

Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto

di Sergio Bologna

(Padova, 15 marzo 2013)

La possibilità che il trasporto intermodale si sviluppi in Italia nei prossimi anni dipende in primo luogo dalla capacità o meno del nostro sistema economico di riprendersi, non soltanto per quanto riguarda le esportazioni ma anche per quanto riguarda il mercato interno. In dieci anni l'incidenza dell'export sul fatturato industriale è aumentata di ben 10 punti percentuali.¹ Oggi come oggi il Prodotto Interno Lordo dell'Italia si regge soltanto sulla voce "esportazioni". Lo stesso vale per il Veneto.² Ma, com'è noto, la competizione sui mercati internazionali sempre più dipende da due fattori:

- a) la qualità del prodotto
- b) i servizi logistici.

Una delle ragioni del successo della Germania nell'esportare i suoi prodotti è che "attaccato" a questi c'è un servizio logistico di qualità, quindi il valore di cui il sistema tedesco si appropria non è solo quello intrinseco al prodotto ma anche quello intrinseco al servizio logistico che viene venduto assieme al prodotto. Per certe categorie di prodotti che richiedono un alto livello di servizio post-vendita, per esempio le apparecchiature bio-medicali o l'automotive, la logistica diventa uno dei fattori di competitività decisivi.

1. Per salvare le nostre esportazioni quindi dovremo migliorare i nostri servizi logistici. Nel caso dei traffici marittimi, che sono quelli che più interessano l'Interporto di Padova, un miglioramento dei servizi logistici è anche la condizione *sine qua non* per allargare la cosiddetta *catching area* dei porti italiani, cioè per far sì che essi, oltre ad essere punto di riferimento per le importazioni e le esportazioni regionali, diventino anche porta di transito delle importazioni ed esportazioni di altri paesi o di altre regioni del territorio nazionale. Sia Rotterdam che Anversa sono due grandi porti di transito, i circa 220 mln di tonnellate che i due porti insieme caricano e scaricano in container non vengono solo dall'Olanda e dal Belgio ma da tutta Europa, Italia compresa. I porti dell'Alto Adriatico e dell'Alto Tirreno sono gli unici che possono sperare in una prospettiva di questo tipo.

¹ Mediobanca, *Dati cumulativi di 2032 società italiane*, Milano 2012, su www.mbres.it.

² Purtroppo nella seconda metà del 2012 anche nel Veneto le esportazioni hanno subito un forte rallentamento; cfr. Veneto lavoro, La Bussola, *Il mercato del lavoro veneto nel quarto trimestre 2012*, febbraio 2013.

La logistica italiana non si svilupperà mai

- a) se le aziende produttrici continueranno a vendere franco fabbrica
- b) se gli operatori logistici invece di investire in sistemi informatici, magazzini automatici e rete continueranno a usare mano d'opera poco qualificata, in genere immigrati ricattabili, gestiti da cooperative che nascono e muoiono e sempre più rischiano di cadere sotto il controllo della criminalità organizzata.

Nelle ricerche che il Politecnico di Milano e l'Università di Castellanza stanno conducendo da tempo, con la fattiva collaborazione delle aziende, sono stati intervistati anche i produttori di sistemi automatici di magazzinaggio e movimentazione nei magazzini. Ce ne sono anche in Italia e di ottima qualità. Alla domanda "qual è il vostro mercato in Italia" la risposta è stata "l'Italia non è un mercato interessante per noi, se anche le grandi catene di distribuzione preferiscono l'uso di cooperative di immigrati all'investimento in tecnologie è chiaro che i produttori di sistemi avanzati debbono rivolgersi solo al mercato estero." E qui nasce un altro problema: non potendo svilupparsi su un mercato interno o inesistente o asfittico, con commesse (o bandi di gara) che nel migliore dei casi non superano i 3,4 milioni di euro, le nostre ditte produttrici di sistemi sofisticati di gestione dei magazzini si trovano in difficoltà a competere all'estero dove le gare hanno valori di 20,30,40 milioni di euro. Così, a furia di impostare le politiche aziendali sul minor costo della forza lavoro, stiamo distruggendo la possibilità che la nostra logistica riesca ad essere di supporto alle nostre esportazioni, danneggiando in tal modo il prodotto italiano, i porti italiani e in definitiva l'unica voce del PIL che ancora cresce.

2. L'Italia è il secondo paese, dopo la Germania, per volumi di container in export dall'Europa (sono dati del World Shipping Council riferiti al 2010, purtroppo non abbiamo dati più recenti). Stiamo parlando quindi di un problema fondamentale per la nostra economia e per la nostra logistica. Si continua a parlare a sproposito dei container che i porti del Nord "ci rubano". Si sparano cifre non dimostrate, due milioni di Teu o simili. L'Interporto di Padova, che rastrella container sul mercato veneto e ne manda una parte a Rotterdam ed Anversa sarebbe dunque un traditore della patria, andrebbe contro gli interessi del Paese? E' l'ora di fare giustizia di queste leggende metropolitane.

