificazione), sistemi reticolari a bassa densità: aree marginali dal punto di vista demografico che possono essere deboli economicamente o disporre di rilevanti opportunità di valorizzazione grazie alla specializzazione di sistemi produttivi esistenti o per posizione strategica territoriale. La funzione intermodale e logistica, e la distribuzione appaiono dunque strategiche a riequilibrare le aree territoriali, decomprimendo quelle troppo piene e riempiendo quelle di riequilibrio.

La realizzazione del polo logistico intermodale è opera della società Polo logistico integrato di Mortara spa, di cui la Fondazione Banca del Monte di Lombardia nel 2004 ha acquisito la partecipazione di maggioranza (99,40%). Il capitale residuo è suddiviso tra Provincia e Camera di commercio di Pavia Comune di Mortara e Cipal (Consorzio intercomunale piano sviluppo alta Lomellina) ognuno con lo 0,15%. Ora la società per azioni guidata da Vittorio Poma, presidente della Provincia, e composta dal vice presidente Ferdinando Crovace, dall'amministratore delegato Andrea Astolfi e dai consiglieri Mario Arcelloni, Maria Vittoria Brustia, Giulio Colli, Battista Corsico, Carlo Nola, Carlo Ornati, Elio Pecchenino e Carlo Pisani, sta raccogliendo i frutti di anni di lavoro. Secondo una previsione, i primi treni potranno arrivare nel parco di Mortara già nella primavera del prossimo anno. Per l'intermodalità, invece, si dovrà attendere ancora. *(u.d.a.)*