

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**LOGISTICA  
SVILUPPO E AMBIENTE**

Rivista quadrimestrale  
maggio-agosto 2014  
anno XIV, numero 39

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

Giuseppe Goisis  
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università  
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni  
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure  
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto  
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,  
Università di Padova

Franco Purini  
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università  
IUAV, Venezia

Zeila Tesoriere  
Prof. Ass. di Composizione Architettonica e Urba-  
na, Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu  
Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2014 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2014

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

**TRASPORTI****5 LOGISTICA, SVILUPPO E AMBIENTE**

di Laura Facchinelli

**7 LA REALTÀ COMPLESSA DELLA LOGISTICA ITALIANA**

di Romeo Danielis

**13 IL NUOVO ASSE FERROVIARIO DEL GOTTARDO: EFFETTI TRASPORTISTICI E AMBIENTALI**

di Oliviero Baccelli e Francesco Barontini

**19 TRASPORTO DEI CAMION PER FERROVIA: CONSEGUENZE LOGISTICHE E PROSPETTIVE**

di Lucia Rotaris

**25 INTERPORTI: REALTÀ E PROSPETTIVE**

di Giovanni Caruso e Francesca Cesarale

**31 LO SVILUPPO DELLE ECONOMIE DI SCALA NEL SETTORE MARITTIMO CONTAINER E GLI EFFETTI SULLA PORTUALITÀ**

di Oliviero Baccelli

**37 LE GRANDI ALLEANZE NAVALI E GLI EQUILIBRI MONDIALI DEL TRASPORTO MARITTIMO**

di Alessandro Panaro

**45 AUTOSTRADE DEL MARE, UN NUOVO INIZIO**

di Andrea Appetecchia

**51 LOGISTICA PORTUALE E AMBIENTE**

di Maria Ines Cusano

**57 SOSTENIBILITÀ NELLA LOGISTICA URBANA, TEORIE A CONFRONTO**

di Danilo Marigo

**63 LA PIANIFICAZIONE DELLE MISURE DI POLITICA DEI TRASPORTI NELLA DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI A ROMA**

di Giacomo Lozzi ed Edoardo Maruccci

**69 LOGISTICA, LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME LEVA STRATEGICA**

di Danilo Marigo

**73 RIFLESSIONI SULL'ATTIVITÀ DELLE AZIENDE LOGISTICHE NAZIONALI**

di Claudio Ferrari, Andrea Migliardi e Alessio Tei

**79 LOGISTICA: FENOMENI IN ATTO E SCENARI DI TRASFORMAZIONE NEL TERRITORIO DEL DISTRETTO CERAMICO DI SASSUOLO**

di Cristiana Mattioli

**85 L'EVOLUZIONE RECENTE DEI SERVIZI LOGISTICI IN ITALIA, LE NUOVE SFIDE DI UN MODELLO ANCORA DEBOLE**

di Andrea Appetecchia

*cultura***89 L'INFLUENZA DELLE STRUTTURE ELETTROMECCANICHE NELLE COSTRUZIONI DEI PORTI DI FINE OTTOCENTO**

di Antonella Caroli

**95 PAESAGGIO, AL MART DI ROVERETO IL PUNTO DI VISTA DEGLI ARTISTI**

di Laura Facchinelli

# Logistica, sviluppo e ambiente

di Laura Facchinelli

*Questo numero è dedicato alla logistica: un tema di assoluto rilievo dal punto di vista dell'economia, dello sviluppo, dell'ambiente. Un tema, in certo senso, specialistico, per addetti ai lavori: pertanto la collettività ne ha scarsa consapevolezza.*

*Un tema complesso, la logistica, che riguarda - in particolare nel settore della logistica distributiva - anche i trasporti: è questo il punto di connessione con gli interessi della nostra rivista. I trasporti entrano in gioco nelle loro differenti modalità, con le molteplici connessioni intermodali, reclamando efficienza.*

