Freight Leaders Council

Freight Leader Council
Giuseppe Pinna

IL FREIGHT LEADERS COUNCIL PER GIUSEPPE PINNA

Giuseppe Pinna, *uno dei nomi più importanti della logistica in Italia ed è stato uno dei pionieri del trasporto intermodale tra i primi dirigenti nelle allora Ferrovie dello Stato a promuovere il trasporto delle merci all'interno dell'azienda pubblica, attuando anche importanti innovazioni nell'ambito*

SETTEMBRE 2012

CV di Giuseppe Pinna:

Giuseppe Pinna, uno dei nomi più importanti della logistica in Italia ed è stato uno dei pionieri del trasporto intermodale tra i primi dirigenti nelle allora Ferrovie dello Stato a promuovere il trasporto delle merci all'interno dell'azienda pubblica, attuando anche importanti innovazioni nell'ambito dell'organizzazione e del marketing. Anche terminata la sua attività lavorativa, è stato molto attivo all'interno della comunità logistica italiana, attraverso attività di consulenza ed informazione.
Pinna ha iniziato la sua attività professionale nell'Olivetti di De Benedetti per poi passare all'Italtel della Belisario come direttore del marketing. Questa esperienza nell'industria privata gli è poi servita quando nel 1987 è entrato nelle Ferrovie dello Stato, in concomitanza con la trasformazione in ente pubblico economico. Nel Gruppo FS, Pinna guidò prima la Divisione Merci – dove cercò d'introdurre una mentalità imprenditoriale – e poi il settore trasformato in FS Cargo dal 1987 al 1995 imprimendo un notevole dinamismo all'andamento del settore merci ferroviario e puntando soprattutto fin dall'inizio sullo sviluppo della logistica e dell'intermodalità. Tra le sue principali iniziative durante il periodo di governo alle FS si segnala proprio l'investimento su una politica di alleanze con altri operatori della logistica, che portò alla formazione di varie compartecipazioni societarie e investimenti nello sviluppo dell'intermodalità. La conclusione del periodo di guida delle FS affidata all'amministratore delegato Lorenzo Necci portò anche alla fine dell'esperienza di lavoro di Giuseppe Pinna nell'azienda ferroviaria, ma non all'interruzione

della sua attività, che proseguì sul fronte associativo e dell'informazione.
Difatti Giuseppe Pinna è stato tra i principali promotori (se non il promotore) dell'Associazione Freight Leaders Club, che riuniva i principali esponenti del mondo del trasporto merci e della logistica, oggi trasformatasi in Freight Leaders Council e che ancora contribuisce ad animare il dibattito e il confronto sulle strategie per il settore, producendo studi, analisi e convegni. Tra i vari impegni associativi e politici da non dimenticare la presidenza di Assoferr.
Confermando il suo ruolo di protagonista del dibattito sul trasporto merci e sul trasporto ferroviario in generale, Pinna ha poi partecipato in qualità di esperto del settore ai vari tavoli e Commissioni di studio istituiti presso il Ministero dei Trasporti per produrre la redazione dei vari Piani dei Trasporti o soluzioni per il trasporto merci.
Infine, Giuseppe Pinna – che ha sempre contribuito in vari modi ad alimentare il dibattito sulle politiche del trasporto merci in Italia - è stato protagonista di un'avventura editoriale, fondando la rivista "ItaliaMondo", di cui è diventato Direttore Responsabile. La rivista, per oltre dieci anni, ha costituito un punto di riferimento per le aziende e i protagonisti del settore, contribuendo ad alimentare la discussione sul destino del trasporto merci in Italia, non solo per quanto riguarda il settore ferroviario, ma l'intero comparto della logistica.
Giuseppe Pinna ci ha lasciati il 30 agosto del 2012 a seguito di una grave malattia.

Indice

Roberta Gili, In memoria di Giuseppe Pinna, fondatore del Freight Leaders Club

Livio Ambrogio, Le ferrovie e il trasporto delle merci

Sergio Bologna, Un uomo vero

Sergio Bologna, Alcune note fuori linea su navi e porti. In ricordo di Giuseppe Pinna

Mario Castaldo, Una ventata di novità nel trasporto ferroviario

Anna Donati, Giuseppe Pinna, un maestro naturale

Gianni Fiaccadori, Il lavoro di Giuseppe Pinna per l'internazionalizzazione

Antonio Malvestio, In ricordo di Giuseppe Pinna

Eugenio Muzio, In memoria di Giuseppe Pinna

Alessandro Ricci, Giuseppe Pinna: un vulcano di idee e di proposte

Giuseppe Sciarrone, In ricordo di Giuseppe Pinna

Marco Spinedi, In ricordo di Giuseppe Pinna, parlando di cargo aereo e di qualcos'altro. Con contributi di Biagio Bruni, Amerigo Gori, Massimiliano Maurizi, Alessandro Trapolino

Carlo Vaghi, In ricordo di Giuseppe Pinna

Pietro Spirito, Postfazione per Giuseppe Pinna

In memoria di Giuseppe Pinna, fondatore del Freight Leaders Club

di Roberta Gili

La notizia della scomparsa di Giuseppe Pinna ci ha colto tutti di sorpresa e ha sollevato un'ondata di sincero cordoglio, accompagnato al desiderio - spontaneo e immediato - di celebrarlo con un volume che raccogliesse pensieri brani ricordi di una grande persona, scritti da soci, amici e colleghi. «Vulcanico», «illuminato», «energico», «competente», «lungimirante» sono solo alcuni degli aggettivi ricorrenti nelle storie raccolte: Giuseppe ha lasciato traccia non facilmente cancellabile in tutti coloro che hanno incrociato il suo cammino, sia che abbiano condiviso le sue idee sia che siano stati in un contrasto, spesso aperto, sempre però espresso nel rispetto delle reciproche divergenti opinioni.
Nei ricordi raccolti emerge anche il filo conduttore del pensiero tecnico- scientifico di Giuseppe Pinna, sempre segnato da una visione anticipatrice e da intuizioni geniali: un «testamento logistico» che ci auguriamo troverà concreta realizzazione nonostante le difficoltà del momento.
Una traccia indelebile – non possono non ricordarlo - Giuseppe l'ha lasciata anche nel mio percorso professionale, perché è stato lui, ideatore dell'allora Freight Leaders Club, non ancora Council, a volere e sostenere la mia candidatura alla Presidenza nel 2006. Con lui ho vissuto le battaglie e le tante iniziative per promuovere ed innovare il trasporto merci via aerea. È stato per me mentore e critico ed ha lasciato un vuoto che, con questo opuscolo, assieme agli altri autori, abbiamo insieme la speranza e la presunzione di colmare, consegnando ai posteri questa intensa memoria.
Giuseppe, ci mancherai!

Le ferrovie e il trasporto delle merci

di Livio Ambrogio

In questo preciso momento storico prevale nel nostro paese un'idea un po' decadente della ferrovia, associata nell'immaginario collettivo a concetti quali declino, inefficienza, a volte reliquia di un passato glorioso (che tuttavia sempre meno persone ricordano per ragioni anagrafiche). Tentarne una breve storia del trasporto merci rischia di essere anacronistico se non presuntuoso. Scritte poi in ricordo di Giuseppe Pinna, queste poche righe potrebbero apparire un dovuto elogio a un ex ferroviere. Ma Giuseppe era molto di più. Fu attivo nell'industria, di cui fece in tempo a vivere i successi ma anche la sconfitta, per la quale non gli passò mai una certa rabbia. Negli ultimi anni, quando già scavava nei ricordi e istintivamente raccontava agli amici di Italiamondo pezzi della sua vita, si avvertiva il suo rammarico quando parlava dell'elettronica e dell'informatica, di cui aveva intuito già ai tempi di Olivetti/Italtel l'immenso potenziale futuro, per non essere riuscito a convincere i suoi datori di lavoro, che pure lo ascoltavano come un pari grado, ad affrontare certe sfide cui invece l'Italia rinunciò. Sono frequenti oggi le "confessioni" di capitani d'industria o della finanza sul 'gran rifiuto' *fatto fra gli anni '70 ed '80 dal paese verso i suoi giovani ed il suo futuro in genere. Non si trattò forse di* 'viltade', *ma certo occorreva una politica che indicasse la strada al paese, e questo non è accaduto fino ad oggi. Siamo un paese in amministrazione controllata che cerca di evitare il fallimento. Con un occhio ai creditori, siamo tartassati, richiamati a metterci in riga, ma non siamo governati. Giuseppe era stato attivo in politica, fin da giovane, e mi aveva sempre stupito la facilità con cui poteva in ogni momento chiamare e bacchettare qualsiasi compagno, li conosceva praticamente tutti . Voglio dire che era così integro da potersi permettere di comportarsi così. Mi chiedo quanti oggi in politica siano così puliti. Per via politica arrivò alle ferrovie, era un pezzo del suo racconto*: "eravamo io e un altro (non ricordo il nome), c'erano due posizioni da assegnare, una alle ferrovie cargo e una non in ferrovia', scelsi la ferrovia". *Dunque quegli anni a Villa Patrizi furono la summa*

della sua esperienza lavorativa, non un ripiego in carriera. Dopo il terremoto Necci e la sua uscita burrascosa (gli piaceva comunque navigare in acque tempestose …) finì infatti col fondare Italiamondo, una rivista di Logistica e intermodalità. In ferrovia l'avevo incontrato, ma è stato poi che l'ho conosciuto veramente, nei 14 anni in cui abbiamo lavorato e sognato insieme, e litigato anche, la storia infinita fra un piemontese ottimista e un sardo pessimista. Uniti dalla fede nell'idea che la ferrovia avesse un futuro. Dopo il 2008, si era convinto di chiudere Italiamondo, deluso da inserzionisti 'traditori*' che ci avevano abbandonato per pochi piccioli. Lottava e litigava ancora come un leone, ed infatti ottenne quello che voleva da tempo: trasferire la testata al Nord lontano, da una Roma che non sopportava più. Segnata da un ventennio in cui, direbbe Farinata,* "fieramente furo avversi a me e ai miei primi e a mia parte".

Che la ferrovia abbia un futuro, anzi un grande futuro, è la mia idea di riferimento. Il fatto che in essa credano veramente solo più 48 operatori e circa 220 ferrovieri non deve sminuire la fede di nessuno nella sua solidità. Per dimostrare questo assunto, o almeno cercare di farlo, è tuttavia necessario risalire alle origini e guardare al trasporto delle merci da un certa distanza, che permetta di situarla in contesto storico ed economico di sufficiente ampiezza. Per non lasciare aree scoperte, possiamo iniziare dalla preistoria. I nostri antenati cavernicoli, pur non avendo ancora nulla da trasportare per conto terzi, si insediarono istintivamente vicino a quanto occorreva loro per sopravvivere. Anzitutto un luogo che li proteggesse da pericoli ed intemperie, ma poi che fosse vicino a quanto loro serviva, boschi e corsi d'acqua per nutrimento e poi le materie prime (potremmo dire primissime), legna, selce, e più tardi minerale per il bronzo, il ferro, che permise la realizzazione delle prime armi, che ci hanno per millenni fino ad oggi accompagnato, prima attività dell'uomo su questo pianeta, che non ha conosciuto né crisi né pause. Scusate la divagazione ma ho appena rivisto, dopo anni, *2001 Odissea nello spazio.*

Ha poi fatto seguito un periodo lunghissimo che giunge fin quasi a noi. L'uomo nel frattempo aveva scoperto il commercio, il profitto, il trasporto, e altre guerre, combattute non più per una

donna o per un quarto di cinghiale, ma per accrescere appunto opportunità di commercio e profitto ulteriore. Il trasporto a questo punto già si divide fra quello terrestre e quello sull'acqua, regalato all'uomo dagli dei del vento e delle correnti. Questa seconda modalità (iniziamo ad usare questo termine) è quella fondamentale che ha permesso all'uomo di conquistare il pianeta, ma oggi la lasciamo da parte, restando con i piedi sulla terra, dove il trasporto era garantito dall'uomo e dagli animali. La fatica dell'uomo è ancora di questo mondo, specie il terzo mondo, specie la donna. Chiunque abbia viaggiato per i continenti ha la memoria di donne cariche di fardelli (acqua, legna, pietre) con i loro uomini al tavolino che giocano a domino. Da quando John Lennon scrisse "*Woman is the Nigger of the World*" (1972) sono passati 40 anni, ma la condizione della donna … ecco, vorrei vederla in Cina quanto è cambiata. La modalità animale, se così vogliamo chiamarla, ha sostenuto l'uomo per millenni, il cavallo sarà l'animale più nobile, ma nessuno è più eroico dell'asino. Fino al XVIII sec. La trazione animale ha garantito il trasporto di merci nel mondo, dove non fosse disponibile il trasporto per vie navigabili. Il West nordamericano è stato conquistato, inizialmente, grazie soprattutto al trasporto trainato da buoi. Erano più lenti, ma più forti e più resistenti del cavallo. I tiri a 2, a 4 o anche a 6, hanno portato i pionieri fino in Oregon e in California.
La ferrovia fu la vera rivoluzione del trasporto, superiore per importanza alla rivoluzione industriale, perché cambiò la misura della civilizzazione. Gli insediamenti umani, fin dall'antichità, si situavano sul mare. Città fiorivano del trasporto marittimo e del commercio, e morivano se il mare si allontanava da loro, come accadde a Troia ed Efeso. Il mare e le vie navigabili interne obbligavano e limitavano geograficamente lo sviluppo di commercio ed attività artigianali o proto-industriali, escludendo immensi territori il cui attraversamento era lento, difficile e pericoloso. Intemperie e banditismo erano fenomeno sempre presenti Con lo sviluppo della ferrovia attraverso i continenti si determinò un salto tecnologico e qualitativo quale non si era mai visto in passato, e che non si sarebbe più riprodotto in futuro. Il confronto fra la trazione animale e quella meccanica (a vapore) è semplicemente improponibile per quantità trasportabile, peso e

dimensioni di singoli colli, velocità, sicurezza. Non si riesce nemmeno a fare a fare dei calcoli, tale è la sproporzione. L'impareggiabile Wikipedia indica nel 1800 una popolazione di 203 milioni in Europa e 7 milioni nel Nord America. L' energia sotto forma di carbone e legname era considerata dall'opinione pubblica una risorsa illimitata, al pari di castori, bisonti e qualsiasi altra risorsa naturale, che oggi invece è guardata con una nuova e preoccupata sensibilità. Il problema ecologico non era nemmeno avvertito, essendo l'animale uomo così rado in un ambiente naturale così sconfinato. Il primo testimone di uno spirito ambientalista fu non un inglese (la rivoluzione industriale del '700 produsse movimenti filosofici sul lavoro e sulla persona più che sull'inquinamento) ma americano. Henry David Thoreau, di Concord, Massachusetts, fu il primo a contestare l'impatto umano sull'ambiente. Per protesta si ritirò a vivere nei boschi per due anni, presso un laghetto non lontano da Concord, che divenne poi il titolo di un libro (*Walden*, uscito nel 1854). Oggi fa sorridere pensare che Thoreau non protestava per l'amianto, la CO2, o l'inquinamento delle acque. Il suo problema era che non si poteva più negli Stati Uniti (almeno dalle sue parti) camminare nei boschi due o tre giorni senza imbattersi in insediamenti umani, o in qualche strada o ferrovia.
La ferrovia disegnò la carta geografica degli USA, della Russia e di altre distese continentali come la Cina, dove il processo è ancora in atto. L' Europa, più abitata, ricalca una rete di collegamenti risalente all'impero romano. Condizionate da esigenze difensive, in un mondo sempre in guerra, la prima infrastruttura erano le mura e nei paesi montagnosi come l'Italia e la Spagna gli insediamenti erano spesso arroccati in cima ai monti, ciò che sarebbe più tardi stato una complicazione nella costruzione di un paese industrializzato. La conquista del West, testimone un famoso film di Sergio Leone, non fu compiuta da barbuti protestanti che su un carro tirato da buoi attraversavano il continente, bensì fu realizzata con la ferrovia. La ferrovia sceglieva il percorso, e su questo percorso nacquero e si svilupparono città e industrie. Oggi sappiamo bene che un impianto di produzione senza logistica di distribuzione non può esistere. Constatiamo quotidianamente i problemi di sviluppo di aree del mondo che sono lontano dal mare e per di più senza

