

03/07/2020

Umberto Ruggerone, amministratore unico di Malpensa Intermodale

Malpensa Intermodale, una società che nasce nel 2019 per gestire terminal intermodali. Una novità che incuriosisce. “È stato un percorso entusiasmante - afferma l'amministratore unico della società, Umberto Ruggerone - Siamo partiti da un terminal vuoto, inutilizzato da dieci anni. Abbiamo immaginato. In tanti hanno contribuito a questa avventura, soprattutto con la disponibilità, l'atteggiamento costruttivo di chi vive nella logica del fare. Abbiamo da subito lavorato pedalando in scia, perché le squadre sono il prodotto delle ambizioni, non la somma delle capacità. E così un giorno ci siamo ritrovati con un terminal pieno, ma soprattutto con **tanti ragazzi che ci lavorano dentro**. E di questo sono grato e orgoglioso. **Malpensa Intermodale ha raggiunto rapidamente obiettivi di operatività, risultati commerciali e rivalutazioni finanziarie significative**. Soprattutto però ha creato occupazione e competenze, ha trasformato curricula in cedolini e da lì magari chissà mutui, e case, e famiglie; ha spostato il condizionale all'indicativo, permettendo un futuro. Quando succede è bello. I territori crescono esprimendo le proprie potenzialità attraverso la propensione all'intraprendere, le competenze diffuse, lo spirito proattivo di chi li amministra, li abita, li vive e li fa vivere. Tutto quello che è stato fatto è avvenuto nel solco di quel percorso che si intraprese nel 2015, la Cabina di Regia della Logistica del Nord Ovest; un'esperienza riconfermatasi ancora nel 2019 a Milano, esemplare in termini di programmazione strategica”.

Image: RUGGERONE1.jpg

Umberto Ruggerone

Di Malpensa Intermodale si è detto che punta a differenziarsi innovando approcci e

processi. In che modo ha esplicitato questo suo approccio innovativo, anche a livello di procedure operative?

Ruggerone: Siamo una realtà piccola, nuova, in un mercato, e ancor più, in un'area geografica ristretta dove operano da decenni colossi del settore. Come proporsi? Differenziandosi. E differenziarsi significa appunto innovare gli approcci ancor prima dei processi. Innovare - mi insegnò Giovanni Leonida - significa ricombinare processi vecchi per ottenere nuovi risultati. **Chi innova non inventa, chi innova smonta e rimonta esperienze.** Sicché abbiamo ricombinato modelli di business; procedure ferroviarie (elettrificazione dei raccordi e, in pratica, assenza della manovra); mezzi e software in gran parte sviluppati ad hoc...tecnologie d'eccellenza tutte italiane. L'esperienza, il confronto, la curiosità ci hanno spinto ad investire in tecnologia per ottimizzare i servizi ed incrementare la sicurezza, passiva e attiva. Il sistema di gestione integrata del terminal, basato sulla geolocalizzazione delle unità di carico, che abbiamo sviluppato con **Datamatic Group** è una soluzione che ha già attirato l'attenzione degli operatori del trasporto, della logistica e dello shipping. **Ecco: così è nato il nostro centro intermodale, un centro sperimentale, un laboratorio.** Il Gruppo FNM sta compiendo enormi investimenti; per il trasporto, per l'innovazione, per l'ambiente. Malpensa Intermodale, che di questo Gruppo è orgogliosamente parte, opera declinando gli stessi obiettivi nel settore cargo.

Image: MALPENSAINTERMODLAE1.jpg

Come è l'interazione con le società del gruppo FNM?

Ruggerone: Ottima; c'è una collaborazione molto stretta con tutte le società controllate dal Gruppo. A partire da Ferrovienord a Nord Ing, NordCom, fino anche con e-Vai (utilizziamo le auto elettriche nel terminal).

C'è poi Malpensa Distripark, di cui lei è amministratore delegato, destinata allo sviluppo immobiliare/logistico. Quali sono gli step di sviluppo di questa nuova realtà?

