



mpo
mobility press **magazine**

Forum di Pietrarsa, un anno dopo. Dal bilancio della "cura del ferro" allo sguardo sul futuro del trasporto merci ferroviario

P3 Logistic Parks, attivi in Europa nell'acquisizione, sviluppo e gestione di immobili logistici. Saporito, offriamo soluzioni chiavi in mano

Ruzziconi: FederMobilità e Autostrade Tech insieme per un ciclo di seminari su gare nel TPL

Una grande stazione infelicissima: la centrale di Milano rinnovata. Di Marco Ponti - Bridges Research

Numero 122 - 8 Novembre 2017



Editoriale

Forum di Pietrarsa, un anno dopo. Dal bilancio della "cura del ferro" allo sguardo sul futuro del trasporto merci ferroviario

"Forum di Pietrarsa...un anno dopo". Il titolo già richiama la continuità di un appuntamento che vuole diventare tradizionale, considerato anche il successo e l'importanza della edizione precedente. Assoferr e Confetra organizzano questa nuova sessione del Forum – in uno degli scenari più suggestivi del mondo ferroviario – con l'obiettivo di verificare quanto è stato ulteriormente realizzato quest'anno e, soprattutto, quali sono le aspettative e gli obiettivi per il prossimo futuro.

L'edizione 2016 fotografò la rinnovata vitalità di un settore, il trasporto ferroviario merci, che – dopo lunghi anni di declino – ha ripreso a crescere, sull'onda di una ripresa economica (in realtà, abbastanza timida) dell'intero Paese, ma anche sulla base di politiche finalmente coerenti per favorire il rilancio del settore, a partire da una pianificazione e programmazione degli investimenti capaci di individuare le reali priorità e velocizzare contemporaneamente procedure ed interventi, e – dall'altra parte – dall'attuazione di alcuni provvedimenti di sostegno e di incentivo (ferrobonus e marebonus, sconto pedaggio etc.). Un processo che va – sinteticamente – sotto il nome di "cura del ferro", grazie anche al fatto che uno dei principali protagonisti di questa politica – il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che anche quest'anno non farà mancare il suo intervento al Forum – ne ha fatto il suo item di riferimento, sottolineandone anche il potenziale comunicativo dello slogan.

Qual è il contesto in cui si inserisce l'edizione 2017 del Forum di Pietrarsa? Traiamo i dati dalla "Nota congiunturale" di Confetra (Confederazione ge-

nerale italiana dei Trasporti e della Logistica), che fornisce l'analisi più accurata sull'andamento dei fenomeni nei settori del trasporto merci e della logistica. Confetra stima, per l'intero anno 2016, un incremento del traffico merci per ferrovia (in termini di treni-km) pari al +4,1 per cento, un dato che in sé può apparire scarsamente significativo, ma che – per il settore – rappresenta un'autentica inversione di tendenza rispetto al passato. Nel primo semestre del 2017 – sempre secondo i dati della Nota congiunturale di Confetra – il trasporto ferroviario merci ha avuto un aumento dell'1,7%, ma si tratta di un incremento comunque positivo, perché nel frattempo (sono gli scherzi delle statistiche percentuali) la base di partenza si è alzata e l'asticella – quindi – si è spostata un po' più in alto. Al di là dei numeri e delle percentuali, però, il dato più significativo di questi ultimi tempi è che il settore ha riacquisito fiducia, crede nella possibilità di una svolta e di uno sviluppo autentico, ed in qualche maniera ne è una dimostrazione anche l'interesse che ha circondato e circonda questo Forum di Pietrarsa, che quest'anno ha fatto registrare un ulteriore boom di partecipazioni.