infrastrutture di collegamento (in Africa, Asia, Sud America). In una parola, la ferrovia è stata non solo testimone ma protagonista del progresso dell'era moderna, trasportando persone ma soprattutto merci. Il treno fu perfino trasformato in strumento di guerra, quando vagoni vennero armati di cannoni dall'esercito dell'Unione nella guerra di secessione. Anche in Italia la geografia e la topografia furono cambiate dalla ferrovia. Le valli attraversate dalla ferrovia (collegate a valichi e gallerie) hanno storicamente avuto un forte sviluppo abitativo (con paesi costruiti intorno alla stazione) e industriale. Nel mio Piemonte è facile confrontare la condizione delle valli munite di ferrovia (Susa, Ossola) e quelle che ne sono sprovviste (Varaita, Orco ecc.). Il fatto poi che per alcuni la ferrovia rappresenti un'offesa al paesaggio non cambia la storia. Sono gli stessi che hanno permesso la cementificazione delle montagne a fini turistici, autostrade, disboscamenti, edilizia selvaggia e tutto il resto. Ma si rifiutano si andare ad allevare mucche e capre nelle valli adiacenti abbandonate dall'uomo. È anche tornato il lupo nelle Alpi Occidentali, simbolo della selvaggia purezza di un tempo.
Lo sviluppo del trasporto ferroviario è continuato nel XX secolo, in Italia in modo particolare nel ventennio fra le due guerre, garantendo gli stessi benefici del secolo precedente: capacità, costo ridotto e rispetto ambientale. Ma il XX secolo ha conosciuto, oltre agli orrori delle guerre e dei regimi, evoluzione della società, nuova tecnologia e nuova filosofia di vita, fenomeni accesi e poi sostenuti da una nuova era energetica, quella del petrolio. Le promesse erano di ricchezza, di sviluppo demografico, di maggiore velocità della vita stessa, a garanzia di più conoscenza, più spostamenti, più esperienze, maggiore felicità. Si può ben dire che la benzina ha accelerato in un crescendo le vite delle ultime 3-4 generazioni. E certo queste promesse sono state mantenute, ma a un costo inizialmente non previsto. Questa forte accelerazione che ha "rapito" la civiltà occidentale dalla seconda metà del XX secolo era basata su premesse che avrebbero dimostrato in seguito fallacia e tutta una serie di "effetti collaterali".
La seconda metà del XX secolo ha visto il boom economico di Europa, Nord America e Giappone, con uno sviluppo che non sarebbe stato possibile senza l'autotrasporto e le sue qualità:

immediatezza, capillarità sul territorio, servizio porta a porta. *Le merci a casa tua!* Non diversamente dalle ferrovie dell' Ottocento, gli anni '60 della nostra giovinezza portavano l'illusione (insieme ad altre) di una disponibilità energetica illimitata e dal costo insignificante. Non poteva la ferrovia competere con successo con la modalità stradale. Un conto era il carbone, l'acciaio, il legname, o comunque il traffico di massa con treni che viaggiavano fra impianti raccordati. Altro era il traffico diffuso, a carro singolo come equivalente del camion, una partita persa in partenza. Non va dimenticata la natura stessa delle ferrovie monopolistiche, impreparate ad affrontare la velocità dei tempi, né la scarsa attenzione dei nostri governi, privi di una strategia logistica degna di questo nome. Mentre in altri paesi, pur con la prevalenza dell'autotrasporto, si creavano parchi industriali raggruppanti impianti diversi, dotati di "possibilità" di raccordo ferroviario o fluviale, da noi si è costruito un po' dappertutto, fidando nelle flessibilità dell'autotrasporto nel ritirare la merce uscita dalla produzione. Pianura, collina, valli alpine, ogni paesino era raggiungibile dal camion. La quota di mercato della ferrovia scese in questi decenni dal 50% fino a quote intorno al 10%, con i paesi mediterranei particolarmente penalizzati da un'infrastruttura ed una geografia poco competitiva. È vero che fin dagli ultimi anni '60 si era affermato sul mare il container, che ebbe un suo prodotto continentale nella intermodalità, partita per iniziativa di alcuni ferrovieri ed imprenditori lungimiranti, e cresciuta costantemente negli anni, pur rallentata da un' Europa ferroviaria divisa dagli egoismi delle singole società nazionali, e da imprese di trasporto mediamente troppo piccole per sviluppare questo tipo di servizio.
Nel 1990 la liberalizzazione era alle porte, e questa nuova Europa avrebbe dovuto facilitare l'espansione dell'intermodalità. Accadde invece il contrario, e fu il camion ad approfittare della libera circolazione delle merci. Così l'autotrasporto guadagnò terreno in produttività, ottenne investimenti sempre più ingenti per infrastrutture stradali, e la ferrovia perse ulteriori quote di mercato. Avevo incontrato Pinna a Roma nei tardi anni ottanta, per un problema (un tipico problema ferroviario, piccolo ma apparentemente irrisolvibile) che avevo a Luino con i miei treni, e fui stupito subito dall'interesse per il mio problema. Volle capire

bene, si fece fare anche un disegno, fece una piazzata in mia presenza al povero Costantino Bagnai sul perché lui non era stato messo al corrente di certi problemi. Insomma cose mai viste in ferrovia, neanche fossero un'impresa privata. Il punto era proprio questo, Pinna fu un innovatore che fece avanzare le ferrovie di un paio di decenni, quanto a idee e visione del futuro, intermodalità, alleanze strategiche, posizionamento di FS in Europa e non richiusa su se stessa in Italia. Alcune sue idee erano fin troppo audaci per i tempi e i costumi di allora, come la valorizzazione degli assets *ferroviari (immobili e superfici) destinati ad appetiti ben diversi, o come l'espansione di FS all'estero attraverso investimenti strategici che andassero oltre le partecipazioni di Cemat in società intermodali di mezza Europa. Venne travolto da una delle solite pulizie all'italiana, che tuttavia non riuscì a toglierli quella passione per le cose ferroviarie. Tanto più notevole perché la passione si attacca solitamente al primo amore della vita, più raramente all'ultimo. Pochi anni più tardi mi chiese di unirmi a lui contribuendo con qualche articolo sull' intermodalità sulla rivista* "Lo spedizioniere doganale"*. Lo feci con qualche perplessità perché con il libero mercato europeo quel periodico era un po' troppo di nicchia. Dopo pochi mesi, inevitabilmente nacque ItaliaMondo, che per 13 anni garantì la permanenza attiva di Pinna nel nostro mondo fatto di intermodalità, logistica, cultura del trasporto. Persona poco incline a qualsiasi compromesso meno che limpido, Pinna ebbe ammiratori e detrattori. Il rapporto con le sue ex Ferrovie Italiane fu travagliato a volte perché non sopportava l'influenza, spesso nefasta, della politica in una materia che è oggettivamente impossibile dividere fra destra e sinistra. Ma oggi mi manca una persona della sua integrità, qualità sempre più rara in un'Italia opportunista. Il suo ultimo articolo mi fu spedito da sua moglie martedì 21 agosto, era stato ricoverato sabato 18. Con un'ampiezza di temi inusuale anche per lui, sembra il suo testamento spirituale, con una particolare attenzione alla giustizia, nella quale aveva negli ultimi anni progressivamente perso speranza.*

Il cargo ferroviario vive un momento tutto sommato felice, pur con i numeri negativi di questa lunga crisi 2008-2012. Intendiamoci, la ferrovia non cambierà più l'organizzazione

generale della distribuzione delle merci, fondata sul porta a porta e sulla presenza capillare sul territorio. Però quella *tensione* verso la crescente velocità si è affievolita. Il *just in time*, inventato dai giapponesi in anni di alto costo del denaro, produzione industriale ai massimi della capacità degli impianti, è stato in molte situazioni soppiantato dall' organizzazione della logistica. Un po' di giacenza a magazzino non è più un peccato mortale, perché aiuta a pianificare i flussi della produzione e ridurre i costi del lavoro. E diciamocelo, ci sono merceologie che per natura e valore non necessitano della più costosa modalità stradale, se solo si offre al mercato un'alternativa. Ma fattore-chiave del nostro futuro è l'*energia*. È il costo dell'energia che ha mandato in frantumi i sogni degli anni Sessanta, energia che oggi non è più privilegio di poche nazioni del pianeta, ma oggetto di concorrenza spietata a livello globale, oggetto di ricerca sempre più costosa e sempre più rischiosa per la salute del pianeta terra. Il camion resterà il *dominus* del trasporto terrestre, ma aumentarne l'efficienza è divenuto sempre più difficile. Il rapporto fra potenza-motore e massa totale è difficilmente migliorabile, e comunque molto lentamente. Le ore di guida sono state via via ridotte nel rispetto della regolamentazione del lavoro, e non è pensabile passare dalle 8-9 ore attuali alle 12-15 degli anni '60 e '70. Aumentare pesi e dimensioni dei camion genera complessivamente più problemi che soluzioni. La modalità ferroviaria, oltre a consumare una frazione di energia rispetto alla strada, ha invece ancora enormi potenzialità di miglioramento della propria efficienza. Con un'adeguata infrastruttura, e con le gallerie di base, saranno fra pochi anni possibili treni che con lo stesso consumo energetico porteranno 50% in più di merce. Con l'applicazione di tecnologie già disponibili si potranno automatizzare e gestire per via informatica la condotta del treno e le manovre di sgancio e aggancio di carri singoli o gruppi di carri, rendendo economico anche il trasporto inferiore al treno completo ed il collegamento con centri produttivi più piccoli. L'intermodalità permetterà sempre più di raggiungere con brevi tragitti località non direttamente servite dalla ferrovia. Non ho nemmeno accennato al vantaggio ecologico e di sicurezza dei questa modalità, perché la ritengo ormai di dominio pubblico. Risolverà i problemi del

mondo? Certamente no, ma lo migliorerà con un riequilibrio fra modalità. Un obbiettivo possibile è 1/3 del trasporto terrestre: un grande futuro per la ferrovia. Basta crederci e agire.

Un uomo vero (*)

di Sergio Bologna

Un uomo vero. Per quanto banale possa sembrare, questa è la definizione più appropriata per Giuseppe Pinna, stroncato da un'emorragia cerebrale. Comunista, passionale, schietto, leale, determinato nelle sue scelte, è riuscito a conservare questi suoi tratti in un ambiente dove ci si muove a passi guardinghi, esibendo conformismo d'abito e di parola, l'ambiente del management aziendale. Educato alla grande scuola dell'Olivetti di Adriano, agli inizi degli anni 90 gli viene affidata la direzione del trasporto merci delle Ferrovie dello Stato, un settore per lui nuovo. Sotto il suo impulso, la sua volontà e il suo entusiasmo le FS riescono a portare merci sulla rotaia, con l'intermodalità riescono a sottrarre traffico al camion, la società di trasporto combinato italiana balza ai primi posti in Europa.

Il sogno dura poco, coinvolto nel ripulisti della gestione Necci, Pinna deve lasciare e le FS – malgrado gli sforzi di alcuni suoi successori – tornano a vivacchiare nel trasporto merci. Ma Pinna scopre allora la sua grande passione, il trasporto e la logistica, e capisce che quello è uno strumento fondamentale della politica industriale di un paese. Da buon comunista crede nella produzione, nel lavoro operaio, nel possibile ruolo dello Stato, pensa che una solida base industriale, sostenuta da servizi di qualità, possa assicurare il futuro all'Italia del postfordismo. Cerca di mettere insieme le migliori forze imprenditoriali del settore e fonda il Freight Leaders Club, una specie di think thank che fornisce al pubblico indirizzi, competenza specialistica, vuole che le teste migliori trasmettano la loro esperienza ai giovani.

Ma il mondo va da un'altra parte, anche quello dei trasporti, emergono personaggi da baraccone, come in politica, quel che resta della Sinistra segue la corrente. Ma lui non molla, fonda una rivista "Italiamondo" che è un organo di battaglia e dalle sue colonne continua a lanciare ammonimenti, invettive, provocazioni, rischiando – ben consapevole – di finire come tutti noi, un po' utopisti e un po' donchisciotte, in questa Italia di meschini calcolatori, di lingue ingessate e di ciarlatani. Mi mancherai, amico.

(*) Pubblicato su Il Manifesto, il 31 agosto 2012

Alcune note fuori linea su navi e porti. In ricordo di Giuseppe Pinna

di Sergio Bologna

Eppure una volta non era così. Non capitava che qualcuno dicesse: "Faccio un terminal da 6 milioni di TEU se mi date i soldi, i permessi, le leggi speciali ecc. Lo faccio anche in un porto periferico, ho il cliente in mano, e magari – sapete che vi dico? – ci metto qualche soldo anch'io". Lo avrebbero preso per un simpatico burlone, una volta. Invece oggi tutto è possibile e appena qualcuno la spara più grossa l'intero mondo della comunicazione "di settore" (quella che dovrebbe essere la più rigorosa e seria, la più critica) gli si stende ai piedi, a mo' di tappetino.
E giù a promettere TEU a palate, posti di lavoro, aperture e svuotamenti di container, logistica, abbondanza e nuova ricchezza per regioni depresse, per orgogli municipali frustrati, per politici locali in cerca di pubblicità. Aveva cominciato Monfalcone, un porticciolo dove si fabbricano però le più belle navi da crociera del mondo, si fa un po' di carta, un po' di auto, qualche project cargo e sta lassù proprio in faccia a un porto con fondali naturali da 18 metri, lo vedi a vista d'occhio, con tanto di terminal container che non va oltre i 350 mila TEU in genere. Perché non ci va oltre? Mancano forse i fondali, non possono arrivare le navi grosse? No, manca la merce, il bacino di traffico che può servire è limitato, a venti chilometri c'è un porto sloveno che macina TEU come un treno.
Le navi vanno dove c'è la merce, non dove ci sono i fondali. Ma nulla da fare, Monfalcone è meglio, è credibile, è innovativo. Perché? C'è dietro qualche grossa compagnia, c'è qualche innovazione tecnologica? No, semplicemente c'è dietro il nome di una banca con gente che conta. C'è dietro Pale…ops, abbassa la voce e quando c'è quello in ballo, alé tutti con le schiene come i musulmani in preghiera.
E poi c'è dietro l'ambizione dei politici friulani, di tutti i partiti, che stanno scomodi in una Regione che si chiama Friuli-Venezia Giulia e vorrebbero invece der Grossfriaul, con un grande porto, come Rotterdam, per umiliare finalmente dopo secoli la vecchia

inacidita rincoglionita signora asburgica. E già sognano le classifiche del 2035: Monfalcone 7 milioni di TEU, Trieste 300 mila.
Per questo sogno erano pronti a sbancare 9 milioni di metri cubi di terreno, guarda caso non pagati in project financing, ma dai contribuenti che, si sa, di questi tempi hanno soldi a palate. Ma che sono 9 milioni di metri cubi di inerti di fronte alla prospettiva di veder entrare un giorno una Maersk da 14 mila TEU a Monfalcone, port of Friuli! In effetti la Maersk arriva e dice: "Interessante, voi ci mettete i soldi e posso metterli anch'io ma prima lo Stato deve fare la sua parte. Per caso è lo stesso Stato che mi aveva promesso 100 milioni di euro a Savona? E quelli dove sono finiti?". Alla fine non se ne fa nulla e si trova il modo complicato, dietrologico, per dire perché non se n'è fatto nulla. Dire onestamente che il progetto era perlomeno azzardato, questo mai.

Tramontato Monfalcone – che però riemerge periodicamente nelle esternazioni di politici e uomini di governo – si passa a Venezia, progetto che sembra più duro a morire, ma manco s'è fatto in tempo a dire "Venezia" che salta fuori Taranto. 50 mila posti di lavoro! - sventola il "Corriere" dalle pagine del suo supplemento il 31 agosto - la botta dell'Ilva riassorbita in men che non si dica, la Rotterdam del Sud! Povero Mezzogiorno! Da quanti anni deve subire le trovate di chi lo vuole "sviluppare"! Qualcuno ogni tanto aveva avuto l'idea buona, Ravano per esempio.
Gioia Tauro è una scelta azzeccata. Ma quanti posti di lavoro ha creato, quanto indotto? I porti di transhipment non possono creare indotto, mettono giù i container da una nave e li rimettono su un'altra, l'occupazione è quella creata dalle operazioni di handling e poco più. Fino a ieri Taranto era un porto di transhipment. Oggi hanno decretato che sarà un porto di destinazione finale? Per un bacino di utenza che assorbirà milioni di TEU? Certo, Bari è una grande città e la Puglia non è una regione povera, ma 3 milioni di TEU è dura piazzarli in un futuro dove il PIL italico decresce invece di crescere.
Tra l'altro, per fare 3 milioni di TEU a un porto di transhipment bastano 1 e mezzo, in un porto di destinazione finale debbono

essere proprio 3 milioni. Si legge che la rotta Asia-Europa, che è stata cornucopia degli ultimi anni ed è ancora quella che porta i margini maggiori alle compagnie di navigazione, è in pesante declino. Qualche ingenuo pensa che si tratti di un declino congiunturale, io penso che il mondo cambia e che quella che oggi chiamiamo crisi sarà lo stato normale dell'*olive belt* di domani.
Le navi più grandi sono, più debbono selezionare i porti, non in base ai fondali ma in base ai volumi che prevedono di scaricare e caricare perché la toccata non si risolva in una perdita economica. Secondo Drewry per una nave da 13 mila una toccata deve produrre un movimento di almeno 3.000 TEU perché valga la pena farla. Quindi dietro ci deve essere un bacino di utenza molto consistente, una Lombardia perlomeno.
Assorbire 3.000 TEU a settimana, moltiplicato per il numero di compagnie che scalano il porto, non è impresa da nulla per un terminal, anche se è di transhipment. Ma in queste faccende il buon senso è il nemico pubblico numero 1. Bisogna dire, bisogna credere: tre milioni di TEU, 50 mila posti di lavoro! Anche a Taranto, come nel caso di Monfalcone, ci dev'essere dietro "uno che conta", il "potere forte", che sa benissimo di cosa si parla e si prepara ad incassare altri milioni di soldi pubblici in nome dell'agognata "crescita".
Quando nei porti si apre un bando di gara per un'opera pubblica finanziata, i costruttori accorrono a frotte. Per i gestori ci vuole il lanternino. Come gli inquilini di un complesso residenziale? Magari. Quello resta vuoto se non trova gli inquilini e poi alla fine la banca se lo riprende ed è morta lì. In un porto il gestore si trova solo a suon di altri finanziamenti pubblici, agevolazioni, incentivi, contributi, esenzioni. Alla fine il contribuente gli ha pagato anche le mutande per farlo venire. E quello, appena arrivato, dichiara alla stampa: "Ho portato capitali, ho portato posti di lavoro in questa città. Merito gratitudine". Pure.