I porti italiani non sono in competizione con quelli del Nord per la semplice ragione che non c'è un solo operatore logistico italiano in grado di fare una tariffa ad un

cliente dell'Europa centrale, del Baden Württemberg per esempio, offrendogli di passare da Genova invece che da Anversa o Rotterdam. Sono dieci anni che partecipo ai convegni di Berlino della BVL dove convergono ogni anno migliaia di manager della logistica tedeschi e di un ventina di altri paesi, non mi è mai capitato di vedere una presentazione dove si parlava dell'opzione mediterranea. Siamo capaci di fare una tariffa ad un cliente italiano mettendo a confronto Rotterdam con Genova ma non siamo capaci di fare altrettanto con un cliente straniero. E questo avviene oggi che la Confederazione svizzera copre anche il 50% del costo del treno se si passa sul suo territorio con un convoglio di container, quindi da Basilea a Genova la tratta potrebbe essere più conveniente che da Basilea a Rotterdam non solo con il treno ma persino con la chiatta! Se finora ciò non è avvenuto, come pensiamo che possa accadere in futuro che le sovvenzioni della Confederazione svizzera saranno ridotte per questioni di budget o azzerate? Smettiamola dunque di continuare questo inutile piagnisteo sulla concorrenza dei porti del Nord, l'Interporto di Padova non va contro gli interessi nazionali quando porta i container del Veneto a Rotterdam o Anversa, fa semplicemente il suo mestiere e offre un servizio ai produttori del Nord Est che altrimenti dovrebbero portare i loro container su camion fino al più vicino terminal tedesco, per poterli imbarcare sui treni per Rotterdam o Anversa. Quello che accade, tanto per capirci, con l'aviocamionato per il cargo aereo. E togliamoci pure dalla testa che questa situazione potrebbe cambiare se a Venezia arrivassero le "grandi navi" da 10.000 o da 14.000 Teu. La mancata competizione coi porti del Nord non è un problema di infrastrutture portuali, è un problema di servizi logistici, è l'operatore logistico che preleva il container dal porto e lo consegna al cliente finale, non è il terminalista. Se questo operatore logistico non ha la forza di penetrazione sui mercati esteri, possiamo fare tutti i terminal d'altura del mondo, non riusciremo mai ad essere competitivi. Se le nostre aziende che esportano continueranno a vendere franco fabbrica, i loro prodotti saranno sempre affidati a un operatore logistico estero, tedesco, olandese, francese, danese, che lo imbarcherà nei porti dei loro rispettivi paesi con i quali ha maggiore dimestichezza, una collaborazione consolidata e volumi sufficienti ad ottenere degli sconti. Noi italiani non faremmo lo stesso al loro posto? Per riuscire ad uscire da questa situazione occorre investire nella logistica, avere coraggio, occorre rischiare, occorre finanziare l'innovazione, in una parola, occorre essere imprenditori nel vero senso della parola. Ce ne sono certamente, ne parleremo tra poco, ma non basta, troppi sono ancora gli operatori logistici che

non hanno altra idea in testa di contenere il costo del lavoro. Il danno che stanno producendo al Paese e in definitiva a se stessi è enorme.

Ma questo argomento non compare quasi mai nei temi in discussione nei convegni, sulla stampa specializzata, nella ricerca accademica, come mai stenta a parlarne anche il sindacato? Dobbiamo aspettare che ne parlino i magistrati? E' un silenzio, che rasenta l'omertà, mentre invece continuiamo ad essere assordati dalle grida "mancano le infrastrutture!"

3. In tutti questi anni non si è fatto altro che parlare di co-finanziamento delle infrastrutture da parte di privati, la cosiddetta PPP, il cosiddetto project financing. In uno studio recente sui problemi portuali ci siamo chiesti quali progressi avesse fatto in Italia il PPP. Pochi purtroppo. Riporto un passaggio di questo studio:

"La Banca d'Italia ha pubblicato nel dicembre 2010 un'analisi delle convenzioni di PF fatta dall'Unità Tecnica Finanza di Progetto del Ministero del Tesoro.³ A conclusione di questa analisi le autrici hanno rilevato le principali criticità: a) insufficienti meccanismi per premiare l'applicazione corretta della convenzione da parte dei privati o per penalizzare le inadempienze, b) non viene previsto da esplicite norme l'accesso delle amministrazioni giudicatrici ai documenti di finanziamento, c) insufficiente richiamo agli elementi quantitativi economico-finanziari, d) troppo debole attività di controllo da parte dell'amministrazione concedente nel corso delle varie fasi del contratto. Le opere dove i privati erano intervenuti riguardavano parcheggi, ospedali, asili nido, impianti sportivi ma soprattutto cimiteri, il che la dice lunga sulla disponibilità al rischio del ceto capitalistico italiano (che oggi nemmeno su quelli si sente di investire, con il diffondersi della cremazione è diventato, pare, troppo rischioso). La più recente pubblicazione dell'UTFP, che ora fa capo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ci informa che l'Ufficio ha dato assistenza, in fase di impostazione del progetto, ad amministrazioni pubbliche per progetti nel campo delle energie rinnovabili e dell'edilizia pubblica sugli aspetti tecnico-giuridici ed economico-finanziari, "anche al fine di collocare *off balance* l'operazione affinché non incida sul debito pubblico".⁴ Che cosa significa *off balance*? Significa "fuori bilancio", è un'operazione che nella letteratura viene assimilata alle operazioni che trasferiscono il rischio su un altro operatore, cioè viene assimilata ai derivati. Sull'esperienza italiana di PF già il Fondo Monetario Internazionale aveva avuto modo di esprimere preoccupazione sottolineando che è 'assolutamente necessario valutare in termini reali e sostanziali piuttosto che formali (on/off balance) l'impatto di questo tipo di operazioni sui bilanci pubblici'. Da allora l'Unione Europea ha cercato di fare dei passi in avanti con l'istituzione dei *project bonds* garantiti dalla Banca Europea degli Investimenti, provando a collaudarli per una fase pilota su alcuni dei progetti più importanti delle reti TEN-T.⁵ Il governo Monti ha rapidamente approvato delle norme che consentono l'utilizzo di questi strumenti da parte di operatori italiani o

³ Banca d'Italia, Questioni di economia e finanza (Occasional Papers), Cori, Giorgiantonio, Paradisi, *Allocazione dei rischi e incentivi per il contraente privato: un'analisi delle convenzioni di project financing in Italia*, dicembre 2010.

⁴ "UTFP News", n. 19, ottobre-dicembre 2012.

⁵ EU Commission, *Regulation (EU) n. 670/2012 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2012*.

per progetti che interessano l'Italia. Cosa sono i *project bond*? Sono emissioni obbligazionarie garantite dalla BEI e finalizzate alla realizzazione di un progetto; il rimborso dei *project bond* dipende dai flussi finanziari che il progetto è in grado di assicurare. Il prestito è suddiviso in più tranches con diversi gradi di rischio e la BEI si assume la parte con il rischio più grosso. Ma se questo strumento è vincolato a opere pubbliche di realizzazione decennale (es. il tunnel di base del Fréjus) c'è un giustificato scetticismo sul suo funzionamento, il mercato, si dice, ha bisogno di familiarizzarsi con nuovi strumenti.⁶

E' evidente dunque che continuare a invocare "più infrastrutture, più infrastrutture" non porta da nessuna parte. Con i problemi di bilancio che oggi gli stati debbono affrontare sarà sempre più difficile trovare delle risorse per farne di nuove. I privati non investono, dunque sarà il caso una volta per tutte di decidersi ad usare per il meglio quelle che ci sono oppure a fare degli interventi puntuali, limitati, su alcuni colli di bottiglia senza continuare ad immaginare opere faraoniche costruite ex novo. Ormai anche il consenso sociale a questa continua cementificazione viene a mancare ogni giorno di più.

4. Per completare il quadro delle difficoltà che il trasporto intermodale deve affrontare oggi non si può dimenticare la condizione di mercato dell'autotrasporto. Probabilmente è stata una decisione affrettata e sconsiderata quella che ha preso l'Unione Europea ai tempi della Presidenza Prodi di accogliere i paesi dell'est europeo senza un necessario periodo di transizione e di creare in tal modo le premesse per una competizione al ribasso in tanti settori, particolarmente in quello dei trasporti su strada, dove ormai la situazione sta diventando insostenibile per le poche nostre imprese che hanno una struttura organizzativa dotata non solo di una flotta di veicoli ma di sistemi informatici di controllo, di tracking and tracing e di una rete organizzativa in grado di servire i clienti di tutta Europa. Oggi mi dicono che trovare dei servizi stradali a 0,60, 0,70 centesimi al chilometro non è difficile. Abbiamo per anni lamentato che la nostra industria dell'autotrasporto era troppo frammentata, con troppe imprese monoveicolari ed abbiamo messo in campo delle risorse per favorire l'aggregazione, per costruire cervellotiche borse merci ed oggi ci troviamo in questa situazione paradossale. Le associazioni dell'autotrasporto artigiano hanno imposto una legge sui costi minimi di sicurezza che fissa il limite a 1,30 euro al chilometro, pena sanzioni piuttosto pesanti nei confronti della committenza. Le associazioni che rappresentano le maggiori imprese, Confindustria ed altri soggetti, incoraggiati da una presa di posizione dell'Autorità Garante della

⁶ *La funzione dei porti è quella di integratori di sistema non di mero servizio alla nave*, febbraio 2013, pp. 34, in libera consultazione da www.fondazionemicheletti.it/altronovecento.