La fiducia poggia non solo sui dati di traffico, ma anche sul fatto che il settore ha ripreso ad investire: per rimanere solo al settore ferroviario, sono

ripartiti gli ordini delle locomotive e sono ripartite soprattutto le assunzioni di macchinisti, corteggiati ormai più dei piloti di aereo. Solo Interporto Servizi Cargo, l'impresa campana che si appresta a portare a compimento l'ennesima sfida di un innovatore come Giuseppe Sciarone portando i treni merci sui binari delle





rete Alta Velocità/Alta Capacità, ha in programma l'assunzione di 60 nuovi macchinisti (che hanno bisogno di una formazione speciale per la guida AV) e l'acquisto di nuove locomotive e carri che hanno le caratteristiche adatte per viaggiare su quei binari, un dato che da solo dice la dimensione dell'investimento. Il 2017 è anche l'anno che ha visto la nascita del Polo Mercitalia, cioè la riorganizzazione – su nuove basi – delle intere attività dell'operatore cosiddetto incumbent, Ferrovie dello Stato Italiane, sia nel settore ferroviario che in quello logistico. Un'operazione, anche qui, che comporta numerosi e importanti investimenti, ma significa anche una nuova focalizzazione sui business e un ruolo molto più attivo e potremmo dire preponderante nella logistica (non a caso è stata individuata in Mercitalia Logistics la sub-holding che guida le diverse società operative del gruppo - Mercitalia Rail, Mercitalia Transport & Services, Mercitalia Terminal, Gruppo TX Logistik, Cemate e Teralp -, ora unificate per gestire la strategia di sviluppo nell'intero settore del trasporto merci e della logistica integrata).

Non mancano poi altre nuove iniziative, con investimenti ancora una volta coraggiosi: Ferrovie Nord Milano, ad esempio, ha lanciato Locolitalia, cioè la prima ROSCO (Rolling Stock Company) in Italia dedicata al fleet management, in pratica l'acquisto di una flotta di locomotive che poi vengono concesse in noleggio alle imprese ferroviarie, un'innovazione che costituisce una piccola rivoluzione nel settore.

Ma non c'è solo il ferroviario: nel settore marittimo, la riforma dei porti ha ridato slancio ai traffici (Trieste, Genova, La Spezia inseguono record su record, e Trieste – in particolare – sta sviluppando il trasporto ferroviario con crescita a due cifre), ma ha ridato soprattutto slancio agli investimenti. A pochi chilometri da Pietrarsa, nel porto di Napoli hanno preso il via i dragaggi per l'adeguamento dei fondali delle banchine, una di quelle opere di cui sempre si parla ma che raramente prendono il via; e così in altri porti, a partire da Livorno, dalla stessa Trieste, da Savona Vado e via dicendo. I porti meridionali, compreso il porto di Napoli, si pre-

parano a lanciare la scommessa delle ZES, le Zone Economiche Speciali, con una serie di agevolazioni fiscali e incentivi allo sviluppo dei traffici che costituiscono una sorta di "carta jolly": come spiega il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, è una carta che va giocata con attenzione, non va sprecata l'occasione di costruire una prospettiva di crescita duratura e di funzionamento ottimale del sistema, anche dopo la fine delle agevolazioni.

Ovviamente tanto, tantissimo resta da fare. Uno dei compiti di Pietrarsa è proprio raccogliere la voce degli operatori per individuare le soluzioni alle problematiche più urgenti. Guido Gazzola è presidente di ASSOFERR, che è l'associazione degli operatori ferroviari e intermodali (in pratica, le imprese operatrici logistiche e i detentori di carri ferroviari privati) e organizza Pietrarsa anche per richiamare l'attenzione su uno dei settori spesso dimenticati sia nelle analisi che nelle scelte politiche, cioè quello dei fattori della produzione, le gambe o gli strumenti su cui poi camminano i processi di trasporto delle merci. L'Unione Europea ha varato una severa politica di protezione ambientale con normative antirumore che stanno per essere applicate, con rapidità e anche con grandi investimenti, nella Svizzera (che non è un paese qualsiasi, ma il cuore nevralgico dei trasporti soprattutto merci), mentre l'Italia accusa i soliti ritardi nell'adeguarsi alla normativa e adottare gli opportuni rimedi. Mentre nasce la Rosco per le locomotive, un analogo processo (pur ipotizzato in una proposta di legge parlamentare e fortemente sponsorizzato dalla stessa ASSOFERR) riguardante i carri ferroviari non riesce a vedere la luce, così come provvedimenti per favorire la rottamazione di un parco rotabili in gran parte obsoleto e che – abbandonato a se stesso – costituisce un costo e una dispersione di patrimonio, anche di sede ferroviaria.