Dove vada lo shipping negli anni prossimi, piacerebbe saperlo anche a me. La risposta non sta né nei noli né nei cantieri, né nelle navi né nei porti. Sta nella divisione internazionale del lavoro. Se continua così, che il Far East produce e l'Europa

consuma, possiamo ben dimenticare i tassi di crescita degli anni passati.
Se le preoccupazioni per l'ambiente e il surriscaldamento del pianeta aumentano, qualche norma restrittiva sui carburanti delle navi sarà pur decisa. Scioperi nel settore dei porti, dell'autotrasporto, del cargo aereo sono all'ordine del giorno, la forza lavoro dei trasporti e della logistica reclama la sua parte, è un mondo dove si lavora sempre con l'acqua alla gola, incalzati dai ritmi, con orari senza orario, dove c'è stress e spesso rischio elevato.
Possiamo pensare che tutto fili liscio come in questi ultimi decenni? E' stata finalmente approvata la Maritime Labour Convention, ratificata da 30 Paesi che rappresentano una bella fetta del tonnellaggio mondiale. Ciononostante continueranno a sussistere ed operare e competere sul mercato le compagnie, le società *irrimediably substandard*. Ma incidenti come quello della "Costa Concordia" lasceranno qualche conseguenza.
E incidenti come quello della "Rena" o della "MSC Flaminia" pure, si spera. Ambedue avevano a bordo sostanze tossiche non dichiarate, la compagnia non controlla quello che imbarca, si trincera dietro il solito *is said to be*, i terminal non controllano il peso effettivo dei container e succedono gli incidenti, i disastri ambientali.
Quelli dell'Agenzia mondiale delle Dogane, citando proprio il caso della "Rena", hanno già detto che i controlli attuali sono insufficienti e bisogna irrigidirli, gli Stati Uniti non abbandonano l'idea di scannerizzare tutto. L'andazzo degli ultimi anni, degli anni della liberalizzazione selvaggia, che hanno premiato i peggiori e penalizzato i migliori, dovrà pur finire, non è pensabile che il mare sia l'habitat dove tutto è permesso.
La divisione internazionale del lavoro oggi crea nuove rotte, quella più fiorente è il Far East-Africa occidentale/Sud Africa, regno attuale del project cargo e di heavy lift per l'impiantistica, le infrastrutture di base, la tecnologia mineraria, ma presto mercato forte del container. E' la potenza neocoloniale della Cina che si fa sentire. Sono le rotte che hanno origine e destinazione in America Latina, è il nord-sud che vince, l'est-ovest ristagna.
Il Mediterraneo perde anche sul bulk, la classe Aframax delle petroliere è quella che soffre di più. Perdiamo anche sul project

cargo non solo perché ai nostri porti, invasati dal container, non interessa un fico secco ma perché la nostra impiantistica ha trovato concorrenti temibili. E' l'industria italiana che perde e dunque perdono anche i nostri porti. Un paese deindustrializzato non può avere una portualità forte. Scavano, scavano, scavano i nostri porti e rischiano solo di scavarsi la fossa.
Il gigantismo navale seleziona i porti, alza le barriere all'ingresso ed è ovvio che escono vincenti i porti più strutturati, quelli con il bacino di traffico più ampio e con le professionalità più consolidate, i vecchi porti. In Italia il trend favorisce Genova, con tutti i suoi difetti, l'effetto concentrazione favorisce il porto con maggiori risorse e con un pluralità di tipologie di traffico, le ambizioni di Savona sono legittime ma che farà la Maersk, qualora partisse il progetto del terminal? Ci porterà il traffico di Genova e la somma sarà sempre zero, con tariffe che dovranno abbassarsi per competere con il vicino, *se* (c'è sempre un se) i due porti non riusciranno a servire i mercati d'oltralpe.
Ma per questo non ci vogliono fondali e navi grosse, ci vuole il treno e un mercato di utenza che ci creda, disposto a lasciare la via vecchia, di cui conosce tutte le insidie, tutti i costi, per scegliere una via nuova che non si ferma a Busto o a Novara, ma arriva sulle banchine.
Quello che ha capito l'importanza del treno per i porti e l'importanza dei terminal portuali per la ferrovia ha un nome: Giuseppe Pinna. E lo hanno crocifisso per questo, l'accordo con la Contship. E il suo contratto con Messina? Funziona ancora oggi quella linea di traffico.
Ancora oggi Genova e La Spezia, ma soprattutto La Spezia, in parte Livorno, rappresentano la maggior quota di traffico marittimo su rotaia. Dopo quelle iniziative di Pinna, si è fatto ben poco come progetti imprenditoriali, Trieste è il solo porto che ha aperto linee di traffico ferroviario verso nuovi mercati. Colpa di Moretti? Non mi sentirei di essere così severo.
Lui ha detto ai tanti cosiddetti "privati" che starnazzano chiedendo maggiore libertà: "Provateci voi con i porti, io ci perdo". E pochi hanno avuto il fegato di provarci oppure solo compagnie che di "privato" hanno ben poco. Il ferroviario è ancora un problema aperto per la nostra portualità e finché lo

sarà le ambizioni internazionali dei porti italiani saranno sempre frustrate.
Per questo i megaprogetti di terminal portuali che fanno i conti senza l'oste ferroviario sono destinati a fallire, questo vale non solo per i nuovi progetti ma anche per i porti storici. Pinna pertanto è un nome che la portualità italiana non dovrebbe dimenticare.
Lui aveva capito che il punto non è quello di andare in un porto e portarci dei carri e delle locomotive, ma di trovare la soluzione per un progetto imprenditoriale in grado di aprire una linea di traffico duratura nel tempo. Quindi è il partner marittimo l'elemento chiave, sia esso armatore o terminalista.
Da questo punto di vista Pinna è uno che ha contribuito molto più di altri che strillano tanto, affinché i traffici con O/D Italia non finissero nei porti del Nord. Che tormentone, questa storia dei contenitori che ci portano via i porti del Nord! Anche lì cifre sparate a casaccio, due milioni, tre milioni. Che palle! Proviamo ad ammettere la buona fede, ma non facciamo di tutta l'erba un fascio.
Viene giù della roba da Zeebrugge o da Rostock? "Ci portano via il traffico!" gridano i soliti. Ma vi siete chiesti da dove viene quella roba? Se viene dall'Inghilterra o dalla Norvegia volete che s'imbarchi a Liverpool o a Bergen per venire a Genova con tre/cinque giorni di navigazione?
E' ovvio che dall'Inghilterra o dalla Norvegia la roba passa per i porti olandesi, belgi, tedeschi e s'imbarca sul treno per arrivare in Italia. I nostri scambi con Irlanda, Gran Bretagna e paesi della Scandinavia avranno sempre una quota rilevante che passa per i porti del Nord, solo il Far East e il Middle East sono contendibili, anche la rotta atlantica per il Nordamerica passa meglio al nord. Ma non c'è nulla da fare, si continuerà a raccontare in tutte le sedi la leggenda metropolitana dei 2 milioni di TEU che i porti del Nord ci rubano. Era così una volta? Temo di sì, sono di quelle bufale di antica data e perciò più dure a morire.
Irrimediably substandard le chiama l'ILO. Ma il problema non è quello delle compagnie di navigazione che praticano l'illegalità sistematicamente. Prendiamo ad esempio l'incidente della "Rena", ottobre 2011. Noleggiata da MSC, fa la rotta Asia del Sud-Australia-Nuova Zelanda. Viene fermata dalle autorità australiane,

ci trovano 17 violazioni delle norme di sicurezza ma la lasciano proseguire, il substandard è accertato ma non perseguito, e la cosa naturalmente viene tenuta nascosta, l'Associated Press deve ricorrere al giudice e invocare il Freedom Information Act per poter mettere le mani sui documenti e rendere pubblica l'irresponsabilità delle autorità australiane.
La nave cozza contro la barriera corallina della Nuova Zelanda, sparge carburante, rovina uno dei paradisi naturalistici del pianeta, si spezza in due, perde container che fluttuano con pericolo per la navigazione a vela e poi finalmente affonda. 130 milioni di dollari il costo stimato delle operazioni di salvataggio e di recupero. MSC si lava le mani, non è proprietaria della nave, è responsabilità della Costamare greca, che l'aveva comperata quando era già una carretta, ma poi la Costamare in realtà non è lei ma una sua sussidiaria, solito gioco di scatole cinesi.
Le autorità neozelandesi, appena la nave va a sbattere e occorre organizzare i soccorsi, chiedono se c'era roba tossica a bordo, sì un certo numero di container tossici ci sono ma questo numero poi si rivela essere inferiore alla realtà, ce ne sono di più e le squadre di salvataggio e recupero se ne accorgono quando è troppo tardi. Anche per la loro salute.
Nel *bill of lading* di MSC, quello online, si dice che la compagnia non trasporta *dangerous goods*. Qualche spedizioniere senza scrupoli li ha fregati. E va bene. L'8 luglio 2012 scoppiano in pieno Atlantico alcuni container caricati sulla "MSC Flaminia", causando due morti e parecchi feriti, l'incendio che ne segue mette a rischio la nave. Scrive il Lloyd's List del 5 settembre: *The industry speculation was that the explosion had been caused by a container of calcium hypochlorite (a chemical shock treatment for swimming pools). The same chemical was blamed for the blaze on board the 'Charlotte Maersk' in 2010 and is possibly culpable for other casualties as well.*
MSC was quick to deny that the ship was carrying the chemical, but of course the liner would not have known if a container had been misdeclared by a shipper.
Un altro spedizioniere che li ha fregati. E va bene. Ma quello che voglio dire è che gli attori coinvolti in queste storie, compresi quelli che le raccontano, non appartengono al mondo degli

irrimediably substandard. Sono governi, autorità pubbliche, compagnie di rilevanza e fama mondiale, gente rispettabile.
Vuol dire che è il sistema di complicità e di omertà programmata degli "attori forti", non dei marginali, che rende possibili questi disastri, alla fine dei quali nella maggioranza dei casi il capro espiatorio è sempre il capitano. Più di due anni di galera si è beccato il povero filippino che comandava la "Rena", sul sito www.seafarersrights.org è riportata una ricerca (*When the ship master is cast as a criminal*) da cui risulta che il numero di comandanti incriminati è altissimo, pareggia quasi quello degli incidenti avvenuti. Chi avrà voglia di imbarcarsi se continua così?
Ma ci sono capitani e capitani, come non ricordare qui il nostro amato Schettino? La legge è uguale per tutti, è scritto da qualche parte. Ricordo che quando fu arrestato il Presidente dell'Autorità portuale di Genova, Novi, per delle accuse che si rivelarono infondate al processo, lo choc fu tale in famiglia che la povera signora Novi ne morì di crepacuore.
Il Presidente incarcerato chiese di poter assistere al funerale della moglie. Gli fu negato per pericolo di fuga. Schettino fu fermato in flagranza di reato, mi pare, aveva sul gobbo un po' di morti, eppure fu lasciato andare, non poteva fare a meno della pastasciutta come la prepara la sua mamma. "Non hai fiducia nella Giustizia?" mi chiedono "Oh certo, ma non altrettanta nella Magistratura". L'Associazione Agenti marittimi di Genova ha curato la pubblicazione del "Nuovo Manuale dei traffici marittimi", con contributi di vari autori. E' proprio un bel lavoro, c'è tanto da imparare, le leggi del mare sono l'impronta più profonda del cammino della civiltà.
Penso ai ragazzi che affronteranno l'esame di raccomandatario e a quelli delle altre antiche e nuove professioni del mare. Vedranno sparire la loro professione sotto i colpi dell'innovazione tecnologica, la *knowledge economy* del mare finirà nel calderone della *digital economy*? Che ne sarà di questi saperi, che mestieri eserciteranno i trentenni del 2050?
La disoccupazione giovanile al 35% in un Paese che ha ucciso l'innovazione di pensiero non lascia ben sperare. Sono generazioni fregate, che si sono fatte fregare, hanno creduto che studiare assicura un lavoro, una vita tranquilla, che se parli bene l'inglese è fatta, puoi anche non sapere l'Italiano, puoi anche

scrivere cuore con la q che tanto non se n'accorge nessuno, sono generazioni che non si sono ribellate a nulla, che non si sono rivoltate contro nessuno, che non hanno pensato di voler un mondo diverso, come se lo sognano loro, non hanno sognato in realtà. Ed oggi ricevono il benservito.
Uno studio accurato sull'occupazione nella logistica in un'importante regione italiana ha rivelato che solo il 3% è riservato a mansioni che richiedono preparazione universitaria. L'indagine annuale sugli sbocchi professionali dei laureati di 11 università lombarde ha rivelato che solo l'1% dei laureati finisce nella logistica, pur essendo la regione milanese sede di direzioni e vertici aziendali. Ma il laureato in logistica ha un'alta occupabilità, trova facilmente lavoro in altri settori.
Mi chiedo come mai esistono tanti master se il fabbisogno di soggetti con preparazione universitaria è così scarso. Mi chiedo dove andranno queste centinaia di migliaia di giovani laureati in un Paese che affida la sua crescita alle grandi infrastrutture e che sostituisce la materia grigia con il cemento. Le professioni del mare invece resisteranno, offriranno prospettive ai giovani, in esse si sono sedimentati secoli di usi e di costumanze, si sono formalizzati rapporti che le distanze marine, commerciali, rendevano difficili da gestire, da controllare, con esse si è consolidato un lessico che tutte le lingue del mondo hanno dovuto imparare. Erano globali prima che fosse inventata la globalizzazione, ma insaporite, colorate, contaminate da costumi municipali. Penso a questo e penso allora che la mia cultura, quella che mi porto dentro come sostanza del mio modo di essere, come "più segreta fibra" per dirla con il poeta, resisterà, non si farà travolgere, non si farà corrompere.
I giovani che a questa cultura si avvicinano siano consapevoli del suo valore, è una cultura, quella del mare, che è la sostanza stessa della civiltà. E non abbiano paura di parlar chiaro, di pensare a voce alta, di dire la verità a viso aperto, piaccia o non piaccia all'interlocutore, non siano filistei, non siano vili, opportunisti, non accettino di piegare la schiena, non sopportino i soprusi, soprattutto quelli inflitti agli altri. Il mare chiede coraggio a chi lo affronta e a chi dialoga con lui.
Ecco, Pinna, il sardo, era uno fatto così. Per questo è stato un buon manager e un buon giornalista.

Una ventata di novità nel trasporto ferroviario

di Mario Castaldo

Arrivò all'improvviso, non so bene quando. Era quello un momento particolare della mia vita lavorativa. Ero stato, da poco, nominato dirigente in un'azienda che era ancora come un ministero: un misto di burocrazia, gerarchia ed anche tanto sudore per chi stava sui binari.
Non ricordo esattamente se eravamo a fine 1989 o ai primi del 1990, ma questo non ha importanza (gli agiografi o meglio, in questo caso, i biografi saranno più precisi), sicuramente però quell'arrivo rivoluzionò il settore ferroviario, sia del trasporto passeggeri che merci.
La prima cosa che mi colpì vedendolo fu il suo sguardo vivo, poi la prontezza dell'intelletto, la dialettica comunicativa, la franchezza nell'esposizione del pensiero, l'entusiasmo nelle cose e soprattutto la passione in tutto quanto faceva.
Ecco, è proprio la passione che è anche sofferenza, (dal greco "pathos"), il motore di tutte le attività ed è quello che chiedo sempre ai miei collaboratori nel lavoro.

Il cambio di mentalità

La centralità del cliente divenne l'ossessione (cosa che da sempre è faro nelle mie azioni).Passammo dall'utente al cliente, dallo sportello alle filiali di vendita, sia per il trasporto dei passeggeri che per i clienti del trasporto merci.
La scelta delle migliori risorse da dedicare a queste strutture organizzative fu puntuale, il mandato preciso. Finalmente diventavamo un'azienda con una vera organizzazione commerciale.
Spesso ricordava, in proposito, i suoi anni trascorsi in Italtel, dove era stato fidato collaboratore della Bellisario ed aveva contribuito alla ristrutturazione di tale azienda, curando, in particolare, la revisione della rete di vendita. L'informazione e la comunicazione in funzione del cliente, l'altro filone oggetto di particolare attenzione.