Concorrenza e del Mercato, hanno fatto ricorso contro questa legge al TAR del Lazio. E' dal giugno del 2012 che si aspetta la sentenza, continuamente annunciata e sempre rinviata, forse per ragioni di ordine pubblico, ossia per evitare un fermo dell'autotrasporto. Intanto il mercato si degrada ogni giorno di più per due ragioni: se la committenza rispetta i costi minimi, non è per nulla chiaro quel che succede nell'area grigia (meglio sarebbe chiamarlo "buco nero") della subvezione. Secondo, continuando nella sua dissennata politica di deregulation, chiamata impropriamente "liberalizzazione", l'Unione Europea ha introdotto delle norme sul cabotaggio, che consentono ad un'impresa straniera di effettuare trasporti in ambito nazionale. Risultato, che i prezzi ai quali gli autotrasportatori oggi sono disponibili a lavorare sono al di fuori della portata dell'offerta ferroviaria. Il trasporto combinato nazionale, il cosiddetto ferroutage strada-rotaia, con casse mobili e semirimorchi, rispetto a dieci anni fa è calato drasticamente. Regge ancora sul traffico internazionale transalpino perché i paesi di attraversamento, soprattutto la Svizzera, continuano ad elargire generose sovvenzioni. Il trasporto di container marittimi, quello sul quale si è specializzato l'Interporto di Padova, è caratterizzato da un diverso quadro competitivo, ma anch'esso risente, seppure in maniera diversa, di una concorrenza con il tuttostrada che ne mette a rischio la sostenibilità economica.

5. Cosa differenzia in maniera così forte nel trasporto intermodale il mercato del combinato terrestre dal mercato del container marittimo? La struttura, la dimensione della committenza. Nel container il cliente della ferrovia è la grande compagnia di navigazione, quella con centinaia di navi, servizi regolari in tutte le aree del globo, un potere di mercato quindi molto forte. Sono clienti con i quali la ferrovia può avere qualche speranza di negoziare soltanto se si trova in una posizione analoga di oligopolio o, in certi punti della rete, di monopolio. L'Italia si trova in questo contesto in una situazione ancora più particolare perché negli ultimi anni ha assistito ad una graduale diminuzione di quote di mercato di tante compagnie marittime a favore di una che ormai ha assunto il ruolo di soggetto dominante, la Mediterranean Shipping Company (MSC), che con i suoi circa 900.000 Teu annui alimenta un traffico nei porti italiani che tutto lascia prevedere negli anni prossimi è destinato ad aumentare per questo operatore. MSC infatti ha cominciato anche una marcia di penetrazione nelle concessioni portuali, è socia al 40% nel terminal di transhipment di Gioia Tauro ed ha stabilito un accordo di

collaborazione con Contship Italia del gruppo tedesco Eurogate che gestisce, oltre a Gioia Tauro, il secondo terminal italiano, quello di La Spezia, un altro porto di transhipment a Cagliari, ed è presente a Ravenna e Salerno. Il salto definitivo che cambierà gli equilibri della portualità italiana avverrà probabilmente con l'ingresso di questi soggetti nel porto di Genova mediante l'acquisizione della concessione di alcune delle nuove banchine che il porto sta costruendo. Sul piano marittimo MSC invece collabora frequentemente, in particolare sulla rotta Asia-Europa, con la compagnia franco-turca CMA CGM. L'accordo tra MSC e Contship Italia consente inoltre alla grande compagnia di navigazione (la seconda al mondo dopo la Maersk nel traffico container) di disporre anche di un "braccio intermodale" che ha ambizioni di impresa ferroviaria e può mettersi in competizione con Trenitalia, la quale oggi è ancora leader di mercato sia come trazionista che come operatore intermodale.

I porti italiani che producono traffico intermodale ferroviario di una certa entità sono quattro: La Spezia, Trieste, Genova, Livorno. Poi c'è Ravenna ma con quantità limitate. Venezia zero. Ci sono ovunque dei problemi di infrastruttura ma non sono quelli che impediscono al traffico intermodale di container di crescere. Se dieci anni fa si facevano molti più treni di oggi vuol dire che l'infrastruttura c'è.⁷ Il vero problema sono le troppo brevi distanze tra i porti ed i loro mercati di riferimento e quindi il treno non è competitivo rispetto alla strada, il treno vince nettamente sulle lunghe distanze. Miglioramenti dell'infrastruttura ferroviaria sono in corso nei punti della rete più vicini ai porti ma la vera criticità sta dentro i porti, dove i binari spesso sono vecchi, corti ed in pessime condizioni di manutenzione. Ma qui scontiamo un errore madornale, a mio avviso, che è stato fatto con la legge 84/94 e cioè quello di affidare lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria alle Autorità Portuali invece che a RFI (con gioia dell'ing. Moretti che si è tolto questa grana dai piedi). Un altro punto delicato riguarda la manovra ferroviaria dentro i porti e quindi l'ultimo miglio è troppo costoso e certe volte da solo si porta via il risicato vantaggio che il treno potrebbe avere sulla strada. Su questo punto, molto controverso, i pareri divergono, c'è chi sostiene che il problema è essenzialmente di infrastruttura dentro il porto (è certamente vero per Genova e Livorno – dove sono in programma forti investimenti in nuovi binari e in un nuovo terminal), c'è chi sostiene che è un problema di insufficiente liberalizzazione dell'ultimo miglio ed accusa le Ferrovie dello Stato di difendere la posizione dominante della sua società

