



**I**l primo stand non si scorda mai. Perché si tratta della prima partecipazione in assoluto, in qualità di espositore, in una manifestazione fieristica internazionale; perché il livello di coinvolgimento e gradimento è stato altissimo; perché si è vissuta un'esperienza nuova per approfondire relazioni, per capire dove sta andando il mercato, per andare incontro al futuro. Federtrasporti non poteva bagnare meglio il proprio esordio al Transport Logistic, la più importante fiera europea dedicata al settore del trasporto e della logistica, svoltasi a Monaco dal 9 al 12 maggio. Il gruppo, nato nel 1971 e che oggi accorpa numerose realtà dell'autotrasporto nazionale, ha partecipato alla kermesse tedesca in un unico grande stand in cui erano raccolte quattro aziende: tre che rappresentano lo «zoccolo duro» della realtà aggregativa, vale a dire Carp, Coap e Gam, e una quarta (Giezendanner Italy) che è entrata nella compagine in tempi più recenti.

### LA SCELTA DI MONACO

Questa molteplice presenza, in realtà, non deve stupire. Nel senso che negli ultimi anni il Gruppo ha intrapreso un percorso mirato all'internazionalizzazione, che passa per l'ambizione di attrarre e coinvolgere nuovi clienti, per l'apertura a nuovi traffici, ma anche per il saper dimostrare di ragionare con una logica europea. E poi perché a Monaco era in programma una conferenza a cura dell'E.R.I.C (sigla che sta per *Emilia-Romagna intermodal cluster*, ovvero la rete intermodale dell'Emilia-Romagna che raggruppa tutte le più importanti realtà del territorio: piattaforme logistiche, scali ferroviari, nodi logistici regionali, interporti, pubblici e privati, oltre all'Autorità Portuale di Ravenna), in cui si è fatto il punto degli interventi che si stanno portando a compimento sul progetto Hub portuale di Ravenna e degli investimenti in corso di realizzazione che sono destinati a consolidare nell'immediato futuro il rango nazionale e internazionale dello

scalo (*ne parliamo nell'approfondimento a pagina 28*). Perché è proprio da Ravenna che passa il futuro di Federtrasporti, dal momento che il gruppo ambisce a inserirsi in questo progetto puntando a ritagliarsi, nelle nuove aree retroportuali che sorgeranno, una nicchia di attività logistica dove poter lavorare in sinergia non solo con altre compagini societarie di trasporto, ma anche con realtà imprenditoriali legate al mondo dell'intermodalità, dell'assicurazione e della grande committenza. Insomma, un'occasione di crescita per tutte le imprese associate, specialmente in ottica di promozione del trasporto intermodale.

### VOCAZIONE INTERNAZIONALE

E poi c'è la prospettiva dell'internazionalizzazione. Il sito ravennate costituisce infatti un nodo logistico strategico che si apre ai mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero. Ed è proprio per la sua centralità crescente che lo

# UNITI PER REINVENTARE LE SFIDE DEL FUTURO

di Gennaro Speranza

Dal 9 al 12 maggio il Gruppo bolognese ha partecipato alla fiera di Monaco con un unico grande stand, raccogliendo quattro strutture associate: Carp, Coap, Gam e Giezendanner Italy.

Tutte insieme per strizzare l'occhio ai grandi mercati internazionali e per promuovere nuove idee, visioni e progetti sul futuro del modello aggregativo in una logica europea

Allo stand Federtrasporti hanno fatto visita tanti giovani degli Istituti tecnici superiori, interessati a saperne di più sul mondo dell'autotrasporto. Quando si dice... il futuro che bussa alla porta.





Da sinistra verso destra: Alex Irwin Hunt (Financial Times), Gianpaolo Serpagli (Interporto Parma), Ingrid Eibner (Logistick-Cluster Schwaben), Bernard Piette (Logistics in Wallonia), Andrea Corsini (assessore Regione Emilia Romagna), Mario Petrosino (Porto di Ravenna), Marco Spinedi (Interporto Bologna).