*La logistica è sinonimo di trasformazioni: basta pensare alle misure crescenti delle navi e al conseguente necessario ampliamento degli spazi portuali con ammodernamento delle attrezzature. Le trasformazioni sono evidenti anche nella distribuzione delle merci in città, con le molteplici soluzioni che vengono messe a punto per ridurre l'impatto fisico e ambientale.*

*La logistica riguarda il futuro delle aziende, la loro competitività sui mercati, e quindi le condizioni di vita dei cittadini e le dinamiche sociali. Investe l'uso del territorio e quindi il benessere psicofisico nostro e delle generazioni che verranno. E trova un limite proprio nella scarsa capacità, da parte degli enti decisori, di progettare a lungo periodo.*

*Lascio al curatore l'illustrazione e il confronto fra i molteplici punti di vista sviluppati dagli autori degli articoli, i cui interventi spaziano dal nuovo asse ferroviario del Gottardo al trasporto dei camion per ferrovia, dagli interporti al trasporto marittimo dei container, dalle autostrade del mare alla logistica urbana. Quel che risulta evidente è che il nostro Paese è in ritardo nella realizzazione di alcune grandi opere infrastrutturali che, rispondendo alla domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale, potrebbero/dovrebbero consentire competitività e sviluppo. È evidente, per esempio, che non sono stati adottati gli interventi normativi utili a contrastare il tutto-strada realizzando in modo efficace l'intermodalità. Sembra che, nei fatti, non sia stato ancora compreso il ruolo fondamentale che le ferrovie potrebbero svolgere, al di là dei collegamenti veloci per il servizio viaggiatori, anche per il trasporto delle merci. Occorre affrontare col necessario vigore anche le mutate esigenze dei porti. E perseguire, concretamente, l'obiettivo di rendere i trasporti sostenibili, anche premiando le imprese che, organizzandosi meglio, inquinano meno.*

*La sostenibilità è un nodo cruciale, al quale la nostra rivista dedica attenzione da sempre. La salvaguardia dell'ambiente vuol dire riduzione dei fattori inquinanti dell'aria e dell'acqua, ma anche dei rumori invasivi e degli oltraggi alla vista. E dunque riguarda il rispetto del paesaggio. Trasportare quasi solo su strada significa, infatti, costruire sempre più strade, e quindi attraversare, consumare suolo, spesso deturpare.*

*La constatazione delle inadeguatezze assume evidenza dal confronto con i Paesi che, invece, hanno saputo intervenire. Non sempre si tratta di realizzare imprese di grandi proporzioni: in certi casi la differenza la fanno la lungimiranza e l'inventiva, le norme e la costanza nel farle applicare. Le best practice ("buone pratiche"; volendo usare la bella lingua italiana) dovrebbero servire da modello.*

*Ancora una volta vorrei sottolineare l'importanza dell'informazione al grande pubblico. In primo piano soprattutto il ruolo di giornali e televisione (dato che internet è un oceano nel quale, spesso, si approfondisce solo quello che già si conosce). Questo perché una collettività informata è in grado di accogliere con maturità le grandi opere necessarie per partecipare al progresso della comunità internazionale. E può pretendere, appunto, le "buone pratiche", anche quelle che agli amministratori, per varie ragioni, interessano poco!*

*Nella sezione "Cultura" un'autrice parla dei porti dal punto di vista della storia, sottolineando l'importanza di recuperare manufatti, macchine, edifici, intere aree non più in uso. Significativi sono alcuni interventi (per esempio ad Amburgo) attuati per trasformare aree portuali dismesse in quartieri moderni e vitali. Se la logistica investe sviluppo ed economia, la consapevolezza storica è altrettanto importante come ricchezza sul piano culturale, come profondità e molteplicità. E quindi come capacità di costruire il futuro.*



# Logistica: fenomeni in atto e scenari di trasformazione nel territorio del distretto ceramico di Sassuolo

di Cristiana Mattioli

L'industria italiana di piastrelle di ceramica concentra l'80% della sua produzione su un territorio intercomunale di circa 350 km<sup>2</sup> conosciuto come "il distretto ceramico di Sassuolo". Secondo i dati di Confindustria Ceramica relativi al 2011, nelle province di Modena e Reggio Emilia erano presenti, infatti, la metà delle industrie ceramiche italiane (82), con un'occupazione, in costante calo, di 15.762 addetti.