⁷ V. Zeno D'Agostino, *Intermodality: only a question of infrastructures?*, Railmed, Lecce, 11-12 ottobre 2012.

Serfer, c'è chi propone una soluzione che taglierebbe la testa al toro e cioè la creazione di società di manovra controllate dall'Autorità Portuale che prestano il servizio "a prezzi politici". Io ritengo che il problema è sempre quello dell'area di influenza del porto. A Trieste, dove i servizi ferroviari intermodali sono cresciuti di più in questi anni, a Trieste, dove si verifica l'unico caso di un porto che ha i suoi clienti in Europa centrale, i binari all'interno del porto o sono messi male o sono abbandonati da anni. Se ciononostante il traffico cresce, vuol dire che quando c'è la domanda si trova sempre il modo per superare le difficoltà dell'infrastruttura. Ma la domanda deve essere bilanciata e questa è un'altra condizione che gli specialisti dell'intermodale debbono affrontare e risolvere, qui ci vuole tutto il know how e tutta la bravura imprenditoriale, perché il problema del bilanciamento sta diventando sempre più complesso. La crisi del mercato interno, la crisi della nostra industria ma soprattutto dei nostri consumi, ha provocato una forte contrazione delle importazioni, l'export invece tiene. Questo scompenso fa sì che i container partono pieni e ritornano vuoti, la gestione dei vuoti può essere un business ma non certo per la ferrovia. Da sempre gli spedizionieri hanno avuto il vizio di dare i container pieni al camion e quelli vuoti alla ferrovia, oggi le compagnie marittime fanno più o meno lo stesso, pretendono che, in cambio dei loro container pieni, gli operatori dell'intermodale trasportino i loro container vuoti a costo zero.

6. Finora abbiamo parlato delle criticità che rendono poco competitivi i servizi logistici del nostro paese ed il trasporto intermodale un vero e proprio percorso a ostacoli. Ora cercheremo di guardare invece agli aspetti positivi. Essi riguardano:

- a) la politica delle aziende
- b) il ruolo dei terminal interportuali
- c) l'occupazione
- d) l'attenzione alla sostenibilità ambientale.

La competizione tra la strada e la rotaia sarà sempre a sfavore della ferrovia finché l'utente industriale continuerà a valutare il solo fattore prezzo. Ma qui le cose stanno cambiando, proprio dal punto di vista "culturale", la dimostrazione ci viene dall'esperienza del progetto ECR "Intermodability". ECR è la sigla sotto la quale le industrie di marca hanno iniziato alcuni anni fa a riunire i loro sforzi per l'innovazione. Per circa un anno e mezzo aziende come Barilla, Campari, Colgate, Conserve Italia, Danone, Eridania, Ferrarelle, Ferrero, Heineken Italia, Kellogg Italia, Kimberly, Kraft Food Italia, Lavazza, L'Oreal, Mueller, Nestlé Waters, Nestlé