La carne al fuoco sul tavolo del Forum di Pietrarsa, insomma, non manca e anche l'edizione di quest'anno costituirà un'utile occasione per misurare la "temperatura" e la capacità di sviluppo del settore.

A.D.

Interviste

P3 Logistic Parks, attivi in Europa nell'acquisizione, sviluppo e gestione di immobili logistici. Saporito, offriamo soluzioni chiavi in mano



*Jean-Luc Saporito,
Managing director P3 Italy*

P3 Logistic Parks, società specializzata nell'acquisizione, sviluppo e gestione di immobili logistici leader in Europa, conta al suo attivo 185 magazzini in 9 Paesi, tra cui anche l'Italia. Quali sono i punti di forza dei vostri magazzini?

Quali servizi offrite ai vostri clienti?

I magazzini costruiti da P3 si avvalgono dei più alti standard qualitativi: abbiamo un capitolato tecnico standard europeo che ci permette di utilizzare le migliori tecniche costruttive e ci guida nella scelta dei fornitori e dei materiali utilizzati, in modo da avere

prestazioni durature nel tempo e costi operativi più bassi per i nostri utilizzatori rispetto ai magazzini tradizionali, dovuti ad un minor costo delle utenze e a un costo di manutenzione più contenuto. Siamo attenti che i nostri magazzini vengano realizzati nel modo più ecosostenibile possibile, per esempio utilizziamo pannelli sandwich e tetti "bacacier" con ottimi fattori di trasmissione termica al fine di ottenere una buona coibentazione e quindi permettere un buon livello di mantenimento della temperatura sia d'inverno sia d'estate. Inoltre, riutilizziamo il più possibile l'acqua piovana per l'irrigazione e utilizziamo principalmente luci a LED.

Non forniamo solo un magazzino "chiavi in mano", ma assistiamo il cliente anche durante il periodo di vita dell'immobile offrendo un servizio personalizzato grazie ai servizi di property management e asset management gestiti da dipendenti di P3. Accompagniamo i nostri clienti italiani non solo in Italia ma anche all'estero nel caso abbiano bisogno di espandersi in uno dei 9 Paesi dove siamo già presenti.

Li accompagniamo nella loro ricerca di soluzioni immobiliari aiutandoli a trovare magazzini ideali per le loro attività e offrendo loro gli stessi standard qualitativi e gli stessi servizi in tutta Europa.

Curiamo molto il rapporto con i clienti



e teniamo a dare loro un eccellente livello di servizio, perché ci consideriamo un loro partner di fiducia nella realizzazione delle loro strategie aziendali. Quello che facciamo in un Paese si ripercuote anche su un altro Paese. Per questa ragione cerchiamo di offrire gli stessi standard qualitativi sempre allo stesso livello in ogni Paese.

La nostra attività si divide in due segmenti: il primo consiste nel comprare terreni e costruire nuovi magazzini da affittare sulla base delle indicazioni del cliente, il secondo nell'acquistare immobili già esistenti, a reddito oppure no.

Mentre in Italia non abbiamo per il momento in programma di costruire immobili senza essere già in trattativa con il cliente, nell'Europa dell'Est invece procediamo in quel modo, perché in quei mercati c'è una domanda superiore all'offerta, pochissima "vacancy" e una quantità non indifferente di nostri clienti non ha tempo di aspettare

la realizzazione dell'immobile, quindi è contenta di avere un magazzino logistico già pronto.

In Italia siete attivi nei pressi di Milano e Bologna. Avete intenzione di espandere la vostra attività anche nel Mezzogiorno?

Sulla base di quali caratteristiche scegliete se investire o meno in un territorio?