TOP 10 LARGE EUROPEAN REGIONS OF THE FUTURE 2023 – FDI STRATEGY		
RANK	REGION	COUNTRY
#1	Catalonia	Spain
#1	Île-de-France	France
3	Scotland	UK
4	Flanders	Belgium
5	Lombardy	Italy
6	Comunidad de Madrid	Spain
7	Silesian	Poland
8	North Rhine-Westphalia	Germany
9	Emilia-Romagna	Italy
10	Istanbul	Turkey

Source: FDI's 2023 European Cities and Regions of the Future

## L'EMILIA-ROMAGNA IN VETRINA AL TRANSPORT LOGISTIC

Il Transport Logistic ha visto la vivace partecipazione di numerose realtà italiane che hanno colto l'occasione per presentare al pubblico internazionale l'offerta di servizi dedicati al comparto logistico. Opportunità colta anche dal Porto di Ravenna – presente con altri nodi logistici aderenti all'ERIC (Emilia Romagna Intermodal Cluster) – che in questo contesto ha organizzato la conferenza «Policies to enhance regional attractiveness & transport and logistics collaborative initiatives» (Politiche per rilanciare l'attrattiva regionale e le iniziative di collaborazione nel settore dei trasporti e della logistica).

Dalla conferenza è emerso come l'Emilia Romagna si confermi tra le regioni europee a maggiore attrattività per gli investitori esteri. Secondo la relazione presentata da **Alex Irwin-Hunt**, analista del Financial Times, che ha curato una ricerca sulle «Città Europee e Regioni del Futuro», l'Emilia-Romagna risulta posizionata al nono posto in una comparazione tra 140 regioni europee in termini di potenziale economico, contesto imprenditoriale favorevole, connettività, capitale umano e stile di vita. Dall'analisi emerge che l'eccellente posizionamento complessivo potrebbe ulteriormente migliorarsi a fronte di una crescita del grado di connettività della regione con i sistemi produttivi globali, elemento sul quale l'Emilia Romagna presenta importanti margini di miglioramento.

Dalla conferenza è emersa poi la grande attenzione internazionale verso le potenzialità che rappresenta il porto di Ravenna nell'ambito dell'intermodalità, grazie alla disponibilità di oltre 23 km di banchine e di più di 2.000 ettari di superficie. Il direttore operati-

vo del porto, **Mario Petrosino**, ha sottolineato come lo scalo ravennate si trovi al quarto posto in Italia per merce movimentata (27 milioni di tonnellate nel solo 2022), con 27 terminal privati e 8.000 treni movimentati all'anno. Il porto, inoltre, si posiziona al secondo posto dopo Trieste in termini di intermodalità. «Abbiamo in corso importanti investimenti – ha confermato Petrosino – che vanno dalla realizzazione dell'impianto di rigassificazione all'ammodernamento dell'hub portuale». Su quest'ultimo progetto, in particolare, «si sta lavorando da 20 mesi al rifacimento di tutte le banchine operative del porto, al dragaggio dei fondali (per portarli a una profondità di -14,50 metri entro il 2026) per permettere l'accesso a imbarcazioni più grandi, alla realizzazione di piattaforme logistiche, terminal, di nuove stazioni e raccordi ferroviari».

Ma un altro elemento interessante di questo progetto di riqualificazione dello scalo è la messa a disposizione di circa 300 ettari di aree libere, tutte da urbanizzare, di cui 80 sono di proprietà del principale terminal del porto, il Gruppo Sapir. «Questa particolarità ci sta facendo essere attenzionati da tante imprese e multinazionali – ha osservato Petrosino – e siamo sicuri che su queste aree verranno fatti investimenti che miglioreranno ulteriormente la posizione dell'Emilia Romagna nella classifica tra le regioni europee a maggiore attrattività per gli investitori esteri».



Giulia Muratore e Eugenio Zaninoni, del Coap di Piacenza

scalo si è meritato una vetrina di tutto rispetto in occasione della fiera di Monaco, ma soprattutto ha attirato l'attenzione di molti stakeholders internazionali, pronti a mettere sul piatto investimenti rilevanti. Ecco perché la scelta di Federtrasporti di inserirsi all'interno del progetto dell'hub ravennate va letta come mossa strategica. Ma è una scelta dettata anche da esigenze geo-logistiche, dal momento che molte realtà associate al gruppo operano con frequenza nell'area di riferimento. Tra queste, proprio le quattro aziende che erano presenti a Monaco:

Carp, Coap, Gam e Giezendanner Italy. Strutture che accorpano complessivamente una flotta di veicoli a disposizione composta da più di 500 unità, distribuiti tra mezzi per liquidi industriali, cisterne per il trasporto di prodotti chimici, motrici e autoarticolati in grado di trasportare la quasi totalità delle categorie merceologiche (compreso il settore ecologico relativo ai rifiuti).