Purina, Perfetti Van Melle Italia, Procter&Gamble, Unilever hanno lavorato assieme ai ricercatori del Politecnico di Milano e della Libera Università di Castellanza per studiare la possibilità di trasferire dalla strada alla rotaia i loro traffici, discutendone con tutte le imprese ferroviarie che offrono servizi merci.⁸ In sostanza le imprese, con un atto di trasparenza veramente meritorio, hanno messo a nudo le loro spedizioni via camion ed hanno provato ad analizzare collettivamente la possibilità di ciascuna in termini di alternativa su rotaia. Sono stati analizzati in questo modo 160 mila viaggi stradali effettuati nel 2011 ed il risultato è stato che circa 450 mila unità di carico potrebbero "tecnicamente" essere trasferite dal camion al treno. Non è stata valutata la fattibilità economica, quindi la grandezza è puramente indicativa, ma proprio per questo ho detto che questo progetto è importante dal punto di vista "culturale", cioè fa vedere un diverso approccio, un diverso modo di pensare delle grandi aziende, alcune delle quali, Procter&Gamble per esempio, ha dichiarato che obiettivo del suo gruppo è quello di trasferire il 50% delle spedizioni in Europa su ferrovia. E' importante sottolineare dal nostro punto di vista che il progetto ECR non ha preso in esame i percorsi ferroviari tout court *ma solo quelli che transitano per gli Interporti*, dimostrando in tal modo che gli Interporti svolgono un ruolo decisivo, insostituibile, nel trasporto intermodale. Se c'è bisogno di un porto perché la nave possa scaricare i suoi container, c'è bisogno di un terminal ferroviario per metterli sul treno ma soprattutto per scaricarli nei luoghi prossimi al destinatario finale. I terminal intermodali sono oggi una grande criticità a livello europeo perché molti di quelli localizzati in posizioni strategiche sono saturi. Invece di finanziare progetti faraonici nei porti del Nord, da Londra Gateway a Maasvlakte 2 di Rotterdam, da Wilhelmshaven a Danzica, l'Unione Europea farebbe bene a mettere a disposizione più risorse, nell'ambito delle reti TEN-T per i terminal ferroviari. Molti trasporti intermodali, a livello europeo, che si potrebbero realizzare sulla rete esistente, in particolare per i paesi dell'est, spesso debbono essere bloccati perché non ci sono terminal adatti ad accogliere il treno ed a movimentare le unità di carico in maniera efficiente. Questo ci fa capire quale preziosa risorsa rappresenta per il territorio veneto l'Interporto di Padova. Se le grandi imprese, invece di scegliere i loro interlocutori solo in base al prezzo, porranno l'attenzione sulla qualità, il rispetto dell'ambiente e la riduzione delle emissioni di CO2, il trasporto ferroviario

⁸ <http://indicod-ecr.it/search/?q=intermodability>

merci in Italia ed in Europa avrà ancora un futuro. Questo dimostra una volta di più che la carta vincente è un nuovo modo di pensare l'innovazione.

7. Un altro aspetto con alcuni lati positivi è quello che riguarda l'occupazione. La logistica è ancora uno dei pochi settori dove si crea occupazione. Nello studio che abbiamo presentato alla Regione l'anno scorso, sulla scorta dei dati che ci ha fornito l'Ufficio di Veneto Lavoro avevamo detto che la logistica "muove" in Veneto più di 43 mila posti di lavoro tra ingressi ed uscite, quindi è un settore ad altissima mobilità se si pensa che lo stock occupazionale è di circa 68 mila unità. Nel 2011 c'è stato un saldo positivo di 564 unità, interamente attribuibile a forza lavoro straniera. Sempre avendo come riferimento il 2011 un quarto circa degli assunti era a tempo indeterminato (24,2%), il 43,1% a tempo determinato, il 19,7% lavoro somministrato, il 6,9% intermittente e il 3,1% con contratti a progetto. Attenzione però: il personale delle cooperative di lavoro è registrato con contratti a tempo indeterminato, il problema è che molte cooperative nascono e si sciolgono, una volta terminato l'appalto che si erano aggiudicate tramite i consorzi o direttamente. Quindi il lavoro "sicuro" è ben inferiore a quel 24,2% e probabilmente è inferiore al 7%, altrimenti non si spiegherebbe l'elevatissimo turnover. Il 20% delle assunzioni è inoltre a part time. La logistica è ancora un settore ad occupazione prevalentemente maschile (80,7%). Il 34,1% è rappresentato da facchini, 15,9% autisti, 7,1% conduttori mezzi pesanti, 5,1% impiegati gestione logistica, 5,1% portalettere/fattorini, 3,3% impiegati di segreteria, 3,2% altri conduttori veicoli, 2,4% addetti magazzini merci, 2,3% centralinisti. La logistica è un settore a capitale umano molto basso se assumiamo come criterio di valutazione le qualifiche del mansionario aziendale. E' invece, come sanno tutti quelli che ci lavorano, un settore ad elevata "conoscenza tacita", caratterizzato da saperi non codificabili e non codificati, trasmissibili solo per via informale attraverso l'esperienza diretta. E' un tipico ambiente di *knowing by doing*. La componente di forza lavoro di gran lunga più presente nelle assunzioni è quella definita di personale "non qualificato", che raggiunge il 37,3% nella provincia di Padova. Nel quadriennio 2008-2011 nella logistica veneta sono stati assunti 1.717 stranieri, di cui 498 in provincia di Padova, in compenso sono stati licenziati 1.204 italiani di cui 686 in provincia di Padova.

Veneto Lavoro ci ha messo a disposizione gli ultimi dati a consuntivo 2012 del settore "trasporti e magazzinaggio". Le assunzioni sono state 33.497 ma purtroppo

le uscite sono state più numerose, il saldo è negativo per 1.113 unità, quasi tutte posizioni a tempo indeterminato, quindi cooperative di facchini. In provincia di Padova si è avuto un saldo negativo di 205 unità, di cui 135 italiani e 70 stranieri.

