

MalpensaNews

Gli industriali di infrastrutture e trasporti chiedono una “Zona Logistica Speciale” per Malpensa

Andrea Camurani · Friday, April 9th, 2021

“Occorre la creazione di una Zona Logistica Speciale per l’area di Malpensa in grado di attrarre investimenti sul territorio”.

La proposta è stata messa sul tavolo della discussione per le politiche di rilancio del territorio da tempo. Prima ad avanzarla è stata l’**Unione degli Industriali** della Provincia di Varese.

A rilanciarla è ora il Gruppo merceologico “Servizi Infrastrutturali e Trasporti” di Univa. A dare voce a questa richiesta è stato, durante la sua relazione all’Assemblea annuale delle imprese del settore, **il presidente Roberto Paciaroni**: «Se guardiamo alla nostra provincia i più forti timori occupazionali oggi si concentrano sulle **40.000 persone a cui dà lavoro Malpensa** tra attività aeroportuali, aziende ad esse connesse ed indotto».

Occorre, dunque, reagire, investendo, perché, è il monito uscito dall’assise, «non sarà sufficiente arroccarsi all’infinito sugli ammortizzatori sociali».

L’appello è quello di far leva su un settore sempre più strategico per il territorio. Sia per i numeri che esprime a livello di attività economiche, sia per la posizione geografica di Varese che la pone al centro dei principali corridoi di trasporto europei: **l’asse Nord-Sud Rotterdam-Genova e quello Ovest-Est Lisbona-Kiev.**

Con Malpensa a fare da ulteriore trampolino di lancio sul mondo per la manifattura di tutto il Nord Italia. Una geografia infrastrutturale che ha ripercussioni positive sull’indotto. Basta guardare ai numeri che esprime all’interno di Univa il **Gruppo merceologico “Servizi Infrastrutturali e Trasporti”** che con le sue **57 imprese** dà lavoro a **7.614 addetti**, l’11,8% di quelli impiegati all’interno delle aziende associate.

Dunque, su cosa far leva per incamminarsi verso una **crescita post-Covid**? «**Per un rilancio del territorio** – è stata la risposta del Presidente del Gruppo merceologico ‘Servizi Infrastrutturali e Trasporti di Univa’, Roberto Paciaroni – **serve una strategia e una visione comune**». A partire da «un **rilancio della domanda pubblica attraverso un piano di investimenti in infrastrutture sostenibili**».

Paciaroni le elenca, mettendo in fila le priorità: **completamento della Pedemontana, collegamento ferroviario Malpensa T2-Gallarate, allargamento del tratto ferroviario Rho-**

Gallarate. «Bisogna partire da qui» con un obiettivo chiaro: «Dobbiamo puntare su opere che facciano da stimolo per l'attivazione del lavoro, moderne in chiave ambientale e in grado di potare benefici di lungo periodo proiettando il territorio nel mondo». **Ecco, dunque, il richiamo per la «creazione di una Zona Logistica Speciale per Malpensa** in grado di attrarre investimenti sul territorio», **che fa eco alla proposta già lanciata a suo tempo dallo stesso Presidente di Univa, Roberto Grassi.**

Sviluppo infrastrutturale, al di là dei luoghi comuni, è, secondo Paciaroni, sinonimo di sostenibilità. Anche e soprattutto in vista di uno **sviluppo del trasporto intermodale** che vede in Hupac un centro nevralgico, un'arma in più che la provincia di Varese può giocare: «Rispetto ad altri Paesi come la Svizzera, dove il 70% delle merci viaggia su rotaia, siamo indietro. Ma la speranza è che i nostri attuali livelli che si aggirano intorno al 10% possano crescere notevolmente nei prossimi anni grazie alla transizione ecologica su cui punta l'Europa. Ne va della riduzione di Co2. Ogni trasporto fatto con un treno comporta un abbattimento delle emissioni dell'89%», ha ricordato recentemente Paciaroni anche in un'intervista rilasciata al magazine di Univa, Varesefocus.

Occorre dar vita a un sistema infrastrutturale che sia all'altezza di un mondo della logistica in profonda trasformazione come spiegato alle imprese varesine del settore durante l'Assemblea del Gruppo merceologico di Univa da **Fabrizio Dallari**, docente di Logistica e Supply Chain Management della LIUC Business School: «Resilienza, trasparenza, sostenibilità: questi sono i tre pilastri che caratterizzeranno la logistica nello scenario post Covid».

L'esempio usato dal professore è stato quello di una semplice matita composta mediamente da componenti provenienti da 20 diversi Paesi. «Un prodotto così semplice, caratterizzato da una supply chain così complessa e globale fa capire perché il blocco del canale di Suez per pochi giorni possa mettere in ginocchio e preoccupare migliaia di imprese europee e centinaia di siti produttivi anche a Varese».

La parola d'ordine è fare fronte alla complessità, lavorando sul just in time: **«Le imprese stanno facendo i conti con il crescente fenomeno della scarsità di visibilità sul futuro.** Una volta programmavano acquisiti e gestione del magazzino nell'arco di sei mesi. Oggi se non proprio alla giornata si ragiona al massimo su un arco temporale di tre settimane».

La mappa dei rischi che possono bloccare i meccanismi delle varie supply chain ormai globali è sempre più fitta. Le supply chain sono sempre più vulnerabili. Non è solo questione di pandemia. Eventi terroristici, disastri ambientali, condizioni meteorologiche estreme, tensioni geopolitiche. Tutto contribuisce a rendere difficile l'organizzazione della rete di fornitura e le attività logistiche. **Un'alluvione in Cina può avere conseguenze produttive e logistiche a Busto Arsizio. Da qui le sfide sempre più difficili che le imprese stanno affrontando. Con quali strategie?** Secondo un'indagine svolta a livello internazionale dalla LIUC Business School tra le strategie più battute c'è: il **raddoppio dei fornitori** per avere dei backup e diversificare il rischio (53% del campione), **l'aumento delle scorte in magazzino** (47%), la **regionalizzazione dei produttori** accorciando le catene di fornitura (38%).

«Tutte soluzioni – ha commentato i dati Dallari – che comporterà a breve un aumento dei costi per le aziende e tutto il sistema logistico, ma che nel lungo periodo si trasformeranno in investimenti in grado di dar vita ad un sistema più efficiente».

Il settore dei servizi infrastrutturali e dei trasporti deve adeguarsi e farsi trovare pronto. Cantieri e investimenti in opere pubbliche moderne e sostenibili permettendo.

This entry was posted on Friday, April 9th, 2021 at 12:08 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.