Questi semi hanno portato ad un cambio sensibile della mentalità, forse non a tutti i livelli, ma sicuramente in un'area importante dei dirigenti e collaboratori.
L'ho accompagnato in vari incontri con grandi clienti e clienti minori: aveva lo stesso modo di rapportarsi, la stessa attenzione ai problemi e soprattutto la stessa illuminazione creatrice, o meglio evoluzione creatrice secondo il pensiero di Bergson.
Progettava, progettava sempre. Il suo talento stava, infatti, non solo nelle sue abilità personali o sociali quanto piuttosto in quelle di progettazione e comunicazione e quest'ultime erano tali da coinvolgerti sempre. Non potevi annoiarti. Aveva sempre temi, osservazioni, progetti che ti prendevano perché sapeva comunicare, interagire con i suoi ascoltatori, trovare le parole giuste per spronare nel raggiungimento dei risultati. Sapeva anche ascoltare, specie i clienti anzi, forse solo i clienti.
Voglio ricordare, in proposito, un incontro in cui mi chiese di essere accompagnato. "Dobbiamo andare da Falck", mi disse, con tono deciso, come arrivò a Milano, poi aggiunse "tu con chi, dell'azienda, parli e come vanno i trasporti". Risposi che i miei interlocutori erano gli operativi e che i flussi di trasporto delle materie prime stavano rallentando (la Falck era un cliente che movimentava via ferrovia svariate centinaia di migliaia di tonnellate l'anno di materie prime, semilavorati e prodotti finiti).
"Incontreremo il Presidente" mi rispose. Incontrammo Alberto Falck nel suo studio di corso Venezia a Milano. Fu un incontro pacato. Il Presidente, con la sua presenza fisica incombente ed al tempo stessa schiva, senza tanti preamboli, ci preannunciava l'idea di cambiare, chiudere la produzione dell'acciaio e riconvertire. Non sapeva esattamente in cosa, ma aveva chiaro che stava finendo un ciclo per la sua azienda e chiedeva a noi se fossimo interessati ad uno sviluppo logistico per una parte delle sue aree. Pinna ascoltò, in silenzio, a differenza di altre situazioni, non si lanciò subito con un'idea progettuale. Diede una risposta interlocutoria.
Andando via gli proposi io qualche idea sull'utilizzo di parte dell'area come piattaforma per il riciclo di prodotti con relativa logistica; non mi ascoltava, ad un tratto mi fissò e con tono duro ed al tempo stesso accorato, mi disse " sta scomparendo un

pezzo importante dell'industria del Paese, sta cambiando il mondo della Stalingrado Lombarda ".
Non diede alcun seguito alle mie idee. Mostrava in questi comportamenti quello che molti consideravano un difetto affermando: ha un caratteraccio. Di fatto andava diretto nelle cose e nei rapporti sempre con una forte integrità delle sue idee.
Creò - come dicevo - la vera organizzazione commerciale dell'azienda decentrando la definizione degli accordi con i clienti, fino allora, in massima parte accentrati, (si gestivano le c.d. concessioni di tariffe e non la definizione di prezzi legati ai servizi prodotti e venduti); attivando i modelli di gestione della forza di vendita: convention dei venditori, target e sistemi premianti per i venditori ecc…

Il ruolo delle Ferrovie

Capì il ruolo che le ferrovie e quindi il trasporto ferroviario potevano e possono svolgere per i porti, per l'intermodalità, per la logistica e per l'integrazione delle modalità. Per realizzare in sostanza un sistema di sviluppo per il Paese.
In questo credeva ed ha sempre creduto anche quando veniva colto dal pessimismo e dall'ineluttabilità del fato. Per questo progetto si adoperò sempre.
Non voglio fare un elenco delle cose fatte, perché come tutti gli elenchi, che pur l'attiravano, penso ai suoi scritti alla trasmissione di Fabio Fazio "Che tempo che fa", non sono mai esaustivi e possono peccare di una visione parziale. Comunque voglio ricordare le cose principali.
L'elenco che propongo qui di seguito ha una sua sintassi logico-temporale:

- creò la società del Gruppo, Italcontainer per lo sviluppo del combinato marittimo affidandola a Brunetto Malis;
- sviluppò l'accordo con il Gruppo Messina per lo sviluppo prima di Spezia e poi di Genova (ricordo in proposito anche il ruolo del comandante Benvenuto);
- sostenne il ruolo e lo sviluppo della Cemat attraverso varie iniziative ed ebbe un rapporto intenso con il suo a.d. Eugenio Muzio e con il suo Presidente Mauro Ferretti (altro grande protagonista nelle attività ferroviarie);

- appoggiò la realizzazione del porto di Gioia Tauro per opera del Gruppo Contship ed sottoscrisse l'accordo con tale Gruppo. *Anche qui ho il ricordo diretto dell'incontro fatto a Milano con il banchiere ligure-inglese Angelo Ravano, già sofferente con forti problemi di vista. Si spense nel 1994, un anno prima dell'attivazione del nuovo porto di trashipment da lui voluto. Anche in quell'occasione Pinna riuscì a sintonizzarsi (ne rimasi sorpreso) con un uomo dal carattere nettamente diverso dal suo ma con l'identica vena creativa*;
- lanciò l'idea (credo già all'interno del F.L.C.) e costituì un gruppo di lavoro per l'integrazione con il Cargo Aereo. Vi parteciparono importanti manager del settore;
- altresì costituì un importante gruppo di lavoro per lo sviluppo dei terminali intermodali. Anche qui parteciparono ai lavori soggetti di riferimento come Orlandi, Onofri. Conforti con noi, i suoi collaboratori, ma di questo farò cenno tra poco;
- in tema di terminali e logistica apprezzò pubblicamente in Assolombarda (*ricordo che mi disse letteralmente "sei bravo" con mio grande orgoglio)* lo studio da me presentato nel 1995 titolato "La ferrovia nel sistema logistico-Individuazione dei Poli Logistici in Lombardia" in tema di riassetto infrastrutturale e soprattutto dei servizi;
- costituì la società per il trasporto ferroviario dei prodotti chimici insieme con la GRP diretta dalla storica figura di De Girolamo;
- si adoperò per realizzare il primo sistema informativo per la gestione commerciale ed amministrativa dei trasporti ferroviari merci c.d. SIM (*ancora in uso anche se in fase avanzata di sostituzione*).

Non credo, ripeto di aver esaurito l'elenco. Ho dato solo evidenza di quelle che hanno maggiormente lasciato un segno di cambiamento e danno la dimostrazione del suo progetto, che è un progetto, prima di tutto di buon senso a cui ancora oggi attingiamo perché molte delle cose pensate sono ancora da raggiungere.

I rapporti manageriali

Nel corso del suo quasi doppio lustro, in ferrovia, lasciò un segno significativo anche nel rinnovamento delle risorse manageriali. Scelse un manipolo di giovani che pose in posizioni importanti di responsabilità. Alcune lavorarono con lui fianco a fianco altre, anche se operanti sul territorio, come me, cercarono di interpretare ed attuare gli obiettivi che poneva. Nei rapporti con i suoi collaboratori era schietto, diretto, a volte ruvido ma sempre equo.
Famose, nei nostri incontri manageriali, erano le sue sfuriate verso quelli che manifestavano incapacità ed indolenza o peggio, mettevano in atto atteggiamenti ostruttivi o di collusione con sindacati o Autorità. Non aveva rancori. Importanti, per lui, erano comunque i sodalizi lavorativi.
Di strada, comunque, ne è stata fatta. Di cambiamenti, sociali, economici, politici, di direzione manageriale anche nella nostra azienda ve ne sono stati. Non colgo, oggi, la positività o negatività di essi, faccio solo la costatazione del loro accadimento. Il momento attuale è critico sotto tanti aspetti. La situazione induce ad un pesante pessimismo, e non parlo, è evidente, solo di economia. Le eredità sono pesanti, le cose che si sarebbero dovute fare tante. Viaggiamo su un crinale, ad ambo i lati vi è un precipizio. La montagna in questo caso non è amica (caro Erri De Luca) proprio perché non è una montagna, è un macigno che ci siamo creati. L'indifferenza non è possibile. Occorre scorciare le maniche, non possiamo lasciare questo paese, questo mondo ai nostri figli, dobbiamo dargli una luce.
Dobbiamo soprattutto avere coraggio, noi dobbiamo cambiare, rinnovare, creare. Dobbiamo definire nuove dimensioni di sviluppo, dobbiamo realizzare un paese che possa avere e dare un futuro, dobbiamo dare basi solide di vero cambiamento, forse non possiamo delegare oppure, se lo facciamo, dobbiamo fare scelte giuste, oculate. Dobbiamo gridare e farci sentire e lavorare seriamente ed insegnare seriamente. Giuseppe, ti ho ringraziato pubblicamente durante la mia prima convention con i clienti, quando divenni direttore della Divisione Cargo, ti indicai come mio maestro, anche allora rispondesti al mio grazie dicendo che ero bravo (per la seconda volta). Ancora una volta ti ringrazio, ce la faremo.

Giuseppe Pinna, un maestro naturale

di Anna Donati

La notizia della morte di Giuseppe Pinna mi ha colto di sorpresa come sempre sorprende la morte, ma ancora più inaspettata perchè ho ancora in mente le ultime mail in cui sollecitava una ripresa di riflessione ed iniziativa per il trasporto delle merci.
Azioni politiche per mettere insieme idee e proposte, per continuare a sostenere l'intermodalità e strategie efficienti per il riequilibrio modale verso il trasporto marittimo e ferroviario, sempre con il necessario coinvolgimento delle imprese private.
Ma non erano solo questo i suoi messaggi, erano anche la voglia di mettere insieme le persone, le idee, le storie, di superare la frammentazione della sinistra che sembrava e sembra non riuscire a trovare una strada comune, dove ormai diventava difficile anche trovare interlocutori politici interessati a riflettere nel merito delle questioni, con una politica ormai sempre più avvitata su se stessa.
Era la sua voglia di avere uno sguardo lungo e largo su cosa stava accadendo nel mondo, dove il trasporto e la mobilità delle merci e delle persone era il derivato di fenomeni complessi che avevano a che fare con la delocalizzazione, con la scarsita' di materie prime, con l'innovazione tecnologica, con la crescita di altre aree del pianeta, con la cultura dei diritti, la democrazia e la crescita dei consumi. Una visione strategica cosi' ben rappresentata dallo stesso nome "Italiamondo" - che solo dai sottotitoli e dalle immagini ti faceva capire che la rivista a cui Giuseppe Pinna ha dedicato quindici anni del suo impegno e della sua creativita' - parlava anche di trasporto ed intermodalità.
Ho conosciuto Giuseppe Pinna nei primi anni 90, quando era il responsabile merci di FS, nel pieno del dibattito sulla realizzazione dell'alta velocita' ferroviaria ed il futuro delle ferrovie italiane, che coinvolgeva in modo ampio la politica, gli ambientalisti, gli esperti, le ferrovie, le citta' attraversate dalla nuova rete, sia nella mia veste di parlamentare e poi come assessore della città di Bologna.

Trovo' il modo di spiegarmi - senza darmi lezioni - cosa fosse il trasporto ferroviario delle merci e l'intermodalita come logica efficiente di consegna della merci, che metteva insieme la gomma con ferro e mare, e che aveva bisogno di una complessita' di azioni per tenere in piedi una catena efficiente e competitiva, di cui l'infrastruttura e gli interporti erano un pezzo importante, ma solo un pezzo della catena logistica.
Ho davvero imparato tanto dal dialogo con lui, che mi aveva aperto un mondo ed una complessità che mi sfuggivano. Mi spiegò l'importanza del coinvolgimento dei privati con ruoli decisivi per far funzionare la catena dell'intermodalità, innovando rispetto a tutto il dibattito pubblico/privato che sarebbe arrivato anni dopo, ma sottolineando sempre che il pubblico e la politica dovevano avere strategie ed incentivi leggibili, convincenti ed efficaci.
I suoi scritti, i suoi commenti, le sue bacchettate alle "trovate" di turno in materia di trasporti, ma anche gli ironici commenti, sono stati per me una fonte preziosa di apprendimento ed aggiornamento che di certo mi mancheranno.
Aveva molte curiosità verso il mondo verde e le sue idee, non solo perché era un curioso di natura rispetto alle novità ed ai nuovi fenomeni, ma perchè ritrovava nei contenuti nuovi punti di vista e nuove ragioni che alimentavano e confermavano le sue opinioni di comunista impegnato per cambiare e migliorare il mondo in cui viviamo.
Quando nel 1998 fui nominata nel Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Giuseppe Pinna era ormai fuori da FS ma i numeri del sistema intermodale da lui messo in piedi continuavano a crescere ed il nostro dialogo proseguì sempre con suggerimenti ed idee. In diverse occasioni fui io a chiamarlo per avere il suo punto di vista sulle diverse proposte che ci venivano avanzate nel CdA in materia di trasporto ferroviario delle merci: spesso era in disaccordo e mi spiegava le ragioni ed il suo motivato punto di vista. Ma sempre con garbo, ironia e cercando di non far trasparire la nostalgia e la delusione per non essere più della squadra FS.
Ma non si fermò ed Italiamondo era la nuova creatura a cui dedicò intelligenza e capacità di scrivere di cose complesse, per diffondere esperienze ed idee nuove, per stare al passo con i

tempi, per riunire mondi lontani che avevano bisogno di parlarsi e capirsi.

Aveva tanta attenzione alla politica ed ai luoghi delle scelte ed in questa veste mi ha coinvolto in articoli e dibattiti, seminari e proposte. Ma era deluso dalla disattenzione crescente della politica verso il mondo reale e trovava la frammentazione della sinistra un grande ostacolo per l'affermarsi di nuove proposte e fili comuni, ancora più necessarie in tempi di crisi mondiale. Dopo la fine nel 2008 del Governo Prodi, questa amarezza e queste difficoltà si allargarono, si faceva fatica a ripartire, ma Giuseppe non rinunciò mai a lanciare nuovi spazi e nuove occasioni per agire in modo collettivo.

Posso solo immaginare la sua rabbia quando questa estate in agosto venne approvato il provvedimento legislativo "spending review" che tagliava in tutti settori, dagli enti locali, alla scuola, alla sanità, ma dedicava ben 500 milioni di euro all'autotrasporto per restare sulla strada. "I soliti noti" anche al Governo tecnico di Monti, avrà sicuramente pensato, pronto ad inviarci a settembre uno dei pezzi graffianti contro le scelte sbagliate della politica.

Anche questa è la sua eredità e la sua lezione, la sua voglia di non arrendersi di fronte all'inerzia ed alla complessità.

Il lavoro di Giuseppe Pinna per l'internazionalizzazione

di Gianni Fiaccadori

Di lavoro in un'ottica di internazionalizzazione con Giuseppe Pinna se ne fece tanto. Lo consideravo una sorta di Don Chisciotte del Cargo aereo italiano, ma credo che questo attributo non gli sarebbe piaciuto affatto. Cercava di dare soluzione al paradosso di un comparto potenzialmente fortissimo, ma in realtà debole perché diviso.
Era, e voleva essere un trascinatore. Se poteva sembrare un Don Chisciotte, non era per la sua natura, ma piuttosto per quella delle sfide mostruose che si paravano di fronte all'evoluzione dei mulini a vento del cargo aereo italiano, all'ombra dei quali vivacchiavano i più.
Un esempio, fra i tanti, furono gli sforzi, e la campagna, per spiegare al Sottosegretario ai trasporti con delega al cargo aereo di un tempo, primo detrattore del comparto di cui aveva delega, che, l'importanza del cargo aereo cambiava drasticamente, se si considerava il trasportato in termini di valore e strategia al mercato (il Sottosegretario si era fermato al solo tonnellaggio).
Ci furono tre famiglie di azioni in cui, come ICE, collaborai: Air Cargo Market, Tiaca ed "Ailog est europa". Giuseppe vi profuse tanta energia, entusiasmo ed ostinazione nell'intento di trainare aziende e soggetti, grandi e piccoli a migliorare il livello di efficienza, a fare vera logistica, con occhio sullo sviluppo del sistema italiano. Purtroppo quella parte del lavoro che si fece assieme non sortì effetti determinanti, non produsse il punto fermo che avrebbe segnato un "prima" ed un "dopo". E' per questo che mi è difficile parlarne, perché non saprei bene dove cominciare e, senza un punto fermo, il racconto non nasce, gli eventi si confondono.
A tanti anni di distanza da quegli eventi, da quelle discussioni e da quelle affascinanti teorizzazioni, penso che avesse sbagliato Paese, imbarcandosi in un'impresa impossibile e, dunque, alla fine inutile, ma non so se questa fosse anche la sua conclusione: piuttosto la sua determinazione farebbe sospettare che la sua fu una scelta deliberata, malgrado tutto.