### IL VALORE DELLE RELAZIONI

«La scelta di recarci a Monaco non è causale», racconta **Eugenio Zanino-**

**ni**, presidente del Coap di Piacenza. «Veniamo da anni di partecipazioni a grandi fiere nazionali, come Ecomondo e LetExpo, ma oltre confine non ci eravamo ancora spinti. Monaco è stata la naturale prosecuzione per ambire a qualcosa di più, ad affacciarsi su un palcoscenico inesplorato, ad aprirci maggiormente alle potenzialità dei mercati esteri. Già quando eravamo venuti qui in veste di visitatori nella precedente edizione del 2019, vista la grande affluenza, avevamo realizzato che si trattava di un appuntamento sul quale valeva la pena investire. Come



Melissa Camanini e Marco Vincenzi, del Gam di Mantova



Paolo Gardini, Cristina Grecu e Simon Valvassori di Giezendanner Italy

fiera, in un certo senso, l'avevamo già messa nel mirino. Poi si è aggiunto il discorso dell'Hub portuale di Ravenna, a cui è stata data grande attenzione qui a Monaco, e considerato il nostro interesse in questo progetto, è stato un motivo in più per esserci». Il presidente del Coap sottolinea poi anche il ruolo centrale di Piacenza, altro snodo intermodale in continua evoluzione, dove proprio due anni fa la cooperativa ha rilevato un'area di 50mila mq, che è in fase di riqualificazione e sarà operativa a breve, composta da spazi coperti, ribalte per attività carico e scarico automezzi, spazi dedicati per attività di riconfezionamento e allestimenti personalizzati gestite con proprio personale. «Questo è un altro progetto in cui crediamo molto. E ovviamente siamo qui anche per questo: per raccontarlo, promuoverlo, valorizzarlo». In ogni caso, ci tiene ad aggiungere Zaninoni, di qualsiasi progetto logistico si parli, le infrastrutture sono certamente necessarie, ma vengono prima le persone. «Girando per Monaco ci si rende conto che vince il territorio che ha risorse umane in grande quantità. Ci vogliono in primis le competenze di chi sa fare; l'infrastruttura viene dopo».

### IL POTERE DELLA CULTURA COOPERATIVA

Sulla stessa lunghezza d'onda è Luciano Barattini, presidente del Carp di Pesaro, altra realtà presente nello stand espositivo di Federtrasporti, che sottolinea il crescente interesse nei confronti dell'articolato quadro infrastrutturale che si è sviluppato negli ultimi anni.

Ma anche per lui le parole chiave sono «persone, competenze e capacità di gestione», aggiungendo l'importanza del modello cooperativo come motrice foriera di innovazione. «È solo stando uniti che ci si può reinventare per le sfide future», sostiene Barattini. «La ricetta vincente è agire fidandosi del valore associativo e relazionale. Sono convinto, infatti, che la più importante scelta strategica sia quella di investire sulla cultura cooperativa, ma anche sull'educazione. Abbiamo bisogno di insegnare alle nuove generazioni cos'è e come funziona il modello aggregativo, portarlo nelle università come materia di formazione. Dobbiamo insegnare loro come si realizza la coesione tra imprese e come si innesta un approccio che non abbia una postura aggressiva o predatoria, ma collabora-

tiva, rispettosa dei reciproci interessi, fondata su uno sviluppo che sappia valorizzare le identità di ciascuno».

### NON C'È TRANSIZIONE SENZA COMPETENZE (E FORMAZIONE)

Già, le nuove generazioni. In un settore come quello del trasporto e della logistica dove gli investimenti tecnologici su veicoli e infrastrutture sono tanti, ma di giovani interessati a salire su un camion se ne vedono sempre meno, il rischio è che si crei un paradossale sfilacciamento tra la domanda e l'offerta. Ovvero, si fa tutto il possibile per realizzare la transizione ecologica, ma nei fatti concreti chi la porterà avanti? E anche questa è una riflessione di cui a Monaco se ne è parlato molto. «Senza il coinvolgimento dei giovani non ci può essere una vera transizione», sostengono **Melissa Camanini** e **Marco Vincenzi** rispettivamente socia e responsabile QSA del Gam di Mantova. «Ed è per questo che il tema della formazione è di estrema rilevanza. Bisognerebbe a livello Paese lavorare di più sulle politiche di avvicinamento dei giovani alla professione di autotrasportatore, perché si fa veramente fatica a trovarne. Non basta un voucher, servono corsi di attività specialistica che consentano di migliorare il mercato del lavoro, qualificare maggiormente chi vuole accedere a questo settore e innalzare la qualità e l'efficienza dei servizi che vengono svolti. Il futuro passa anche da qui». ■



da sinistra: Francesco Micheli, Luciano Barattini, Roberto Perugini, Marco Maroncelli, Daniele Lucertini del Carp di Pesaro