Classificate per qualifica, in Veneto le assunzioni nel 2012 nel settore "trasporti e magazzinaggio" si sono così distribuite:

2012			
Totale	Maschi	Femmine	
33.497	26.306	7.191	Totale
69	57	12	1. Dirigenti
262	144	118	2. Professioni intellettuali
765	556	209	3. Professioni tecniche
5.550	3.363	2.187	4. Impiegati
1.918	731	1.187	5. Professioni qualif. dei servizi
477	419	58	6. Operai specializzati
10.933	10.344	589	7. Conduuttori e operai semi-spec.
13.512	10.683	2.829	8. Professioni non qualificate

Fonte: Veneto Lavoro

In provincia di Padova si conferma la presenza prevalente di stranieri e di posizioni di manovalanza.

2012			
Totale	Italiani	Stranieri	
5.774	3.395	2.379	Totale
10	10	0	1. Dirigenti
26	25	1	2. Professioni intellettuali
97	89	8	3. Professioni tecniche
899	821	78	4. Impiegati
82	67	15	5. Professioni qualif. dei servizi
71	17	54	6. Operai specializzati
1.881	1.276	605	7. Conduuttori e operai semi-spec.
2.702	1.085	1.617	8. Professioni non qualificate

Fonte: Veneto Lavoro

Vediamo ora l'occupazione in due "poli" logistici, il porto di Venezia e l'Interporto di Padova. Lo studio che l'Autorità portuale di Venezia ha predisposto sugli occupati direttamente collegati alle attività portuali e su quelli indirettamente collegati ha censito 16.886 occupati. Nelle attività strettamente portuali risultavano occupate al 31 ottobre 2012 5.915 persone, 1.654 in attività industriali portuali, 6.910 in altre attività produttive e 679 in attività istituzionali, in modo da portare l'insieme degli occupati in ambito portuale a 15.158 unità, alle quali vanno aggiunte le 1.728 unità fuori ambito portuale. 995 il numero delle imprese operanti in ambito portuale e 182 quello delle imprese operanti fuori ambito portuale. L'Interporto di Padova a sua volta ha censito

gli occupati nelle 90 imprese che sono insediate nell'Interporto, si tratta di 3.050 persone, 30% delle quali svolgono funzioni di autista o di facchino, il 37% sono magazzinieri ed il resto è personale amministrativo, quindi una situazione che sembra migliore di quella della media provinciale.

Su circa 3.000 imprese registrate in provincia di Padova nel settore trasporti e magazzinaggio, di cui 2.700 attive, 2.500 circa non superano i 5 addetti ed ovviamente la quota di gran lunga maggiore è quella che si riferisce all'autotrasporto. Padova quindi, pur essendo una provincia importante della logistica, si caratterizza per un'elevata frammentazione delle imprese ed un livello di domanda di forza-lavoro poco qualificata e ciò spiega la ragione per la quale assorbe immigrati ed espelle italiani. I dati della provincia di Venezia ci dicono per contro che là la situazione è ancora peggiore, con una domanda di manovalanza che incide per più del 60% sulle assunzioni. Se le professioni intellettuali e tecniche rappresentano meno del 3% della forza lavoro nella logistica veneta, è inutile continuare a progettare master universitari, molto meglio sarebbe un sistema di istruzione a doppio livello come in Germania.

Dal punto di vista dell'occupazione la logistica presenta dunque luci ed ombre, è un settore ad elevata creazione di posti di lavoro ma anche un settore nel quale la qualità dei posti di lavoro non è invidiabile. Che sia ormai giunto il momento di chiedersi non solo se il lavoro c'è o non c'è ma se è un lavoro decente o indecente, lo dovremmo capire se seguiamo gli ultimi interventi del Presidente Obama.⁹

8. In questo panorama non sempre esaltante nel Veneto spiccano però alcune aziende che hanno investito in logistica e presentano un'organizzazione di tutto rispetto, per esempio nel settore dei cereali e nei mangimi, dove industrie leader come Molini Italiani o Veronesi adottano sistemi che sono all'altezza dei migliori standard europei. Non a caso sono anche grandi clienti della ferrovia, in particolare Veronesi. Il magazzino Volkswagen di Verona è uno degli esempi più avanzati di gestione delle scorte a livello europeo. Analogamente altre imprese venete, che sono presenti nel grande database che il Politecnico di Milano ha creato attorno al progetto di ricerca sull'outsourcing logistico, testimoniano che anche in questo settore si verifica la classica conformazione a macchia di leopardo che è tipica di tutto il settore manifatturiero italiano, dove soluzioni tecnologico-organizzative sofisticate di grande slancio imprenditoriale e innovativo convivono accanto a situazioni dove la forza

⁹ V. a questo proposito lo studio citato alla nota 5.

lavoro è trattata in maniera indegna per un paese civile.¹⁰ Purtroppo questa è una caratteristica della logistica anche in mercati che sono considerati il livello massimo dell'eccellenza. Lo scandalo che recentemente ha investito il grande centro logistico europeo della Amazon a Bad Hersfeld in Germania ne è una dimostrazione evidente.¹¹ Seguire la strada illuminata dalle *best practic* nel nostro paese, nella nostra regione, è dunque l'unica possibilità perché si possa sperare di uscire dalla situazione di crisi in cui ci hanno cacciato scelte sbagliate di politica industriale e pratiche scandalose di gestione della cosa pubblica.