Per quanto riguarda il Tiaca (ed in ultimo l'ACE di Monaco), l'ICE finanziò per tre volte la partecipazione di aziende italiane, come stimolo alla creazione di un'aggregazione di imprese e servizi; il supporto fu poi interrotto, perché non era accaduto nulla di tutto ciò. Quando ho conosciuto l'Air Cargo Market sembrava un evento già semi-spacciato: venne tenuto in vita con vari cambi di impostazione (a cui ICE partecipò), ma si spense comunque; non ricordo il reale motivo della sua fine.
Per quanto concerne AILOG, i corsi di management in logistica per l'est Europa finanziati al 50% dal MISE per anni, forse risultati ve ne furono, ma non si è mai riuscito a capire esattamente quali (in termini quantificabili): lì si che vidi un distacco progressivo di Giuseppe dall'iniziativa. Comunque, oggi, di questa esperienza non esiste più nulla: nel 2012 la nuova gestione di Ailog, non volendo più impegnarvi fondi, ha staccato la spina al programma. Nelle ultime occasioni in cui l'ho incontrato (fugaci riunioni al Ministero), notai che, rispetto al Giuseppe entusiasta, battagliero ed arringatore, c'era un po' di disincanto; era, però, certamente un disincanto molto lieve, soprattutto per una persona avanti, come lui, negli anni e con qualche problema di salute. Non avevo con lui una familiarità tale da poter capire cosa pensasse su vita, mondo, lavoro. Lo consideravo un amico (con tutto il rispetto per la sua maggiore età), ma conoscendolo in fondo pochissimo (cioè non al di fuori delle occasioni di lavoro). Avevamo avuto, molti anni prima, due furibonde litigate, che si erano poi sciolte come neve al sole, senza alcuna traccia di rancore: è per questo che lo consideravo un amico. Lo stimavo per il suo profondo radicamento nel bene comune, finendo per trovare le sue intemperanze caratteriali anche divertenti.
Le discussioni che aveva erano raramente pacate, perché ci buttava dentro tutta la sua passione. La sua dialettica poteva diventare furibonda, ed aveva certamente un gusto spiccato per la tenzone (me lo confessò), ma non era una passione individualista, egoistica, anzi, era sempre diretta all'obiettivo comune ed animata da uno spiccato senso della comunità di lavoro. Capitava pure che rabbuiato da qualche strenua disputa, lo vedessi all'improvviso guardare in alto per un po', perplesso, poi farsi bonario, e guardare noi con un sorriso mite e divertito: è così che mi viene di ricordarlo.

In ricordo di Giuseppe Pinna

di Antonio Malvestio

Quando muore un caro amico si è sempre tristi.
Per Giuseppe Pinna non possiamo non esserlo, ed altri testi in questo libretto ne scandagliano le molte qualità e l'eredità tecnica e manageriale e la direzione che ci ha lasciato.
Io desidero qui ricordare una sua caratteristica particolare: quella di non lasciare mai un argomento in sospeso per poter definire una serie precisa di azioni per poter fare un passo in avanti. Una vera lezione di management per tutti quanti hanno avuto la fortuna di lavorare con lui.
Tutti noi che lavoriamo in ambito aziendale sappiamo come una bella quota di managers ha un'abilità particolare nel parlare e parlare e parlare, in modo forbito ed usando tutte le parole canoniche dello slang necessario per dimostrare competenza, ma senza dire assolutamente nulla. Giuseppe in questi casi friggeva nel suo posto per un po' e poi sbottava, facendo una sintesi di quanto discusso fino a quel momento per proporre i due – tre punti che riassumevano l'oggetto del contendere per passare poi ad indicare il da farsi.
La sua competenza indubbia in logistica e nell'intermodalità costituivano il substrato su cui lavorava dialetticamente. La sua estrema onestà intellettuale gli consentiva di essere di parte non senza poter risultare oggettivo.
Ma aveva una capacità di guida ed un impegno senza pari che non gli consentivano di non intervenire e gli davano la possibilità di lasciare sempre un'impronta nei dibattiti che gli altri non potevano mai ignorare.
Era quello che si definisce un leader naturale e carismatico; quando parlava, i presenti ammutolivano e lo ascoltavano; quando taceva, si attendeva il suo intervento. Era l'intervento che aiutava a fare la sintesi di quanto discusso fino a quel momento e aiutava il gruppo di lavoro a ritrovarsi dopo una discussione che aveva avuto qualche deriva.
Noi che abbiamo lavorato con lui nel FLC, che ha guidato entusiasticamente per molti anni e che ha poi per altri numerosi

anni aiutato a continuare la sua attività di successo, abbiamo potuto conoscerlo bene ed abbiamo potuto apprezzare i suoi costruttivi contributi.
E lui è stato un ottimo presidente, stimolante e sempre in prima linea nel dibattito. Ci ha poi aiutato nei momenti di difficoltà e ci ha aiutato nella rinascita operativa. Non poteva digerire i contatti del FLC con il sottosegretario del governo Berlusconi, fedele alle sue idee, ma, come ho già detto all'inizio, era oggettivo nel valutare l'importante aumento di visibilità che il FLC stava conseguendo.
Con l'età, come è naturale, era diventato talvolta più prolisso, il ragionamento e l'eloquio si potevano talvolta perdere per qualche istante, incepparsi. Piccoli problemi che quelli più giovani di lui osservavano con tenerezza: continuava sempre a travolgere l'audience con il suo impegno e la sua energia.
Dunque Giuseppe ci lascia un'intuizione: far sedere attorno allo stesso tavolo caricatori, trasportatori ed altri attori della logistica per stimolare quanto necessario a fare progredire l'intermodalità.
Ci lascia una visione moderna della logistica sostenibile che sta tornando verso la direzione che lui da molti anni aveva indicato e che nei suoi tempi in ferrovia aveva saputo realizzare come nessuno ha saputo dopo di lui.
Ci lascia un esempio di impegno continuo, di operosità e dinamismo che non potremo mai ignorare. Gli americani direbbero che ci ha indicato un benchmark che dobbiamo saper quanto meno avvicinare se non potremo raggiungerlo.
Ci lascia un esempio di coerenza: si poteva essere d'accordo o in disaccordo con lui, ma si riusciva sempre a parlargli e ad essere ascoltati e si poteva constatare come comunque ed in ogni modo era intrinsecamente coerente in ogni cosa che diceva. Non sono molti quelli che sanno ascoltare: Giuseppe lo faceva sempre ed era attento a capire ogni contributo. E faceva domande, sempre centrate, indizio di un ascolto attento e capace di scandagliare quello che c'era dietro ogni dichiarazione.
Ci lascia un chiaro messaggio di non usare mai la politica per aggirare gli ostacoli: il prezzo da pagare può dopo essere più alto dei benefici.
Ci lascia un esempio di capo, di presidente, di coordinatore sempre impegnato al fare, senza perdere tempo e affrontando i

problemi senza meline, parlando chiaro e diretto. La sua energia sarà di esempio per tutti i giovani e dobbiamo trasmettere il suo esempio alle generazioni di tecnici che si stanno formando.
Cosa dobbiamo fare per non interrompere l'azione da lui iniziata e per non vanificare la sua intuizione per l'intermodalità? Dobbiamo continuare nella sua strada, credendo nell'intermodalità: si tratta di una necessità più che di una opportunità. Chi pensa in modo sostenibile, non può non pensare all'intermodalità come un obbligo per la logistica. Sicuramente dunque il FLC dovrà continuare quell'azione, accettando la sfida di lavorare per trovare chi saprà superare i volumi intermodali raggiunti da Giuseppe e poi declinati.
Ricordiamo dunque Giuseppe oggi con questo libretto, ma continueremo a lavorare per l'intermodalità. Tra qualche anno molte delle cose che aveva pensato, e che tutti noi che lo ricordiamo stiamo lavorando per realizzare, saranno realtà. Molti di coloro che in quel momento considereranno l'intermodalità una cosa normale non sapranno di Giuseppe Pinna. Dunque a noi il compito di testimoniare la nostra amicizia per l'uomo e la nostra riconoscenza per quanto il tecnico ha fatto: faremo in modo che non ci si dimentichi di Giuseppe.

In memoria di Giuseppe Pinna

di Eugenio Muzio

Giuseppe Pinna ci ha lasciato all' improvviso il 30 Agosto senza che si potesse immaginare solo un mese prima un così triste evento. Ci eravamo visti a Roma nel mese di Luglio per impostare ancora una volta un nuovo progetto di trasporto combinato che nelle intenzioni avrebbe potuto contribuire in modo fattivo a risollevare, almeno in parte, la profonda crisi che ormai da qualche anno affligge il traffico nazionale. Nell' occasione Pinna era sempre lui : determinato, entusiasta, fiducioso di poter costruire qualche cosa che richiamasse adeguatamente l'attenzione.
Chi scrive ha avuto il piacere e l'onore di lavorare al fianco di Giuseppe Pinna per tutto il periodo della sua permanenza alla Direzione del settore merci delle FS. Sono stati otto anni eccezionali nei quali si è costruita la realtà dell' intermodalità strada rotaia in Italia e nei quali al doveroso contatto professionale si è quasi subito affiancata una reciproca stima, sfociata poi a breve in una vera e propria amicizia.
Grazie a Pinna le FS compresero profondamente la enorme valenza che il trasporto intermodale poteva rappresentare per il sistema ferroviario italiano del trasporto merci che registrava un sempre più crescente declino nel traffico tradizionale . Pinna si rese conto , anche vista l'esperienza di altri paesi - in primis la Germania – che solo impostando un piano strategico per favorire l' intermodalità si poteva tentare di riportare alla rotaia quote di traffici ormai da tempo conquistate dalla strada. Si fece quindi promotore di incontri, dibattiti, ed azioni promozionali per raggiungere lo scopo. Episodio emblematico fu l'attivazione del primo treno shuttle destinato al combinato Milano Rogoredo – Pomezia. Ebbe un notevole successo di mercato grazie ai tempi di percorrenza(partenza la sera del giorno A da Rogoredo e posizionamento a Pomezia per lo scarico alle 6,30 del giorno B). Simili performances purtroppo furono perdute negli anni successivi e penso che oggi sarebbero irrealizzabili.
Questa iniziativa rappresentò una vera e propria rivoluzione nel sistema e fu ripetuta gradatamente su tutte le altre relazioni di

traffico nazionali diventando così il motore dei notevoli volumi di traffico raggiunti all'inizio degli anni 2000. E' mio convincimento che senza l' azione incisiva di Pinna all'interno del gruppo FS difficilmente si sarebbe potuto realizzare questa innovazione.
All'epoca ero il responsabile della Cemat la società italiana del trasporto combinato. Ed è stato grazie alla Presidenza in Cemat di Mauro Ferretti e all' azione di Giuseppe Pinna se siamo riusciti a sviluppare in modo eccezionalmente valido il trasporto combinato in Italia raggiungendo in ambito europeo la posizione di vertice per treni e treni*Km realizzati nel traffico nazionale e la seconda posizione assoluta, mettendo a fattor comune traffico nazionale e internazionale, dopo la società.tedesca Kombiverkehr.
Pinna aveva il dono di capire al volo le situazioni e se quanto propostogli lo convinceva la susseguente attivazione avveniva in tempi ristrettissimi. Chi conosce le FS e conosce anche la lentezza con cui tutta una serie di iniziative possono essere portate avanti non per cattiva volontà, ma perché la macchina burocratica per una simile dimensione impone molto spesso tempi non brevi, può ben capire quanto stupefacente ed esaltante poteva essere lavorare con quest'uomo.
Ricordo un aneddoto curioso ma illuminante: un giorno Ferretti ed io eravamo in ufficio da Pinna per illustrargli un progetto che avrebbe permesso a Cemat di collocarsi in una posizione nettamente più importante in ambito internazionale con l'acquisizione di una quota molto significativa della società belga TRW che all' epoca si trovava in grosse difficoltà. Ovviamente prima di proporre il tutto nel Consiglio di Amministrazione volevamo conoscere il parere del rappresentante del socio di maggioranza. Pinna ci ascoltò con un aria un po' sibillina, fece alcune domande e dopo poco la risposta fu immediata: facciamolo perché può essere a livello europeo un segnale forte di chi siamo. Era la riprova di come l'uomo capiva velocemente le opzioni strategiche.
Infatti anche nel settore del traffico internazionale, nel quale storicamente erano massicciamente presenti nel nostro paese gli insediamenti dei grandi operatori esteri, fu grazie a Pinna se riuscimmo a compiere un passo dopo l'altro, ad inserirci come Cemat nel contesto europeo e a conquistare posizioni anche di

pariteticità che ancora oggi permettono alla società di avere un ruolo in ambito Europeo.
Pinna è stato anche l'uomo che ha creato e sviluppato il trasporto intermodale dei container fra i porti Italiani e l'interno del paese con la enucleazione dall' INT di questa attività e la fondazione di Italcontainer, società che all'origine vedeva come soci di riferimento il gruppo FS e la società cooperativa di diritto belga Intercontainer che all'epoca gestiva quasi tutto il traffico internazionale europeo in questo settore. L'idea fu particolarmente felice e nel giro di pochi anni i volumi di traffico gestiti direttamente in traffico nazionale e come rappresentanza di Intercontainer per quello internazionale furono di notevole dimensione inserendo l'Italia fra i protagonisti a livello europeo con un particolare apprezzamento degli armatori per questa nuova formula.
Voglio anche ricordare la grande capacità che lo caratterizzava come fucina di idee non solo sul business in quanto tale, ma come uomo che sapeva creare squadra, che sapeva unire all'attività professionale risvolti culturali che ben si coniugavano con le attività in cui era coinvolto.
Credo che una delle migliori espressioni di questa capacità sia il Freight Leader Club. L' idea originaria fu interamente sua: creare un nuovo punto di incontro in cui in numero chiuso fossero ammesse le più grandi aziende italiane di produzione, logistica e trasporto. Scopo è stato di realizzare un forum di dibattito e discussioni per tracciare in Italia delle linee guida per una significativa rivisitazione dei sistemi di trasporto, raccolta e distribuzione delle merci con una particolare attenzione all'intermodalità nelle sue varie formule. Ricordo che l'FLC fu fondato nel 1991 e la prima riunione formale, con la presenza di grandi personalità dell' ambiente, si tenne ad Alghero.
Geniale fu l'idea di pubblicare dei quaderni che esprimessero il pensiero e le nuove idee senza peraltro nessuna etichettatura che hanno lasciato un segno nella letteratura del settore. Nella prima fase quasi esclusivamente ci si occupò di intermodalità anche a livello giuridico per tentare di uscire dalle nebbie di una legislazione italiana che di fatto ignorava questo sistema di trasporto. Sulla spinta di Pinna annualmente era organizzata un'Assemblea che diveniva in un contesto di grande rilassatezza

un appuntamento fondamentale professionale, culturale e associativo che consentiva anche di instaurare rapporti di amicizia che difficilmente avrebbero potuto crearsi in altri ambienti.
Terminata la sua permanenza nel gruppo FS Giuseppe Pinna ha avuto il coraggio e la grinta di trasformarsi in giornalista ed editore fondando ItaliaMondo. ItaliaMondo con l'azione di Pinna è stato negli anni un giornale validissimo fuori dagli schemi, che ha affrontato le tematiche di riferimento più dal punto di vista strategico ed evolutivo che non quale normale cronistoria di esperienze e di situazioni. Anche in questa veste non posso che dire grazie all'amico Giuseppe perche si spese nuovamente in favore dell' intermodalità ed in non poche occasioni mi fu utile il suo supporto, in alcuni casi anche critico.
Vorrei concludere questo ricordo affermando che nei quasi trent'anni che ho passato nel mondo del trasporto combinato in Italia ed in Europa, Giuseppe Pinna ha rappresentato per me una persona eccezionale per intelligenza, onestà, trasparenza e linearità di comportamento.
Con grande tristezza dico ciao Giuseppe, non ti dimenticherò.