## GIEZENDANNER: «AL FIANCO DELLE IMPRESE PER FAR CRESCERE L'ITALIA»

Due chiacchiere con Benjamin Giezendanner, amministratore delegato dell'omonima azienda di trasporto che dal luglio 2022 è associata a Federtrasporti attraverso la sua filiale italiana, per capire obiettivi e strategie nel mercato del nostro Paese

È una storia che viene da lontano quella di Giezendanner. La sua fondazione avviene in Svizzera nel 1934. Agli inizi era una piccola impresa a conduzione familiare e si occupava di commercio di frutta, verdura, carbone, torba e bricchette, ma nei decenni successivi si è evoluta fino a diventare un importante operatore del trasporto svizzero ed europeo, con focus particolare sull'intermodalità.

Oggi è un gruppo strutturato che fattura 65 milioni di euro all'anno, con una flotta composta da circa 800 container (tra tank e silo) e da oltre 200 camion. Ha sede centrale a Rothrist, in Svizzera, dove si trova il terminal dei treni, le stazioni di lavaggio delle cisterne con certificazione SQAS, le officine, gli uffici e 25.000 metri quadri di magazzini.

Ma c'è anche la filiale di Colonia, in Germania, attiva dal 1995, che organizza tutte le operazioni di trasporto in nord Europa, e due filiali in Italia: la prima ha aperto nel 2021 a Ravenna e si occupa di coordinare tutte le operazioni nel sud Europa, il mercato italiano e l'intera attività di trasporto di prodotti colloidali; la seconda ha aperto di recente a Busto Arsizio. La società, inoltre, attraverso la sua delegazione italiana, è entrata a far parte da luglio 2022 all'interno del Gruppo Federtrasporti, in qualità di socio, con l'obiettivo di lavorare sempre più a stretto contatto con i trasportatori locali e di crescere al fianco delle cooperative italiane. Ma l'intenzione della società è quella di crescere ancora e, da questo punto di vista, la vetrina internazionale offerta dalla fiera di Monaco offre un'importante opportunità, come ci racconta **Benjamin Giezendanner**, AD dell'omonima azienda. «Siamo presenti qui come espositori perché vogliamo fidelizzare i clienti e i partner esistenti e intercettare di nuovi. Ma soprattutto è un piacere essere qui con altre tre aziende in questo stand (Gam, Coap e Carp, ndr)».

L'AD della società è consapevole del fatto che il merca-

to italiano del trasporto si trova in una situazione che lui stesso definisce «non ottimistica», per le difficoltà legate all'inflazione, alla perdurante crisi energetica e alla carenza di autisti. Ma, ciononostante, le opportunità esistono. «L'aver aperto una filiale a Ravenna – osserva l'AD – è stato un investimento strategico, considerato il ruolo crescente dello scalo a livello internazionale sul fronte dell'intermodalità. Ma altrettanto strategica è la nuova filiale di Busto Arsizio, punto centrale per le merci in Lombardia e vero ombelico del mondo dell'intermodale. In generale abbiamo una tradizione di buone relazioni con l'Italia, abbiamo la stessa cultura, ci piace pensare di voler continuare ancora a lungo a creare sinergie con il vostro Paese».

La società è particolarmente attiva sul fronte delle acquisizioni. Nel solo 2023 ha piazzato un doppio colpo, acquisendo prima il ramo di Ernst Autotransport attivo nel trasporto in silos, e poi rilevando il personale che fino a ieri gestiva le attività di trasporto e di logistica tank container dismesse dal colosso tedesco VTG Tanktainer, per integrarlo all'interno della Giezendanner Busto Arsizio. Operazioni che lo stesso manager svizzero definisce non soltanto come «fattore di crescita quantitativa, ma soprattutto qualitativa. Perché la vera crescita è solo quella che associa un'economia di scala, per conservare marginalità, a un'economia ecologicamente sostenibile e socialmente equa». In tema di sostenibilità, per Giezendanner il futuro del trasporto correrà sempre più sui binari dell'intermodalità. «Un domani bisognerà arrivare all'obiettivo emissioni zero su strada e il trasporto merci su ferrovia può senz'altro tendere una mano per accelerare questo processo di transizione. In Svizzera promuoviamo con forza l'intermodalità, anche la Germania è abbastanza attiva in questo senso, e noto con piacere che anche in Italia finalmente si comincia a muovere qualcosa».