Sviluppatosi già all'inizio del XX secolo e poi consolidatosi negli anni del boom economico, il distretto<sup>1</sup> di Sassuolo-Scandiano si è profondamente trasformato negli ultimi decenni per effetto prima della verticalizzazione del sistema locale intorno a una decina di grandi gruppi aziendali, poi dell'internazionalizzazione volta a conquistare nuovi mercati (market-seeking<sup>2</sup>) e, infine, del forte ridimensionamento della produzione nazionale<sup>3</sup>. Ciononostante, grazie alla continua innovazione di prodotto e processo e all'elevata integrazione fra settori complementari localizzati nel distretto, l'industria italiana ha raggiunto una posizione di leadership mondiale per quanto riguarda varietà, sostenibilità, qualità estetica e tecnologica delle piastrelle ceramiche per pavimenti e rivestimenti. La complessità e articolazione del sistema locale, unite alla sua forte propensione all'export (circa il 75% della produzione è destinato a mercati extra-nazionali), assegnano un ruolo fondamentale alla movimentazione delle merci che non si limita al trasporto del prodotto finito, ma riguarda anche le fasi di lavorazione intermedia e l'approvvigionamento delle materie prime.

Il contributo utilizza, quindi, la logistica come "lente per indagare i modi e le forme in cui il territorio fisico dell'industrializzazione diffusa e dei distretti si sta modificando"<sup>4</sup>; in particolare, partendo dalla letteratura esistente sul tema<sup>5</sup> e dai fenomeni os-

## Logistics: current phenomena and scenarios for transformation in Sassuolo, the Italian ceramic cluster

by Cristiana Mattioli

The paper studies the process of transformation undergone by the industrial cluster in Sassuolo, where the increased relevance of the logistic function may enable the creation of an international hub specialized in the construction sector.

The articulation and internationalization of the production require a complex and innovative logistic system, which involves several actors and resources.

The local logistic service providers play a crucial role in this system as the firms delegate the outbound transport directly to clients. In addition to the transport service, they also handle the pick up and storage of products, for foreign auto carriers and factories as well. As a matter of fact, the import of foreign products is increasing due to international industrial trade and the purchase of low cost products. On one hand, foreign companies localize their branches in the district, taking advantage of the high and frequent volumes of goods moved by local LSP. On the other hand, in order to reduce company costs, firms are increasingly working to manage their stocks efficiently, which requires investments in qualified and advanced spaces.

The transformations studied here reveal substantial volumes of internal movements, while existing means of transportation, such as trains, seem to be underused. For these reasons, in considering the future development of logistics, the paper proposes to improve the local network and to facilitate strategies for a rational and collaborative management of inbound and outbound flows.

Nella pagina a fianco, in alto: il centro spedizioni di Casalgrande Padana, estensione dell'intervento Old House realizzato dal giapponese Kengo Kuma. L'architetto ha qualificato il nuovo accesso dell'azienda con la realizzazione del monumento Ceramic Cloud e il recupero di un edificio rurale a fini espositivi. In basso: pallet di piastrelle pronti per la spedizione overseas, stoccati nel magazzino orizzontale di un'impresa ceramica.