Giuseppe Pinna: un vulcano di idee e di proposte

di Alessandro Ricci

Ho conosciuto Giuseppe Pinna nel settembre del 2004. Ero appena arrivato in Interporto e Gilberto Galloni , il direttore, mi aveva preparato l'incontro voluto da Pinna, nella sua qualità di presidente di Italmondo. Furono 2 ore che impressero in modo molto forte quella simpatia, ma anche quella franchezza, che ha poi caratterizzato il nostro rapporto negli anni successivi.
Era il tempo non solo della rivista e delle iniziative editoriali ma anche dell'opificio multimodale di via Gioberti, della partecipazione ad alcuni progetti internazionali, della costituzione di una agenzia nazionale per la promozione e lo sviluppo della logistica guidata dall'amico Giancarlo Tesini.
Confesso: Galloni nei giorni successivi dovette farmi il ripasso della mole di cose di cui Pinna mi parlò in una sorta di monologo senza sosta. Questa era una particolarità di Giuseppe: inondarti di informazioni, notizie, comunicazioni in un tempo brevissimo, magari su cose diverse fra loro ma ugualmente tutte essenziali ed importanti secondo la sua impostazione e Lui si aspettava risposte e decisioni praticamente in tempo reale.
Inutile negarlo : non avevo capito molto in quell'incontro e mesi dopo mi disse che aveva compreso, ma che aveva apprezzato la mia disponibilità a studiare ed approfondire in modo umile e senza spocchia; questo approccio era per lui l'essenziale, e scattò la simpatia reciproca. Difficile scindere le cose: i ricordi del passato, le esperienze professionali, il successo e le delusioni in Ferrovia, la politica (quella vera), il "chiodo fisso"dell'intermodalità, l'autotrasporto, la ricerca scientifica; un mix di messaggi e di contenuti sul tavolo di ogni incontro o in ogni occasione di confronto. Dovevi essere sempre attento e connesso; uscivi un attimo dalla riunione , magari per rispondere al telefono , si parlava del controllo del budget sulla rivista , magari "litigando" per qualche decina di euro, e rientravi che si discuteva degli scenari economici europei piuttosto che mondiali.
Giuseppe era così, vulcanico come poche persone ma altrettanto passionale nell'agire quotidiano. Con idee fortemente radicate,

ma sempre pronto a metterle in discussione pur nel rispetto di principi per Lui inviolabili.
Credeva nel trasporto ferroviario e nell'intermodalità, ma se parlavi di "autostrada viaggiante" o di "autostrade del mare" andava su tutte le furie; per Lui erano una sorta di resa all'obiettivo di fondo. Ha sempre rivendicato con orgoglio di aver creduto nella utilità degli interporti come luogo deputato a favorire lo scambio modale e aveva ragione, anche quando ne sottolineava i limiti, la eccessiva presenza in alcune aree o quando ne rimarcava la latitanza in Lombardia e a Roma.
Mi spiace che Giuseppe non abbia avuto tempo e modo di poter apprezzare la legge di riforma del quadro normativo degli interporti approvata di recente dalla Camera dei Deputati, e ora alla discussione al Senato: avrebbe trovato nel testo tante sue considerazioni: il piano generale dell'intermodalità, le azioni per evitare le pure speculazioni immobiliari, gli standard minimi di attività ferroviaria che ogni interporto deve poter produrre per essere parte della rete nazionale, i corridoi europei, le competenze fra i diversi livelli istituzionali, la collaborazione fra tutti i soggetti che concorrono al trasporto intermodale.
Erano questi gli argomenti, assieme alla distribuzione urbana delle merci, che Giuseppe con grande competenza e con tanta passione mi pose fin dal primo incontro. È amaro doverlo ammettere, ma da quel 2004 ad oggi su questi argomenti significativi risultati concreti non si sono visti; la crisi economica, il disastro internazionale, il rallentamento della crescita, e in tanti casi anche la decrescita, hanno condizionato molto, ma di certo la politica con le scelte strategiche è stata latitante, o quantomeno non all'altezza della sfida.
Nuovi studi, nuove analisi della realtà tanti documenti, la conoscenza dello stato dell'arte non ci manca; ora serve la concretezza delle proposte: poche ma mirate, e che non comportino investimenti troppo impegnativi i cui risultati vedremmo fra 20 anni . La rivisitazione del piano della logistica poteva essere una occasione, ma la conclusione non mi pare vada esattamente in questa direzione. Si cominci dalle cose sulle quali a parole siamo tutti d'accordo: sportello unico doganale e corridoi doganali fra porti ed interporti; si separi davvero la gestione della rete ferroviaria dal vettore per dare fiato alla

concorrenza; si metta ordine nella gestione dei terminal e si risolva il tema delle manovre ferroviarie; si completino interventi infrastrutturali minori per liberare alcuni colli di bottiglia; una politica incentivante per lo sviluppo della intermodalità su 4 /5 anni certi che premi solo nuovo traffico ferroviario, che selezioni i nodi di partenza e arrivo e che dia priorità a collegamenti che nel tempo (4/5 anni) possano diventare stabili sul mercato senza sostegno, si premino le imprese del manifatturiero che superano il franco fabbrica, si adottino misure per far crescere la qualità dei servizi logistici, si metta ordine nella galassia del trasporto urbano delle merci.

Non sono soluzioni risolutive dei nostri ritardi ma sono azioni che si possono attuare da subito, e sarebbe già un bel segnale di cambiamento. È davvero così difficile cominciare da qui? Pare proprio di sì se ancora siamo qui a chiederlo e a rivendicarlo. E queste sono le cose che facevano inalberare Giuseppe Pinna quando parlavamo di politica, una distanza abissale fra le parole e i fatti . Difficile dargli torto, anche se è davvero amaro ammetterlo. Ciao Giuseppe.

In ricordo di Giuseppe Pinna

di Giuseppe Sciarrone

E' stato Eugenio Muzio a farmi sapere, a metà mattinata di una giornata di lavoro, che da qualche ora era scomparso Giuseppe Pinna. Sono rimasto malissimo, ho interrotto ogni attività, rimanendo seduto alla mia scrivania a pensare, senza far niente, almeno per mezz'ora. Quanto mi dispiaceva, non volevo crederci. Sapevo che il suo stato di salute non era dei migliori, quando ogni tanto veniva a trovarmi per un'oretta di chiacchierata mi raccontava dei suoi acciacchi, lo scorso inverno mi aveva parlato, per chiedere la mia opinione, su una nuova iniziativa che aveva in mente per rilanciare Italia Mondo. Acciacchi e voglia di fare, come sempre da quando, ormai vent'anni fa, ci siamo conosciuti: non potevo pensare che fosse prossimo alla fine dei suoi giorni.
Quando mi ripresi, telefonai a Luciano Masella, suo fedelissimo, per sapere dove e quando ci sarebbero stati i funerali, anche se già immaginavo quale sarebbe stata la risposta di Luciano.
Avevo quindi cominciato a pensare a come avrei potuto salutarlo, quando mi è arrivata una e-mail da Pietro Spirito che proponeva ad alcuni amici di Giuseppe, tra cui anche il sottoscritto, di predisporre in tempi brevi una pubblicazione in memoria di Giuseppe Pinna da presentare entro la fine di settembre.
Telefonai a Pietro aderendo naturalmente alla iniziativa, ma facendogli presente che vedevo un problema serio: non mi sentivo in grado di scrivere il mio contributo sul tema "Le politiche del trasporto merci" che mi aveva assegnato.
Si trattava infatti di scrivere un vero a proprio "saggio" sul tema, almeno così avevo inteso la proposta di Pietro, ed un "saggio" è una cosa seria ed impegnativa, che richiede tempo che purtroppo non avevo, con margini così ristretti. Non solo, ma dissi a Pietro che non mi occupo di trasporto merci da ormai cinque anni, non sono affatto aggiornato, ed non ho nessuna intenzione di espormi a cattive figure. Pietro fu molto comprensivo, mi disse scrivi pure quello che vuoi, ma ci tengo che tu sia nella pubblicazione.Cosa che cerco di fare in modo almeno dignitoso, attraverso il racconto di alcuni episodi della nostra comune vita

professionale, che in qualche modo possono ricordare le caratteristiche e le qualità dell'uomo.

***

Innanzitutto una indubbia capacità di visione. Fu uno dei primi a cogliere l'importanza che avrebbe potuto avere per uno sviluppo più organico del settore di cui si occupava, quello del trasporto merci, la costituzione di un organo permanente di programmazione quale il nuovo Comitato Interministeriale di Programmazione Economica dei Trasporti (CIPET). Venne a trovarmi, ripeto tra i primi, appena nominato Coordinatore di tale Comitato e cominciò a parlarmi con grande convinzione e con il consueto fervore dei tre temi che lui riteneva prioritari: lo sviluppo dell'intermodalità, la razionalizzazione del nascente sistema degli interporti, il ruolo della ferrovia a sostegno del rilancio della portualità italiana

Non mi soffermo su cose che tutti conoscono: il grande sostegno che ha sempre dato a Ferretti e Muzio per lo sviluppo della Cemat, la battaglia che ha combattuto affinché le risorse finanziarie per gli interporti fossero dedicate agli impianti che veramente servivano.

Voglio invece ricordare che quasi da subito cominciò a parlarmi di Gioia Tauro, delle intenzioni di Angelo Ravano di utilizzare l'esistente bacino per trasformarlo in un grande porto di transhipment, dell'importanza per la ferrovia di essere parte del progetto, garantendo i necessari livelli di accessibilità al nuovo porto.

Ero appena passato dal CIPET all'Area Trasporto di FS che mi disse: dobbiamo incontrare subito Ravano. Organizzò l'incontro di pomeriggio a Milano, nella bella sede di Palazzo Litta delle Ferrovie. Passammo a discutere quattro ore, Ravano, lui ed io, intorno ad una tavola imbandita di tramezzini e dolcetti ragionando del progetto e della possibilità di una partnership. Angelo Ravano non era certamente un interlocutore facile, ma quel pomeriggio Giuseppe fu davvero grande, mise sul tavolo gli argomenti giusti, quelli che Ravano si aspettava con la consueta determinazione. Era già notte inoltrata quando ci stringemmo la mano: l'accordo era fatto.

Poi le cose non sono andate come ci si aspettava, da quell'accordo per le ferrovie derivarono più guai che soddisfazioni, l'accordo finì in pieno nel periodo nero, quello finale, della gestione di Lorenzo Necci, dove tutto era sospetto e tutto da buttare. Resta il fatto che quella operazione andava fatta, che, se si dovesse ripresentare una occasione simile, andrebbe rifatta e che Giuseppe la condusse i maniera impeccabile.

***

Contrariamente a quanto si possa pensare, dato il suo carattere impulsivo, Giuseppe avere grandi doti di freddezza nelle situazioni critiche e capacità di reazione tempestiva.
Era l'Agosto, mi sembra di ricordare, del 1995. Allora il sistema ferroviario delle merci era molto diverso da quello di oggi. Il trasporto a carro singolo era ancora largamente preponderante ed in quella estate ci fu una domanda di trasporto internazionale del tutto inattesa. Talmente inattesa che, di giorno in giorno, il livello di congestione dei principali itinerari dell'arco alpino centrale andava aumentando sino ad arrivare al collasso: il traffico merci e viaggiatori (anche quest'ultimo molto maggiore di oggi) era praticamente paralizzato ed il grave fenomeno andava diventando, tra l'altro, un importate fatto di cronaca (come spesso avveniva, negativa per la nostra azienda).
Passammo una intera giornata a predisporre il piano di emergenza: le tracce, la priorità, gli scali a supporto, le locomotive, tutti i possibili fattori che ero in grado di mettere a disposizione. Poteva funzionare, avremmo garantito la regolarità del servizio viaggiatori, ed in tre/quattro giorni avremmo smaltito il traffico merci. C'era però un problema: mancavano i macchinisti, erano in ferie. E qui Giuseppe ebbe il colpo di genio. Alla fine di una giornata durissima, tutti stanchi morti, mi disse: offriamo dei soldi per rientrare dalle ferie. Fui colpito dalla trovata e, dopo qualche minuto di sorpresa, chiamai il capo del personale, chiedendogli se c'era mai stato qualche precedente. Mi rispose: mai. Ma decisi di andare avanti e lo dissi a Giuseppe, il quale mi chiese: quanto gli offriamo?

Scrivi la tua idea su un foglietto, gli dissi, lo stesso faccio io e poi decidiamo. Scrivemmo la stessa cifra: un milione (di lire, naturalmente). Telefonai a Necci per ottenere il suo assenso, che mi diede immediatamente. Faticammo ad arrestare la marcia dei macchinisti che volevano rientrare dalle ferie.
In tre/quattro giorni tornò la piena regolarità nei traffici transalpini.

***

Aveva una grande capacità di fare squadra con i suoi collaboratori, ma era piuttosto diffidente verso coloro che non facevano parte della sua squadra, anche se sempre rispettoso.
Aveva costituito un suo gruppo all'interno dell'azienda, con le persone che maggiormente stimava e di cui si fidava. Masella, Gelosi, Castaldo, Ceschin, Zefilippo, quelli che ricordo tra gli altri, erano le persone cui comunicava, per discuterne, le sue idee e con le quali poi le metteva in atto.
Con gli altri, che non erano parte del suo piccolo mondo, ma con i quali doveva necessariamente interagire, non aveva mai un rapporto semplice.
Non era semplice il rapporto con Necci, troppo diversi i due uomini. Avevano modi completamente difformi nel perseguire i propri obiettivi: tanto imprevedibile , direi quasi misterioso, l'uno nei suoi comportamenti quotidiani ed estremamente prudente nelle sue azioni, tanto solare l'altro nei suoi comportamenti ed irruento nelle sue azioni. Il rapporto tra i due è stato sempre difficile, proprio perché avevano difficoltà a sintonizzarsi sulla stessa lunghezza d'onda. Lo so bene io, che per oltre due anni, mi sono trovato in mezzo tra i due, avendo Necci come capo ed essendo il capo di Giuseppe. Ma i due si stimavano ed a Necci Giuseppe stava anche molto simpatico.
Rispettava Cesare Vaciago, ma diffidava di lui, perché teneva i rapporti con il sindacato e temeva che potesse usarli per metterlo in difficoltà. Rispettava Silvio Rizzotti, ma era diffidente anche con lui, perché era il "capo" di un gruppo forte in azienda, quello storico dei ferrovieri, di cui lui non faceva parte.
Sono stato sempre convinto che in fondo diffidasse anche di me, pur rispettandomi molto. Perché io non facevo parte di nessun

gruppo, ma come ho sempre fatto, volevo semplicemente stare in azienda e lavorare per essa.
Alla reciproca stima si è aggiunta anche una sincera amicizia solo dopo che entrambi siamo usciti dalla Ferrovie e le nostre strade si sono divise. E' da allora che si è "sciolto" nei miei confronti, che veniva spesso a trovarmi per ragionare insieme sulle cose e talvolta per chiedermi qualche consiglio, che mi voleva sempre presente su Italia Mondo con qualche mio articolo (che io ho sempre scritto, anche se – lui diceva – con taglio breve), che è diventato un mio grande sostenitore nella cose che cercavo di portare avanti.

***

Aveva, Giuseppe, soprattutto due grandi doti, che oggi purtroppo mancano sempre di più nel nostro Paese e che sono, a mio modo di vedere, tra le cause principali del periodo di declino che stiamo vivendo.
La prima: il coraggio. Il coraggio di avere delle idee, di trasformarle in progetti, di lottare per realizzarli, fino a quando si arriva al traguardo.
C'è sempre meno coraggio in questo Paese, che non sa fare quasi altro che chiudere e chiudere, qualsiasi cosa, industrie, aziende, istituti di ricerca, che non sa fare altro che tagliare posti di lavoro, che non sa reagire di fronte al dramma del 36% dei suoi giovani senza lavoro.
Manca quel coraggio che Giuseppe ha avuto, in tutti i suoi giorni e sino alla fine.
Non posso dimenticare, come ho già accennato, quando, molto preoccupato per le difficoltà che incontrava il suo Italia-Mondo, venne a trovarmi per chiedere il mio parere ed il mio consiglio su un progetto di rilancio della rivista a livello internazionale, con alleanze con altri partner europei; un progetto, devo dire con franchezza, ancora molto da perfezionare. Mentre mi parlava lo ammiravo per la sua interminabile voglia di lottare, ma purtroppo mi preparavo a dirgli che era un progetto difficile, ci sarebbero voluti un po' di soldi, ma soprattutto molta, molta fatica e forse per lui sarebbe stato meglio soprassedere. Così infatti, con

grande dispiacere, gli dissi e lui concluse dicendomi: penso proprio che tu abbia ragione.
Ha lottato sino all'ultimo, Giuseppe, con il coraggio delle sue idee e con la sua voglia di costruire sempre qualcosa.
La seconda: la capacità di ridere. E' il nostro un Paese che sa sempre meno ridere, che non è più allegro come è sempre stato, che sta diventando sempre più triste, chiuso in una spirale di lotte per combattere il prossimo e non per unirsi ad esso per costruire.
Giuseppe è sempre stato un persona allegra e ha sempre saputo ridere.
Finivamo le nostre riunioni, anche le più faticose, anche quelle in cui avevamo discusso vivacemente, sempre con battute spiritose, prendendoci simpaticamente in giro, per terminare la nostra giornata di lavoro con una bella risata. Quella risata che ti concilia con te stesso e con la giornata difficile che hai trascorso, che ti consente di tornare a casa e passare una serata serena e di tornare l'indomani al lavoro con immutata energia ed entusiasmo.
E proprio quella risata, bella, sincera, convinta, rotonda è l'immagine di lui che voglio conservare dentro di me.