Ruggerone: Lo spostamento modale dalla strada alla rotaia è, e deve essere, parte integrante della supply chain che – come immaginò Mauro Ferretti già nel '73 – valorizza le merci nella fase del trasporto. Perché ciò avvenga occorrono spazi, strutture, immobili,

servizi. **La nuova società nasce per supportare questa integrazione in un'area logistica di livello europeo quale è la cosiddetta RLM (Regione Logistica Milanese);** una macro regione economica che rappresenta oltre il 35% del mercato nazionale di logistica e genera circa il 45% del PIL italiano.

Il terminal tratta anche servizi speciali; quali?

Ruggerone: E' un terminal che abbiamo immaginato possa gestire sia traffici convenzionali – nel nostro caso l'80% del mercato italiano delle Volvo tramite l'operatore logistico Saturno oppure trasporti eccezionali– sia la movimentazione di unità di trasporto intermodale. Ciò significa fare handling, ma anche e soprattutto fornire servizi a valore aggiunto. Tema su cui ci siamo concentrati. Se guardiamo a un terminal dal punto di vista ferroviario vediamo binari con attorno piazzali. **Se invece ci poniamo in ottica logistica il terminal diventa una sorta di magazzino cross docking,** alimentato da nastri e con punti di carico, all'interno del quale si possono svolgere molte attività a servizio della merce.

Image: MALPENSA-INTERNODALE.JPG

E veniamo al grande tema: covid-19 e suoi effetti sul nostro settore. Il ruolo dell'intermodale e del trasporto ferroviario durante la pandemia è stato importante. Tuttavia è stato necessario scrivere alle Istituzioni italiane ed europee per ribadire la strategicità: perché questa miopia?

Ruggerone: Perché nel nostro Paese il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota ancora troppo bassa in termini di volumi complessivi. Per lo più l'intermodale è poi caratterizzato da traffici che hanno origine o destinazione nel centro/nord Europa. L'intermodalità non è percepita come un prodotto "made in Italy". **Ed invece siamo bravi, anche più di altri.** Una seria politica di incremento della quota ferro nel trasporto richiederà uno sforzo importante, da parte di tutti gli attori. Si possono sottoporre proposte innovative ai decisori politici, regionali o nazionali. **Sovente è mancata la capacità da parte degli operatori di fare squadra.** Questo è un tema su cui concentrarsi e lavorare, ma tanto.

Un parere generale sui vari interventi governativi in tema di Logistica (DL Cura Italia, il documento di programmazione infrastrutturale Italia Veloce, piano Colao, ecc.): è soddisfatto? O si poteva/doveva fare di meglio (anche se per ora molto è sulla carta)?

Ruggerone: E' ancora presto per dare giudizi. Interventi in un settore come quello delle infrastrutture si misurano su tempistiche consistenti. Io per esperienza tendo a valutare e misurare i risultati. Mi spiego. Ad ogni investimento credo debba fare da premessa e da esito una valutazione dei risultati attesi e ottenuti. Solo in questo modo è possibile valutarne gli effetti reali per poi decidere se proseguire o meno oppure se modificare rotta. Le politiche dei trasporti agiscono su tempi incompatibili con quelli della comunicazione politica; di questo occorre tenere conto quando si approccia la pianificazione nazionale

Quali sono le reali emergenze del nostro Paese dal suo punto di osservazione?

Ruggerone: Ci sono aree del nostro Paese, abitate da milioni di cittadini dove non si può arrivare con tempistiche e modalità di trasporto adeguate al 2020. E ciò vale per persone e merci. Mi sembra un dato di cui tenere conto.

Image: MALENSAINTERMODALE2.jpg

Confetra e Assologistica stanno chiedendo una serie di interventi al Governo (abbattimento del cuneo fiscale, sostegno agli investimenti innovativi e digitali, incentivi ai contratti franco destino e così via). Quali sono le reali esigenze del nostro Paese, sempre dal suo punto di osservazione?