1 Becattini G. (1987, a cura di), *Mercato e forze locali. Il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna; Garofoli G. (1983), *Industrializzazione diffusa in Lombardia*, Franco Angeli, Milano

2 Questa modalità di internazionalizzazione rientra nella classificazione di Markusen et al. (1996) che identificano altri tre tipi di investimento: i) resource seeking; ii) cost saving; iii) strategic asset seeking. Si veda: Markusen J.R., Konan D.E., Venables A.J. and Zhang K.H. (1996), "A Unified Treatment of Horizontal Direct Investment, Vertical Direct Investment and the Pattern of Trade in Goods and Services", *Working Paper 5696*, National Bureau of Economic Research, Cambridge.

3 Se nel 2001 la produzione italiana ha toccato il record di 600.000.000 m<sup>2</sup> di piastrelle, oggi si attesta solo sui 360.000.000 mq (Confindustria Ceramica, 2014).

4 Pertoldi M. (2012), *Produzione territorio: tra nuove domande di infrastrutture e domande di infrastrutture*, luav Venezia, Grafiche Veneziane, Venezia, p. 9

5 Lonardi G. (2014), "Piastrelle. Sassuolo torna a crescere perché è diventato un hub europeo", in *La Repubblica*, 17 febbraio; Tomassone P. (2013), "Sassuolo rafforza il ruolo di hub interna-



1 - Il treno è utilizzato per movimentare il 21% dei flussi inbound e outbound. Lo scalo di Dinazzano (RE) riceve ogni giorno convogli carichi di argille e feldspati provenienti prevalentemente da Germania, Ucraina e Turchia (via porto di Ravenna).

servati direttamente sul campo, intende riflettere sul possibile potenziamento del ruolo del distretto ceramico come hub logistico a servizio dei mercati europei, ipotizzando alcune prime riflessioni circa la riorganizzazione del territorio.

## La logistica di distretto e l'incremento dei flussi intra-distrettuali

Specializzati per aree geografiche di esportazione, gli operatori logistici locali si occupano oggi del ritiro, recapito e deposito del prodotto finito, consolidando la merce presso i propri magazzini per conto tanto di autotrasportatori stranieri, quanto di aziende produttrici esterne al distretto. Sempre più importante e in crescita, infatti, è l'utilizzo del distretto di Sassuolo come piattaforma logistica per il transito di prodotti edili verso i mercati continentali.

Questa trasformazione "informale" da distretto industriale a hub logistico, che difficilmente viene catturata dalle statistiche ufficiali (nel 2009 la Regione Emilia-Romagna stimava un'importazione di prodotto finito pari a 490.000 tonnellate/anno, in crescita), spiega anche la tenuta del distretto ceramico emiliano e le sue elevate quote di export, all'interno delle quali ricadono anche i prodotti finiti importati e riesportati.

Nonostante l'introduzione di misure di salvaguardia dalla concorrenza straniera, il distretto ceramico di Sassuolo rappresenta ormai un nodo dell'industria ceramica mondiale, il cui elevato know-how nell'attività manifatturiera e logistica è sfruttato oggi dai produttori stranieri in diversi modi. Da un lato, alcune industrie turche, spagnole e cinesi hanno già deciso di localizzare le proprie filiali distributive sul territorio al fine di sfruttare i servizi e le economie di scala offerte dalla logistica distrettuale<sup>6</sup> e prefigurando, così, un possibile

riuso degli immobili industriali sfitti. Rispetto ad altre esperienze distrettuali italiane, caratterizzate da una maggiore delocalizzazione produttiva<sup>7</sup>, la permanenza di importanti fabbriche nel distretto di Sassuolo ha consentito, infatti, alle ditte di autotrasporto di restare sul territorio, consolidarsi e creare efficaci barriere all'entrata nei confronti di concorrenti stranieri. Dall'altro lato, le PMI italiane sono diventate subcontractor di alcune aziende estere per quanto riguarda le lavorazioni intermedie, generando consistenti flussi in entrata e in uscita.

Ulteriori flussi intra ed extra-locali sono legati all'attività delle commerciali ceramiche che, per risparmiare sul prezzo, acquistano semi-lavorati o prodotti finiti low cost dall'estero, li personalizzano e commercializzano con proprio marchio<sup>8</sup>.