In ricordo di Giuseppe Pinna, parlando di cargo aereo e di qualcos'altro

di Marco Spinedi

Con contributi di:
Biagio Bruni, Amerigo Gori, Massimiliano Maurizi, Alessandro Trapolino

Premessa

Nella mia vita lavorativa credo di essere stato fortunato, non tanto per i risultati professionali raggiunti, né per quelli economici. Fortunato per il fatto di aver incontrato, nei diversi contesti in cui mi sono trovato ad operare, alcune, poche, persone che, con un'espressione forse un po' all'antica, definirei "maestri di vita". Maestri non solo per capacità professionali, ma per il modo in cui hanno vissuto o vivono quotidianamente il binomio "vita", intesa come affetti, amicizia, valori, e "lavoro", e lo trasmettono agli altri in modo molto "naturale", "forte e chiaro". Maestri, quindi, per il modo in cui concepiscono ed impostano i rapporti umani, a tutto tondo e senza compromessi. Figure che ci accompagnano per un periodo più o meno lungo, lasciando un segno profondo, che va molto al di là della semplice relazione di carattere professionale.
Oggi, ormai maturo, ritrovo nei ricordi legati a quegli incontri motivo di conforto e di forza per affrontare le crescenti difficoltà che la vita ed il peso del tempo che passa ci propinano. Su argomenti come questi, stilare classifiche fra chi è stato "più maestro" di altri non ha senso. Non valgono il successo professionale o economico, la posizione raggiunta in azienda o l'aver scalato i vertici della politica. Ancor meno l'anzianità e quindi la differenza d'età con chi scrive. Classifica o non classifica, riconosco a Giuseppe Pinna una posizione preminente, che gli deriva proprio dal modo in cui è riuscito a conciliare ed a far convivere, con l'esempio ancor prima che con le parole (e non era certo tipo da starsene zitto ….), idealità e convinzioni personali, impegno professionale e rapporti personali. Le stesse qualità che, guarda caso, ho sempre incontrato in persone che

difficilmente antepongono interessi personali o di gruppo a ciò che ritengono giusto fare, anche quando il giusto è anche scomodo, o anche quando, per convenienza, sarebbe più utile comportarsi in altro modo. Pur riconoscendogli una certa "voglia di protagonismo", la ricerca del successo personale fine a se stesso non era infatti un obiettivo di Giuseppe. L'idealità vera si vive "a tutto tondo" e senza confini; non c'è distinzione, né compromesso, tra vita privata, pubblica, lavorativa, tempo libero. Analogamente, l'assumersi responsabilità anche scomode, ed i rischi connessi, non lo ha mai spaventato. Entro limiti ragionevoli, si capisce, come ha sempre saputo intelligentemente fare sui tavoli da gioco, tra Venezia, Montecarlo e Saint Vincent. "Giocare" con l'avversario, guardandolo negli occhi per intuire la sua prossima mossa e magari riuscire ad anticiparla è sempre stata una caratteristica di Giuseppe, in molti casi vincente, visti i risultati conseguiti in diversi campi. Nei consigli di amministrazione di cui ha fatto parte, nella gestione di Italmondo srl, così come al tavolo verde o alla roulette.
Una vita di relazioni fatta di dialoghi, discussioni e confronti spesso aspri, ma anche "lezioni di vita", come durante i lunghi pranzi dei dopo – CDA di Italmondo. Una volta ho perso il treno per ascoltare fino in fondo il racconto di come aveva sostenuto suo nipote, rimasto orfano di padre in giovane età, diventato grande chirurgo dei trapianti negli USA e poi a Bologna, un "Pinna" a tutti gli effetti, "caratteraccio" come lui. In quelle occasioni, emergeva la capacità di Giuseppe di raccontare aneddoti della propria vita professionale e privata in modo spiritoso ed auto-ironico, lasciando al contempo trapelare forza di carattere e determinazione che hanno contraddistinto la sua attività di manager nei diversi contesti in cui ha lavorato.

Nella sua "vita da giornalista" forse l'apice dell'amore per la discussione ed il confronto lo ha raggiunto negli stimolanti e piacevolissimi dibattiti che ItaliaMondo per alcuni anni ha organizzato in occasione dei seminari *full immersion* sul trasporto e la logistica a Saturnia e che poi venivano in parte ripresi, in modo più formale, nei convegni del Freight Leaders Club. Felicissima intuizione di Giuseppe di unire l'utile al dilettevole, radunando imprenditori, manager, tecnici e

ricercatori in simposi di due – tre giorni nella cittadina termale toscana, una sorta di "Cernobbio" della logistica in miniatura. Occasioni in cui ho avuto l'onore di incontrare e confrontarmi con alcuni protagonisti del settore, oltre che personaggi di spessore intellettuale ed umano, come Sergio Bologna, Aldo Gatti, Antonio Giacoma, Ignazio Messina, Massimo Panagia, Giovanni Satta, Giancarlo Tesini, e tanti altri, alcuni dei quali sono purtroppo scomparsi già da alcuni anni. Contesti ove Giuseppe valorizzava una delle sue doti migliori, la capacità di mettere assieme personalità e professionalità diversissime fra loro, provenienti da settori che spesso non si parlavano, perché concorrenti o semplicemente "distanti", come il cargo aereo e l'intermodalità ferroviaria, o militanti in fronti politici avversi, berlusconiani della "prima ora" accanto a "vecchi" comunisti.

"Le battaglie migliori sono quelle per le cause perse"

Poiché i miei rapporti con lui sono stati sempre soprattutto professionali, è da lì che tocca partire, per una testimonianza "a tutto tondo" sul "maestro di vita" Giuseppe Pinna. È quasi impossibile ricordare tutti gli argomenti intorno ai quali ho avuto occasione di lavorare seguendo i suoi stimoli e le sue sollecitazioni. Da quando ci siamo conosciuti per la prima volta, nei primi anni '90, lui direttore dell'area cargo dell'allora gruppo FS ed il sottoscritto, responsabile dell'Area Trasporti e Logistica di Nomisma, a quando, nei primi anni 2000, da libero professionista, mi sono fatto coinvolgere in prima persona (indovinate da chi?) nell'entusiasmante avventura della rivista ItaliaMondo. Fino a meno di un anno fa, quando le difficili circostanze economiche ci hanno costretto ad interrompere l'attività editoriale, almeno per come era stata concepita fino a quel momento. Dal trasporto ferroviario delle merci e dall'intermodalità, alle infrastrutture di trasporto, alla logistica urbana ed alla *reverse logistics*, ai porti, agli aeroporti ed agli interporti, non c'è stato argomento che ho trattato sulla rivista, o che ho semplicemente discusso con Giuseppe, in merito al quale non abbia imparato qualcosa grazie alle sue sollecitazioni; anche là dove potevo essere io, in prima battuta, a portare spunti o

contenuti originali, Pinna ha sempre contribuito a “mettere i puntini sulle “i””, aggiungendo temi ed elementi di discussione nuovi.
E non è solo con riferimento agli argomenti strettamente legati al mondo dei trasporti e della logistica. Giuseppe è stato il primo, in largo anticipo rispetto a ben più autorevoli personaggi, a seguirmi e ad incoraggiarmi ad andare avanti, ad esempio, nello studiare ed approfondire i temi legati allo sviluppo economico del Mediterraneo, dal Nord Africa alla Turchia, argomento su cui ho scritto diversi articoli pubblicati su ItaliaMondo. Quasi dieci anni prima della “primavera araba”, lui che, come molti della sua generazione non ha mai avuto particolare dimestichezza con le lingue, capisce che importanza potrebbe ricoprire per l’Italia in epoca di globalizzazione l’aprirsi al *Mare Nostrum*, a partire proprio dai trasporti marittimi ed aerei e dalla logistica industriale. Altro che Cina o India, mercati troppo lontani e difficili per le nostre piccole e medie imprese !!! Da quegli articoli e dalle discussioni intorno ai loro contenuti, prende forma l’idea, rimasta tale, purtroppo, anche a seguito della crisi economica successiva, di pubblicare su ItaliaMondo articoli in francese ed in inglese (Giuseppe li avrebbe voluti anche in arabo!!), destinati ad operatori e logistici italiani ed esteri interessati ai mercati del Maghreb e del Mashreq, facendo lavorare giovani giornalisti in Algeria, Egitto, Marocco, Tunisia e Turchia. Un’idea che meriterebbe di essere ripresa in futuro.

Ma il settore intorno al quale è forse emersa maggiormente la grande caparbietà e personalità di Giuseppe e le sue capacità non solo di giornalista, ma anche di imprenditore nel senso più classico del termine, è quello del cargo aereo.
Kenneth J. Button, un anglo-americano esperto di fama mondiale, descrive il trasporto aereo come un settore di appassionati, un po’ “matti”, gente pronta a perdere capitali, in un certo senso simile al mondo del calcio, dove tanti presidenti si sono (quasi) rovinati dietro a squadre e squadrette “del cuore”, a giocatori sbagliati, ecc. Stessa cosa accade intorno alle compagnie aeree, figuriamoci quando si parla di “compagnie di bandiera”, dove sono gli Stati a metterci i miliardi. Non so se è anche questo aspetto che stuzzica l’interesse del “giocatore” Pinna, ma

certamente i problemi del settore lo affascinano, lui che si è fatto le ossa in tutt'altro ambiente, solido e ben strutturato, "pesante", come quello del merci ferroviario.

Steercargo – Laboratorio per lo Sviluppo del Trasporto delle Merci per Via Aerea, associazione nata nel 2005 a Roma, le ***Italian Air Cargo Market Conference***, che hanno raggiunto la 12a edizione nel 2010, ***Nonsolonomi*** - le Merci Aeree in Italia, un prontuario di tutti gli operatori del cargo aereo presenti nel nostro paese, ***Punto Italia/Italian Pavilion***, lo stand che, in collaborazione con l'ICE, riunisce diversi operatori italiani del cargo aereo "sotto un'unica bandiera" a Calgary (2006), Kuala Lumpur (2008) e Monaco (2009), in occasione di due edizioni del TIACA e del *Transport Logistics* di Monaco.

Iniziative direttamente ispirate da Giuseppe Pinna o che hanno visto Giuseppe come grande "trascinatore", in prima fila tra i protagonisti, insieme a tanti, da Amerigo Gori, Segretario Generale di ICC Italia, che ha presieduto Steercargo per diversi anni, a Biagio Bruni, imprenditore, spedizioniere ed attuale Presidente di ANAMA, a Giuseppe Smeriglio, allora in TNT Global Express, ad Alessandro Trapolino, *Past-President* di ANAMA ed Amministratore Delegato di Southern Europe DHL, ad Alessandro Cappella dirigente in Alha Group, a Massimo Panagia, all'epoca responsabile del cargo di Alitalia e successivamente manager ed imprenditore in altre iniziative nel settore aereo, a tantissimi altri, manager, dirigenti ed imprenditori di imprese italiane o operanti in Italia. Altrettanto decisive in diverse occasioni, le partecipazioni dell'aeroporto di Malpensa e di Fiumicino, nei confronti dei quali Giuseppe è sempre stato fautore dell'incontro e del dialogo, anche nei momenti più difficili. Di Brescia Montichiari, che ha ospitato due edizioni dell'*Air Cargo Market Conference*, e di Venezia, soprattutto all'epoca della prima presidenza della SAVE di Enrico Marchi.
Intorno alle iniziative che riguardano il Cargo aereo, Giuseppe investe nei giovani all'interno di Italmondo ed, indirettamente, dà una mano al nascente nucleo sulla Logistica dell'allora ICE diretto da Gianni Fiaccadori, con cui lavorano un piccolo gruppo di

giovani impiegate e di stagiste molto motivate. Un notevole supporto arriva anche da Gianfranco Caprioli, che diverrà poi un amico sincero di Pinna, Dirigente Generale del Ministero delle Attività Produttive, Direzione per la Promozione degli Scambi con l'Estero, poi inglobato nel Ministero dello Sviluppo Economico, successivamente consulente dello stesso Ministero sui temi dell'internazionalizzazione.

Nonostante gli indubbi successi, quanta fatica per far venire non il Ministro, ma almeno uno straccio di sottosegretario del Ministero dei Trasporti a sentire i problemi del cargo aereo! Che importanza può avere un settore che movimenta poco più di 900mila tonnellate all'anno di merce? È un'inezia, se confrontata con il trasporto stradale o anche ferroviario, probabilmente meno di quanto viene trasportato da camion e camioncini in giro per l'Italia in una settimana di lavoro qualsiasi, molto meno della metà di quanto movimenta il solo aeroporto di Francoforte in un anno. Nessuno che si renda conto del fatto che, in un paese esportatore come il nostro, dietro a quel 2% dei trasporti merci nazionali espresso in quantità, si nasconde in realtà oltre il 30% del traffico merci in valore (auto di lusso, gioielleria, pezzi di ricambio, meccanica di precisione, farmaceutico, agro-alimentare fresco ….). Nessuno che si chieda come mai il cargo aereo in quegli anni stesse crescendo a due cifre in quasi tutto il mondo; che si ponga il problema di capire come mai i vettori più dinamici avessero "gli occhi a mandorla" e/o parlassero cinese. Di capire come mai la Germania (Governo centrale e Länder), che da tempo investiva pesantemente nella logistica, avesse "scoperto" le rotte cargo verso la Cina e l'Estremo Oriente e successivamente Africa e Sud America, e stesse fortemente investendo nel trasporto aereo delle merci negli aeroporti di Francoforte e Monaco e successivamente in quello di Leipzig-Halle. Ed intanto Lufthansa Cargo, insieme a CargoLux, ad Air France, a British Airways ed a KLM contendono le prime 50 posizioni del cargo aereo mondiale alle compagnie americane, medio-orientali ed asiatiche, ai colossi di FedEx, UPS Airlines, Korean Air, Emirates, Singapore Airlines, ecc., mentre l'Italia è già scomparsa da tempo dalla classifica.

Tra le *Air Cargo Market Conference*, ricordo soprattutto l'edizione del 2001 a Venezia, nella splendida cornice del Padiglione Thetis all'Arsenale, forse la prima a cui ho partecipato. Atto finale, le conclusioni. Fuori dal programma ufficiale, Pinna prende la parola, elenca i punti salienti del dibattito, si infiamma commentando la lista dei problemi del settore, che a distanza di anni saranno sempre gli stessi: manca un servizio di dogana aperta h24, 7 giorni su 7; il traffico merci negli aeroporti italiani è eccessivamente frammentato fra "mille" scali regionali, stessa conclusione a cui arriverà, 11 anni dopo, il Piano Nazionale degli Aeroporti; c'è un'assenza cronica della politica a sostegno del settore; l'allora compagnia aerea di bandiera, vessata da troppa ingerenza della politica, poca managerialità e dall'eterno conflitto, tutto "politico" fra gli aeroporti di Roma e Milano, stenta a decollare, anzi rischia il fallimento ….. Poi Pinna passa alle proposte per il futuro e dà i compiti ai presenti. Comincia a prendere forma in quella sede l'idea di fondare un'associazione, che vedrà effettivamente la luce soltanto nel 2005 a Roma, denominata "*SteerCargo – Laboratorio per lo sviluppo del trasporto delle merci per via aerea*", una sorta di "sindacato" degli operatori del cargo aereo, o meglio una lobby all'americana, nel senso buono del termine, luogo di coagulazione di legittimi interessi di operatori pubblici e privati, dagli aeroporti alle compagnie aeree, agli spedizionieri, ai GSA, ecc. Un'associazione che ha soprattutto il compito di tutelare e rafforzare la posizione degli associati, salvaguardandone gli interessi comuni, promuovere e rappresentare il settore nei confronti di Enti pubblici, Ministeri, Autorità nazionali ed internazionali, ma anche e direi soprattutto, come recita lo Statuto dell'Associazione, "*incrementare la collaborazione tra gli Associati, intensificandone gli incontri e lo scambio di informazioni …..*". L'unione fa la forza, ci insegnavano a scuola, soprattutto se si è piccoli e se nessuno ci ascolta …. Ma nell'Italia dei cento campanili, dei cento porti e dei cento aeroporti e del *faso tuto mi* (nel senso che faccio tutto da solo) della piccola imprenditoria nostrana, ci vuole il coraggio e la determinazione di Giuseppe Pinna per tenere insieme per oltre 7 anni "baracca e burattini"; molti si perdono per strada, lasciano per egoismo, diffidenza, dispetti reciproci, protagonismi più o

meno giustificati da effimeri, quanto momentanei, successi personali. Insomma, trionfa quell'incapacità cronica, profondamente radicata nella mentalità italica, di cooperare, collaborare, "fare sistema", di cui tanto ci riempiamo la bocca nei convegni, ma che pochissimi applicano nella realtà. Punite duramente dalle difficoltà del mercato e dalla crisi, dalle forti variazioni dei prezzi del *jet fuel*, una delle voci di costo determinante nel trasporto aereo delle merci, dalla spietata concorrenza del trasporto marittimo, dalle mille incertezze (e dal sostanziale disinteresse) della politica di settore, le nuove iniziative imprenditoriali di compagnie aeree all-cargo falliscono una dopo l'altra, ultima della lista CargoItalia, pochi mesi fa. Mentre Alitalia, comprata di fatto dal gruppo Air-France KLM, esce dal settore cargo; stesso destino tocca a molti piccoli operatori del settore, che pure avevano fatto tentativi coraggiosi di posizionarsi su nicchie di mercato o avevano investito nell'avio-camionato. Il piccolo non è più bello ormai da tempo. In questo difficile scenario, per tornare ai giorni nostri, Malpensa resta e si conferma, pur fra mille difficoltà, il nostro unico, vero aeroporto cargo italiano, mentre si spera che il governo, supportato dai risultati emersi dal citato Piano ENAC sul sistema aeroportuale italiano, segua definitivamente la strada di sostenere ed anzi incentivare la concentrazione dei traffici e le economie di scala. Per carità, continuando a rispettare le nostre peculiarità di paese policentrico, più simile in questo alla Germania che non alla Francia ed alla Gran Bretagna. Già questo sarebbe un enorme passo avanti, che farebbe giustizia di alcune delle battaglie sostenute proprio da Giuseppe Pinna e da molti dei suoi interlocutori più affezionati e fedeli.