Quando scegliamo se investire o meno in un territorio lo facciamo sulla base della domanda esistente e potenziale da parte degli utilizzatori (in base alla domanda degli anni scorsi e alle zone dove noi prevediamo ci potrà essere una richiesta futura). Non essendoci da parte dei nostri clienti richieste più a Sud di Roma, non abbiamo intenzione di espandere la nostra attività nel Mezzogiorno. Sarebbe controproducente investire dove c'è poca richiesta.

Le zone con la maggiore attività per



la logistica in Italia sono Milano (che attira quasi il 50 % del mercato), poi Bologna, Roma, Verona e Torino.

Recentemente P3 si è aggiudicata la gara per la costruzione Build-to-Suit di un magazzino per le automobili Lamborghini a Sala Bolognese (BO). Quali saranno i tempi per il completamento della struttura?

Quali caratteristiche avrà il magazzino?

L'immobile dovrebbe essere completato entro la fine di quest'anno.

Il magazzino sarà alto 12 metri, come da Standard P3; infatti, i nostri magazzini "chiavi in mano" permettono ai nostri clienti di mettere un livello di pallet in più rispetto ai magazzini tradizionali e di ottimizzare così i costi di stoccaggio.

Quella di Sala Bolognese è una struttura da 30 mila mq circa su un'area di 11 ettari; ci sarà la possibilità di

un'ulteriore espansione di 5 mila mq per eventuali ampliamenti futuri di Lamborghini e/o Ducati. Da un punto di vista qualitativo, l'edificio vanta diverse tecnologie ecosostenibili come l'illuminazione a LED e l'isolamento termico (la temperatura all'interno dell'edificio verrà mantenuta ad almeno 18° C costanti per tutto l'anno).

Ci saranno dei pannelli solari sul tetto in grado di riscaldare l'acqua negli uffici e alimentare i sistemi di riscaldamento e raffreddamento. Inoltre, verrà utilizzata acqua di pozzo per l'irrigazione, riducendo ulteriormente l'impatto ambientale. La costruzione di una pista ciclabile collegherà poi la stazione ferroviaria al parco logistico di P3. Tutto è stato costruito secondo norme antisismiche, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Quali sono gli altri progetti attivi in Italia? Quali quelli futuri?

In quali Paesi avete intenzione di in-



Nuovo magazzino P3 per Lamborghini - Ducati di Sala Bolognese

vestire nel prossimo futuro?

Puntiamo molto sullo sviluppo immobiliare, ossia sull'acquisizione di aree edificabili per poi costruire magazzini logistici su misura, per rispondere ai bisogni indotti dall'evoluzione della Supply Chain e creare parchi logistici: a Sala Bolognese abbiamo ulteriori 3 ettari di terreno che potranno poi essere destinati a nuovi progetti BTS per altri clienti, completando il parco.

Oltre a questo "land bank", i nostri progetti riguardano acquisizioni di terreni e sviluppo di immobili su misura per clienti con cui siamo in trattativa nei mercati che rientrano nella nostra strategia. Rimaniamo negli assi strategici di cui parlavo prima: nord/sud Milano-Bologna-Roma e ovest/est dal Piemonte al Veneto. Speriamo di poter dare ulteriori notizie a breve.

Tra i Paesi a cui stiamo guardando attentamente vi sono in particolare l'Inghilterra e l'Ungheria, che comple-

rebbero bene il nostro portfolio.

Infine, voglio ricordare che P3 ha aderito all'United Nations Global Compact, un'iniziativa delle Nazioni Unite a cui possono associarsi liberamente le aziende con l'idea di promuovere la responsabilità sociale delle attività business (la cosiddetta Corporate Social Responsibility). Sarà prodotto annualmente un report delle nostre iniziative in questo ambito, non solo quelle relative alla ecosostenibilità dei nostri immobili ma anche quelle adottate nelle policy riguardanti la gestione dei nostri dipendenti e dei fornitori.

Siamo tra i primi sviluppatori dell'immobiliare logistico che ha aderito a questa associazione a livello mondiale.

A.A.