L'importazione di piastrelle prodotte nei Paesi emergenti sembra "completare" l'offerta italiana che, concentrata su R&S, innovazione e produzione d'eccellenza, ha ceduto quote importanti delle fasce medio-basse del mercato ai competitor.

Ai citati flussi intra-distrettuali, che nel 2009 erano di circa 8.000.000 tonn/anno, si aggiungono, infine, i navettaggi intercompany che consentono di movimentare i prodotti finiti fra i diversi stabilimenti dei maggiori gruppi aziendali.

Il distretto industriale si configura, quindi, come un vero e proprio "network di imprese" dove la logistica gioca il ruolo di connettore fra le diverse fasi del processo produttivo, non più solo a livello locale ma all'interno di una nuova rete internazionale.

na Economica, n. 1, gennaio-febbraio, pp. 18-19.

7 Il processo di delocalizzazione produttiva, infatti, spesso trascina con sé l'attività logistica che a sua volta si internazionalizza per "seguire" i clienti e rispondere alle loro esigenze. Per i casi di Montebelluna (distretto dello sportssystem) e di Manzano (distretto della sedia), si veda Pertoldi M. (2010), *Frontiera Nordest. Biografie e traiettorie di un'economia in movimento*, Tesi di Dottorato in Urbanistica, IUAV, Venezia.

8 Martinelli E. (2006), "Le imprese di commercializzazione di piastrelle di ceramica" in T. Bursi (a cura di), *I settori correlati all'industria ceramica: tra dipendenza e autonomia*, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, pp. 291-318.

zionale", in *Il Sole 24 Ore*, 17 settembre.

6 Serri A. (2014), "La logistica del distretto ceramico", in *Mode-*



## La logistica d'impresa: riorganizzazione e qualificazione degli spazi industriali

La logistica ceramica è, quindi, un sistema complesso e articolato indispensabile per la produzione industriale, ma anche altamente problematico per il territorio dati gli alti volumi di traffico merci che si riversano sulle strade locali (3.700 tir al giorno<sup>9</sup>). Nonostante il downgrading della produzione italiana, infatti, la frammentazione dei lotti alimenta i flussi di traffico, imponendo un'attenta gestione delle operazioni di groupage. Poiché tradizionalmente le piccole e medie imprese dei distretti italiani hanno mostrato poco interesse verso la distribuzione del prodotto finito, applicando modalità di resa del tipo "franco fabbrica"<sup>10</sup>, la gestione dell'attività logistica outbound è stata affidata completamente alle aziende locali di autotrasporto che si sono specializzate e terziarizzate, diventando veri e propri operatori logistici di filiera<sup>11</sup>. Ciononostante, la logistica è un'attività che coinvolge in misura crescente le industrie ceramiche, se si considera che la rigidità del sistema produttivo e

la distribuzione sul "venduto" hanno fatto lievitare le quantità di prodotto finito stoccato internamente. Da un punto di vista spaziale, quindi, le imprese sono costrette a dotarsi di magazzini più capienti ed efficienti che occupano una superficie enorme di suolo, pari a circa il 40% dello spazio aziendale e, complessivamente, a 4.500.000 m<sup>2</sup>, secondo le stime del Piano Strategico per l'area urbana del distretto ceramico (2009). I magazzini aziendali sono perlopiù grandi piazzali asfaltati dove la merce è stoccata all'aperto, su più livelli. In conseguenza all'aumentato valore di alcuni prodotti, ad essi si sono aggiunte recentemente anche nuove tipologie di magazzini coperti, capannoni realizzati ex-novo o esito di processi di rifunzionalizzazione e recupero di spazi ex-produttivi.