La svolta decisiva però deve venire a seguito di un cambio radicale di paradigma della ragione economica. Le preoccupazioni per i cambiamenti climatici stanno finalmente portando ad un cambio di mentalità e quindi a una diversa impostazione delle priorità nelle politiche energetiche e nelle politiche dei trasporti. Questo cambio di mentalità si sta verificando nelle aziende, nella cultura manageriale, lo si avverte nelle grandi assise internazionali dove periodicamente di ritrovano i leader della logistica mondiale. Se fino a 10 anni fa il termine *sustainable* faceva parte del linguaggio comunicativo e pubblicitario delle aziende, faceva parte del *bon ton*, oggi nessuna azienda lo usa come immagine, come cosmetico, ma come motivazione di scelte organizzative e tecnologiche concrete, i cui risultati sono quantificabili e dimostrabili.¹² Spesso la sostenibilità è il motore più forte dell'innovazione. Poiché ritengo che il futuro debba e possa seguire questo indirizzo, non sono del tutto pessimista sul futuro del trasporto intermodale, anzi, ritengo che anche da parte delle amministrazioni pubbliche, dei governi e delle autorità internazionali gli verrà dedicata maggiore attenzione.

¹⁰ V. Politecnico di Milano, Dipartimento di ingegneria gestionale, www.contractlogistics.it. I risultati, che man mano vengono resi pubblici, del progetto di ricerca a lungo termine sull'outsourcing nella logistica, diretto dal prof. Gino Marchet del Politecnico di Milano, rappresentano oggi una delle fonti migliori per conoscere lo stato dell'arte nella logistica italiana. Il progetto ha preso in esame circa centomila bilanci aziendali, di fornitori e di committenti e, a partire dalla struttura dei costi delle imprese, formula delle ipotesi interpretative sulle politiche d'investimento e sulle pratiche di outsourcing. Queste ipotesi vengono poi verificate sul campo con interviste dirette alle imprese. Un panel di circa 100 imprese accompagna il progetto con funzione di controllo e di suggerimento di nuove tematiche. Questa continua attività d'interazione con il mondo dell'azienda garantisce al progetto la sua attendibilità scientifica.

¹¹ *Darum geht's im Amazon-Skandal*, su www.bild.de. L'inchiesta del canale televisivo ARD ha portato alla luce condizioni di lavoro piuttosto pesanti per i lavoratori interinali del grande centro di Bad Hersfeld. Lo scandalo ha provocato fortissime reazioni nell'opinione pubblica tedesca ed ha messo in moto un'indagine dell'Autorità per la Concorrenza (Kartellamt) sul sistema dei prezzi praticato da Amazon. La società ha smentito alcune affermazioni contenute nel reportage ma ha dovuto ammettere che altre erano vere ed ha rotto il contratto con alcune società di lavoro interinale di cui si serviva. Amazon tratta 2,2 milioni di spedizioni al giorno nella sola Germania.

¹² Un'intera sessione dell'ultimo congresso della Logistica in Germania (Berlino, 17-19 ottobre 2012) è stata dedicata al tema della sostenibilità, v. www.bvl.de.

Sergio Bologna (Trieste, 1937). Dopo un'esperienza alla Direzione Pubblicità e Stampa della Olivetti, ha svolto insegnamento universitario a Trento e Padova, dov'è stato assistente di Toni Negri e professore incaricato di Storia del movimento operaio e della società industriale dal 1970 al 1982. Sospeso dall'insegnamento nel febbraio 1982 (delibera di sospensione respinta dal Ministero e poi reiterata) ha insegnato gli ultimi due anni come *visiting professor* all'Università di Brema, dove ha approfondito le problematiche marittimo-portuali. Iniziata la carriera di consulente nel 1985, è stato coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica dal 1998 al 2000, poi per dieci anni esperto del CNEL. Ha ricoperto la carica di Vicepresidente dell'Associazione Italiana di Logistica e dal 2010 al 2012 ha fatto parte del Comitato Scientifico per la stesura delle Linee Guida del Piano Nazionale della Logistica. E' socio onorario della Società di logistica tedesca (BVL), è nel Consiglio Direttivo del Centro Italiano Studi Container (C.I.S.Co.) e dell'Associazione Operatori e Imprenditori Marittimi (A.I.O.M.) di Trieste. Fa parte del Comitato scientifico della Fondazione "Luigi Micheletti" di Brescia. Nel 2010 ha pubblicato il libro "Le multinazionali del mare", Egea Editore, Milano, pp. 325.