Ruggerone: Sottoscrivo ogni richiesta, è tutto importante, talvolta imprescindibile. **Sono istanze che devono trovare la condivisione, anzi, di più, l'adesione del mondo della manifattura, dell'industria.** Avvicinare il mondo dell'impresa alla logistica è un obiettivo che ci siamo posti anche in Confindustria tramite il Gruppo Logistica Trasporti ed Economia del mare. Un tavolo molto attivo e concreto a cui sediamo per accogliere i bisogni e dove portiamo possibili soluzioni affinché una gestione consapevole e condivisa della supply chain crei vantaggi competitivi. Un percorso sfidante in un tessuto manifatturiero in cui predomina il franco fabbrica che, non dimentichiamolo, è stato fortemente contrastato da parte di alcuni Paesi del nord Europa nel corso dell'ultima revisione degli Inconterms. Personalmente **ritengo velleitario chiedere o peggio pretendere che le nostre imprese, nel 90 % dei casi con meno di 20 dipendenti, adottino altri termini di resa: il franco destino, o fosse anche solo il Fob.** E' auspicabile

invece – più realisticamente - che una innovativa politica dei trasporti, anzi una strategia logistica nazionale – con soluzioni premiali - possa mettere a disposizione delle aziende italiane soluzioni ad hoc per incentivare la terziarizzazione, liberando risorse reinvestibili nel core business, nell'innovazione, nell'internazionalizzazione.

La proposta di Italia Veloce è un elenco di nuove autostrade. Quindi ancora troppa poca considerazione per il traffico ferroviario merci?

Ruggerone: Ripeto: finché il mondo del ferro non troverà la forza di far valere le proprie ragioni ed i propri meriti, riducendo il più possibile le proprie criticità e rigidità, è difficile sperare in altri risultati. Ma esistono ampi spazi di crescita. Ciascun treno intermodale riduce di diverse tonnellate le emissioni di Co2; ma ancor più, lo shift modale, marca fortemente un segno in termini di riduzione di congestione e incidentalità agendo pertanto su costi sociali, spesso trascurati. Sono valutazioni da farsi anche con interlocutori nuovi, penso ai più attenti all'ambiente, ad esempio. In questa prospettiva la comunicazione, il saper raccontare la realtà, sarà essenziale

Il ruolo della digitalizzazione e della tecnologia è apparso chiaro a tutti gli operatori logistici (e non solo a loro): ma il settore sembra ancora in parte arrancare sotto questo aspetto. Condividi questa affermazione?

Ruggerone: Credo che il tema della digitalizzazione richieda uno sforzo intellettuale prima che tecnico. **La vera difficoltà sta nel far dialogare i bisogni della logistica (che è un universo denso di galassie eterogenee) con l'offerta tecnologica.** Per questo occorrono competenze – adeguatamente formate - in grado di decifrare le esigenze e tradurle in applicazioni. **Il tema della formazione, a livelli basici, intermedi ed elevati, è e diventerà sempre più centrale per incrementare la produttività del settore.**

Image: MALPENSAINTERMODALE4.JPG

Assologica ha deciso di chiedere un intervento governativo relativamente all'inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici: condividi questo obiettivo?

Ruggerone: Durante il lockdown tutti hanno capito l'importanza della logistica e il suo grado di penetrazione nella vita quotidiana di ciascuno di noi. Bene. **Che il Codice Civile,**

strumento su cui si basa ogni nostra attività, non contempi e regoli adeguatamente un insieme di servizi che pervadono ogni aspetto della nostra vita, privata e non, credo sia una carenza da sanare. Sono tuttavia anche conscio che si tratta di un **traguardo impegnativo** da raggiungere, per il quale - ancora una volta - è auspicabile raggiungere un'ampia condivisione per superare le difficoltà. Sono un ciclista, uso questa espressione: la sfida non è la distanza, ma la pendenza.

A cura di Ornella Giola