La ricerca sul campo ha evidenziato come sia proprio la funzione logistica a orientare le strategie di concentrazione e razionalizzazione degli impianti industriali, soprattutto dei grandi gruppi aziendali che necessitano di una logistica sofisticata e integrata e che, allo stesso tempo, dispongono di risorse da investire sugli spazi. La logistica non è più un'attività puramente strumentale alla produzione, ma si configura come una funzione ad alto valore aggiunto, da "esibire" e utilizzare anche per qualificare l'immagine aziendale.

In territorio reggiano, Casalgrande Padana ha riorganizzato interamente i propri piazzali di stoccaggio contestualmente alla realizzazione della limitrofa strada Pedemontana. In particolare, la creazione di un accesso diretto al nuovo magazzino è stata anche l'occasione per qualificare il territorio con la costruzione di una nuova "porta" per l'intero distretto industriale, opera del noto architetto giapponese Kengo Kuma. Contemporaneamente, l'azienda ha deciso di recuperare un edificio rurale adiacente destinandolo, in parte, a spazio di rappresentanza, in parte, a ufficio spedizioni.

Florim ha deciso, invece, di riorganizzare il proprio sistema produttivo e logistico creando un unico hub multibrand che comprende: un magazzino con copertura fotovoltaica; un moderno e tecnologico magazzino verticale che, oltre a diventare un vero e proprio landmark per l'azienda, consente di

9 Lonardi G. (2014), "Piastrelle. Sassuolo torna a crescere perché è diventato un hub europeo", in *La Repubblica*, 17 febbraio. In fonti bibliografiche precedenti, la quota giornaliera di veicoli in transito era maggiore (4.000/5.000 camion).

10 In riferimento ai distretti industriali, Bologna afferma che la "subalternità logistica" delle PMI è l'effetto della loro eccellenza produttiva. Le imprese hanno preferito, infatti, concentrarsi sul loro core business piuttosto che investire in servizi logistici che avrebbero gravato sul prezzo finale al cliente, facendo perdere margini di competitività. Bologna S. (1998), "Trasporti e logistica come fattori di competitività di una regione", in P. Perulli (a cura di), *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Bollati Boringhieri, Torino, pp. 152-186. Sul tema si vedano anche: Elia S., Maggi E., and Mariotti I. (2011), "Does the transport industry gain from manufacturing internationalization? An empirical investigation on the Italian regions", in *European Transport-Transporti Europei*, n. 49, pp. 1-22; Corò G., Volpe M. (2006), "Delocalizzazione internazionale e domanda di trasporto nei sistemi produttivi locali del Made in Italy", in G. Polidori, E. Musso and E. Marcucci (a cura di), *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, Franco Angeli, Milano, pp. 388-398.

11 Sartor P. (2010), "Un settore tuttora a corto di logistica", in *Euramerici*, n. 4, aprile, pp. 10-14



2 - Attrezzata per il traffico pesante, la strada Pedemontana accoglie oggi alcuni interventi di qualificazione degli spazi aziendali, come il GreenLab Kerakoll firmato dallo StudioBiòs Associati.

gestire in modo automatizzato la preparazione e consegna di piccoli ordini; un edificio multifunzionale destinato a ospitare eventi e ambientazioni espositive.

Questi episodi, seppur quantitativamente limitati e "spontanei", sembrano rivelare un'interessante e innovativa "frontiera di sviluppo"<sup>12</sup> che potrebbe guidare l'evoluzione delle imprese ceramiche leader, le quali "per essere efficienti necessitano di grandi spazi, soprattutto destinati alla funzione logistica"<sup>13</sup>.

## Verso un hub logistico territoriale?

L'analisi dell'evoluzione del sistema logistico ceramico consente di ragionare sui cambiamenti dell'organizzazione aziendale e sulla ridefinizione del distretto industriale. Coerentemente a quanto

affermato da Mazzarino<sup>14</sup> nello studio sul distretto dello sport-system di Montebelluna, l'incidenza di flussi di materie prime (e semi-lavorati) rispetto all'importazione di altri materiali conferma la connotazione ancora "industriale" e trasformatrice del distretto. Tuttavia, la quota di import di prodotti finiti provenienti da altri luoghi di produzione (soprattutto da altre regioni italiane, ma anche da Spagna e Cina) evidenzia un'evoluzione del sistema locale nel senso del consolidamento del suo ruolo di piattaforma logistico-distributiva, non solo per il settore ceramico. Infatti, il distretto si configura oggi come "polo logistico, con funzioni di piattaforma di consolidamento, [...] anche per altre merceologie"<sup>15</sup>, come i sanitari, i prodotti a corredo della ceramica, nonché mobili, prodotti alimentari, componenti meccaniche, ecc.

Le trasformazioni in atto evidenziano chiaramente la transizione dell'industria ceramica italiana che perde il suo primato produttivo ma mantiene e

12 Cerruti C., Musso F. (2004), "Logistics in the industrial districts. Evolutionary trends for supply chains integration", *MPRA Paper* n. 31645, disponibile on-line all'indirizzo: <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/31645/>

13 Intervista rilasciata dal Presidente di Florim in data 22 aprile 2013.

14 Mazzarino M. (2007), "Processi di internazionalizzazione e logistica di distretto: un'analisi di benchmark", in G. Polidori, G. Borruso, R. Danielis (a cura di), *I trasporti ed il mercato globale*, Franco Angeli, Milano, pp. 45-51.

15 Ceriani A., Curi S., Dallari F., Leone F. (2012), "Analisi dei modelli logistici nella distribuzione dei prodotti finiti del distretto delle piastrelle di ceramica", *LIUC papers*, n. 248, Serie Tecnologia 18, giugno, p. 8.



consolida competenze "di fase", secondo una logica di fornitura di lavorazioni e servizi, fra cui l'attività logistica integrata.

In un'ottica di scenario futuro, se si decidesse di potenziare il ruolo di piattaforma logistica, sarebbe necessario perseguire una strategia chiara e consapevole mirata alla riorganizzazione infrastrutturale del territorio e all'implementazione di servizi logistici.

In contrapposizione all'impostazione trasportistica che, negli anni, si è concentrata sulla "necessaria e strategica" realizzazione della bretella autostradale di collegamento fra Modena e Sassuolo e del connesso scalo intermodale di Marzaglia (MO), si sostiene la possibilità di un potenziamento delle dotazioni già esistenti e la razionalizzazione del sistema logistico interno al distretto. Infatti, l'incompatibilità fra nuove opere e salvaguardia di ambiti naturalistici di pregio (alveo fluviale e aree agricole), il ridimensionamento produttivo e la riduzione delle risorse pubbliche e private impongono un ripensamento dell'impianto intermodale ipotizzato per il territorio. Nell'ottica di una riduzione del "tasso d'intensità di trasporto intra-distrettuale", auspicato da Bologna (1998), sembra più ragionevole ipotizzare una strategia tesa a favorire la razionalizzazione dei flussi all'interno del ciclo produttivo.

La questione dei transit point, proposti negli anni '90 come punti di raccolta e smistamento della merce, distribuiti sul territorio ed esterni ai nuclei urbani, potrebbe essere recuperata e adattata alle condizioni attuali; contemporaneamente, la costituzione di "condomini industriali" potrebbe incentivare il networking fra PMI specializzate e integrate su questioni produttive, logistiche e gestionali. La riflessione sulla pianificazione a scala vasta della "città-distretto", avviata dai comuni interessati, potrà e dovrà riguardare anche queste questioni.

Riproduzione riservata ©

3 - Operazioni di carico e scarico dei treni merci tedeschi. Al ritorno, i convogli delle argille sono utilizzati per il trasporto di prodotto finito destinato ai mercati del centro Europa.

4 - La crescente necessità di spazi destinati allo stoccaggio delle merci può essere una risposta ai fenomeni di svuotamento e dismissione di edifici industriali e terziari diffusi sul territorio. Le foto che accompagnano questo articolo sono di Cristiana Mattioli.