Andamento del traffico cargo (merci+posta) nei principali aeroporti italiani (ton.)

AEROPORTI :	2000	2009	2011	Var. 2011/2009	Var. 2011/2000
Bologna Borgo Panigale	17.764	27.329	43.788	+60,2	+146,5
Treviso Sant'Angelo	7.245	2.763	868	-68,6	-88,1
Venezia Tessera	10.990	32.533	41.886	+28,8	+281,1
NORD-EST :	35.999	62.625	86.542	+38,2	+140,4
Milano Malpensa	300.162	344.047	450.446	+30,9	+50,1
Milano Linate	18.108	17.027	19.591	+15,1	+8,2
Brescia Montichiari	129*	36.070	40.142	+11,3	+31017
Bergamo Orio al serio	98.623	100.354	112.556	+12,2	+14,1
NORD:	417.022	497498	622.735	+25,2	+49,3
Pisa San Giusto	7.295	6.005	7.478	+24,5	+2,5
Roma Ciampino	14.737	16.983	18.845	11,0	+27,9
Roma Fiumicino	201.364	138.988	151.867	+9,3	-24,6
CENTRO:	223.396	161.976	178.190	+10,0	-20,2
PRIMI 10 AEROPORTI	676.417	722.099	887.467	+22,9	+31,2
ALTRI AEROPORTI	72.404	56.372	52.376	-7,1	-27,7
ITALIA	748.821	778.471	939.843	+20,7	+25,5
PRIMI 10/ITALIA (%)	90,3	92,8	94,4		

Nota: gli aeroporti selezionati hanno registrato un traffico di almeno 10mila ton. nel 2006.
*** Il dato si riferisce al 1999.**
Fonte: Elaborazioni dell'autore su dati di Assaeroporti ed ENAC e dei siti ufficiali dei singoli aeroporti.

Ultimo atto

Nel Giardino dei Ciliegi di A. Cechov, regìa di Giorgio Strehler, c'è la scena finale, in cui il vecchio cameriere Firs (interpretato nella versione strehleriana dall'ultra-ottantenne Renzo Ricci) muore simbolicamente in scena, testimone della fine di un'epoca. Poco prima, Gaiev, uno dei proprietari del giardino insieme alla sorella Ljuba, che si era giocato buona parte del patrimonio di famiglia a biliardo (al contrario di Pinna che delle due vinceva piuttosto che perdere...) simula gli ultimi passaggi di una partita a biliardo, in una specie di stato di allucinazione, di dormiveglia, originato dal dispiacere di perdere per sempre il famoso giardino, irrimediabilmente ceduto ai creditori. "Ta tà carambola ! Ta tà carambola ….. ed anche questa partita è persa …..". Perfetta immagine di un'epoca che tramonta, prodromo per la Russia dello zar e della sua corte dell'approssimarsi della rivoluzione. Ta tà, carambola, Giuseppe !! E speriamo che anche da noi la "rivoluzione" arrivi, intesa, naturalmente, come profondo cambiamento, in positivo, rispetto ai tanti errori del passato e che si porti dietro la ripresa economica, dopo la crisi.

***

Nel corso delle ultime settimane, a seguito della scomparsa di Giuseppe Pinna, ci sono pervenute alcune testimonianze di persone, colleghi, collaboratori ed amici, che sono volute intervenire ricordando circostanze ed episodi della propria vita professionale in cui hanno potuto confrontarsi con Giuseppe, a volte da posizioni anche molto diverse, ma riconoscendogli sempre onestà intellettuale e rispetto reciproco.

Biagio Bruni

"Quando una persona conosciuta scompare, generalmente chi lo ha conosciuto ripercorre le circostanze dell'incontro attraverso una ricerca mnemonica: quando ci siamo conosciuti, chi me lo ha presentato, quali le cose fatte insieme o le situazioni che abbiamo condiviso…..

Personalmente conobbi Giuseppe molti anni fa, all'aeroporto di Linate, dove accompagnavo un altro amico poi scomparso in un

incidente automobilistico, Carlo Morelli, allora capo indiscusso di ALITALIA Cargo.
Da subito ebbi l'impressione di una persona dinamica e straordinariamente colta nel nostro mondo dei trasporti, anche se per parte ferroviaria.
Sono passati tanti anni ed insieme a Giuseppe ci siamo cimentati in diverse battaglie sulle pagine del suo giornale titolato Italiamondo.
Per me voleva dire Italia chiama Mondo, quello imprenditoriale, quello politico, quello dei trasporti, ma purtroppo il Mondo ha risposto poco alle sollecitazioni ed alle sfide proposte. Se ne era fatto una ragione anche lui, e vista l'età, vista la crisi, ha lasciato ai posteri le sue battaglie.
Ti ricorderemo per molto tempo Giuseppe."

Amerigo Gori

"Ho conosciuto Giuseppe Pinna alla prima edizione di *The Italian Air Cargo Market Conference*, svoltasi a Venezia nel 1971 nei bei locali restaurati dell'Arsenale.
Fu proprio Pinna a propormi di assumere la Presidenza del nuovo organismo, che mi ha consentito di conoscere un settore – quello del cargo aereo, estremamente vivace e di grande interesse per l'import – export italiano.
Le vicende successive - con l'attentato dell'11 settembre a New York – hanno poi determinato anch'esse una certa rivoluzione nel settore del trasporto aereo, anche cargo, con fusioni che hanno interessato numerose compagnie.
Di Giuseppe Pinna ricorderò sempre i suoi entusiasmi e la sua vivacità intellettuale, con una piccola chiosa di carattere personale: pur militando in parti politicamente opposte, ciò non ci ha mai impedito un sereno e costruttivo dialogo reciproco. Un vero e proprio "maestro di vita per tutti" – come ben ci ricorda Marco Spinedi."

Massimiliano Maurizi

"Un giorno, era un venerdì pomeriggio e nella sede di ItaliaMondo non era rimasto nessuno, ci mettemmo a parlare di

“interessi”. Mi chiese che cosa fossero, secondo il mio giudizio. Gli diedi una risposta un po’ ingessata, mutuata dai miei studi di scienze politiche. Decise di mettermi alla prova, con una nuova domanda: “Quando un interesse è legittimo?”. Gli risposi che un portatore di interessi legittimo era colui che veniva toccato da una decisione, quale che fosse, insomma uno in qualche maniera coinvolto dalle decisioni che stavano per essere assunte. Giuseppe aveva un sacro rispetto per le nozioni, molto più di quanto potesse apparire, ma mi sembrava palesemente insoddisfatto dalla mia risposta. Provai a convincerlo e alla fine mi disse che in effetti non avevo torto ma si disse pronto a scommettere che da quella risposta avremmo fatto discendere conseguenze diverse, se solo avessimo provato a coniugare il tema in chiave aziendale. Aveva ragione. Parlando con lui mi accorsi che la mia visione di interesse legittimo, per quanto ampia potesse apparire, era in realtà limitata: per me l’azienda non doveva perseguire finalità sociali, se non quelle in qualche maniera implicite, cioè derivanti dalla sua attività (gli occupati, ad esempio). Per lui, invece, qualsiasi impresa doveva considerare come elemento prioritario anche i portatori di interessi passivi, cioè coloro che subiscono le decisioni senza avere una qualsiasi leva per agire sul processo in corso. Altrimenti, mi disse, come ti spieghi tutto il tema ambientale? Obiettai che in questo modo la definizione risultava troppo ampia e gli attori indefiniti. Mi rispose che capire la realtà presuppone sempre uno sforzo, “sennò è troppo facile”. Non risposi nulla, quando tornai a casa consultai i miei libri e in breve compresi che mi aveva enunciato, forse senza saperlo, una interpretazione estensiva della Teoria degli Stake-holder e che io, sicuramente senza volerlo, gli avevo risposto con argomentazioni simili a quelle usate da Milton Friedman a confutazione della teoria sociale delle imprese. Qualche giorno dopo ne riparlammo e quando gli raccontai gli esiti della mia verifica, cominciò a prendermi in giro, dicendo: “Te l’ho detto che non eri di sinistra!”. Al di là del fatto che dal suo punto di vista pochi lo erano realmente, è comunque difficile trovare oggi qualcosa di più calzante nella situazione dell’Ilva della sua idea di interesse legittimo passivo. In fondo, Giuseppe era fatto così, riteneva che molte variabili fossero riconducibili ad un preciso schema logico

e che tale schema fosse tutt'altro che finito. Capitarono anche altre volte in cui arrivavamo a conclusioni divergenti; quello che ha sempre contato fra di noi, però, è stata la lealtà reciproca; il giocare sempre a carte scoperte, non importa se con lui o contro di lui."

Alessandro Trapolino

"Quale modalità di trasporto non è stata appassionante per Giuseppe Pinna? Tutte, ma per una aveva un'attenzione particolare: il Cargo Aereo. Perché? Essendo forse la più giovane? Perché ci si poteva confrontare con gli altri paesi europei avendo a disposizione dei dati (IATA) che permettevano dei raffronti, perchè l'Italia, una delle quattro più importanti nazioni europee nel Cargo Aereo, non era (e non è), in termini infrastrutturali e legislativi alla pari delle altre maggiori nazioni? Non lo so! Riusciva a coinvolgere tutti, associazioni come Anama, vettori aerei, handlers, Camere di Commercio, utenti finali. Quando si iniziava l'organizzazione dell'Italian Air cargo Market Conference, Giuseppe Pinna era una macchina da guerra. Idee, iniziativa, passione, tanta! Queste conferenze sono sempre state un grande successo. Dalle stesse si riusciva sempre a trovare spunti per tenere viva l'attenzione sul Cargo Aereo, attenzione che non doveva essere quella di un momento, ma che doveva portare a risultati tangibili per questa modalità. Ricordo che in una di queste Conferenze lanciò un idea geniale, che sposai subito, quella di creare lo Steercargo, lo Steering Group per lo sviluppo dell'aero-merci italiano. Fu un'idea che riuscì a mettere insieme tutti gli addetti di questa modalità, tenendoli impegnati sui vari temi, aprendo dibattiti a tutti i livelli, in primis con il Ministero dei Trasporti e con Enac, dal tema della sicurezza, alla Qualità, alla partecipazione al TIACA (The International Air Cargo Association) ed a quello strategico degli aeroporti, ancora oggi aperto e in discussione!
E' stato per me un onore collaborare con Giuseppe; il mondo della Logistica ha senz'altro perso uno dei suoi maggiori esperti."

IN RICORDO DI GIUSEPPE PINNA

Di Carlo Vaghi

Ho conosciuto Giuseppe Pinna solo qualche anno fa, e quindi lo conoscevo da meno tempo degli illustri colleghi che hanno contribuito in questo quaderno. Ciononostante devo molto a lui, che sicuramente è stato in grado di darmi qualche lezione di vita, pur nella nostra breve frequentazione.
Lo conobbi alla prima riunione dell'"Associazione Nazionale City Logistics" nel 2004. Parlare allora in Italia di city logistics era cosa da pionieri, o da professori universitari. Eppure Giuseppe riuscì a convogliare gli interessi di Comuni, operatori logistici, enti e centri di ricerca, e chi come il sottoscritto aveva interesse a "sondare" l'iniziativa. L'Associazione era stata creata in perfetto "stile Pinna", con l'intento di mettere a sistema i tanti, forse troppi, interessi contrapposti che anche in un sotto-settore della logistica caratterizzano l'Italia. Per usare un'espressione di Giuseppe, fare logistica in città vuol dire aver a che fare con un "verminaio" di interessi....
Per qualche anno l'operazione riuscì, e i convegni dell'Associazione erano tra i più seguiti in materia. Poi - si sa - le cose han bisogno di soldi per funzionare, e gli associati li concentrarono su iniziative *quick-win*, dalla resa più immediata. Sono però sicuro che molti di noi, me compreso, hanno imparato molto dalla riunioni dell'Associazione, diretta prima da Croce poi da Spinedi, e ideata da Giuseppe. Sicuramente hanno imparato quanto sia difficile realizzare logistica urbana *di successo,* e quanto occorra avere le idee chiare per catalizzare il consenso e i finanziamenti necessari.
Giuseppe Pinna ci lascia in un momento in cui l'Italia è all'avanguardia nella logistica urbana. Sono numerosi i casi di successo nella distribuzione organizzata nell'ultimo miglio, a partire da Cityporto Padova che ormai si avvia verso il decennio di vita, per continuare con i più recenti Ecocity Parma e molti altri. Quasi tutte queste esperienze non prescindono da forme di regolamentazione del traffico nei centri storici e normative premianti per i veicoli ecologici e per i mezzi "scelti" dall'Amministrazione Comunale per la distribuzione nell'ultimo

miglio. Normative che Giuseppe ha sempre propugnato come necessarie per il bene della città, del suo ambiente e della collettività dei *city-users*, ancorchè variamente limitanti per ristrette categorie di operatori. Se oggi le ZTL estese alle merci sono diffusamente accettate e introdotte in numerose città, lo dobbiamo anche all'azione di Pinna e della sua associazione.
Sappiamo che Giuseppe avrebbe desiderato una normativa unica per la logistica urbana in Italia. I tempi non sono maturi neanche oggi, anche perchè le diverse situazioni e conformazioni delle nostre città presuppongono diverse soluzioni. Nondimeno, attraverso le misure di regolamentazione e sostegno ai Sustainable Urban Mobility Plans, anche la Commissione Europea riconosce oggi che il proliferare di diversi e non compatibili schemi di accesso alle città non è utile per lo sviluppo armonico della mobilità in Europa. Restando in Italia, il Codice della Strada ancora oggi non riconosce esplicitamente il diritto per la città a permettere la circolazione solo ai furgoni dall'alto tasso di carico.

Se ho conosciuto Pinna per motivi legati alla city logistics ho poi avuto l'onore di seguirlo in varie iniziative, entrando nella "mitica" mailing list alla quale lanciava le sue idee e convocava le riunioni dove, anche se non si concludeva molto, guai a mancare!
Ricordo in particolare il Forum Zero e il Forum Uno della logistica in Italia. Veri e propri stati generali della logistica nei quali era possibile ascoltare - e soprattutto imparare - tutti i punti di vista portati dai diversi stakeholder che a vario titolo formano il mondo del trasporto merci in Italia.
Ricordo che a uno di questi forum il sottoscritto, giovane ricercatore impegnato in una presentazione, venivo "energicamente" invitato da Pinna ad avviarmi alla conclusione perchè... era arrivato un sottosegretario e doveva parlare subito! Questo per farmi capire che possiamo esprimere tutte le idee intelligenti di questo mondo ai convegni, ma basta una parola, una promessa, un incentivo, del governo, per cambiare lo scenario della logistica in Italia e rendere tutto il resto aria fritta.
Seguendo un vecchio adagio del settore secondo cui "*le merci non votano*", Giuseppe voleva riuscire nel tentativo di fare della logistica un *cluster*, come accade in altri Paesi d'Europa. Ma, lo sappiamo, in Italia fare cluster è difficile: troppi gli interessi

contrapposti, che rendono difficile creare un "Italian Logistic Council" sul modello - anch'esso in crisi, peraltro - olandese. È bastata ...la crisi per mettere in crisi anche iniziative di successo come le agenzie regionali per la logistica, molte delle quale si limitano ora a funzioni di consulenza ed europrogettazione. Ed è bastata la crisi per mettere in soffitta qualsiasi piano serio di incentivazione all'intermodalità, vera vocazione di Giuseppe Pinna, che mai - occorre ribadirlo - ne avrebbe tratto vantaggio economico.
Come non traeva vantaggio dalla pubblicazione di Italiamondo, periodico che alla mitica mailing list arrivava gratuitamente, con le sue copertine visionarie il cui titolo si comprendeva solo dopo la lettura degli articoli contenuti, i suoi magnifici editoriali, e gli inserti fotografici che richiamavano mondi assai lontani dalla logistica.
Ancora una volta ringrazio quindi Giuseppe Pinna per tutto ciò che da lui ho potuto imparare.

POSTFAZIONE PER GIUSEPPE PINNA

di Pietro Spirito

C'e' talvolta il rischio di accorgersi, con amarezza e quando è ormai troppo tardi, quante occasioni si perdano nei rapporti con le persone, soprattutto con le persone che ci sono vicine.
La notizia della scomparsa di Giuseppe Pinna ci ha lasciato questo sentimento, per i tanti momenti di confronto e di discussione che non avremo più la possibilità di fare con un battagliero polemista ed un passionario argomentatore come Peppino.
Con la spinta di questa motivazione siamo stati animati, tutti noi che abbiamo collaborato a scrivere il presente volume, dalla idea che questo lutto, questa perdita, non potesse passare sotto traccia, come forse lui avrebbe voluto. L'insegnamento che Giuseppe ha lasciato nella testimonianza costante del suo impegno ci ha spinto a ricordarne la figura di combattente per le idee, in un settore, come quello del trasporto, che costituisce una perfetta metafora del nostro Paese.
Le persone che hanno contribuito a scrivere questo volume sono soprattutto amici e compagni di avventura di Giuseppe Pinna, legati a lui da quel filo, purtroppo sempre più tenue, che è la passione per le battaglie professionali e civili. Non è stato difficile convincerli a sottrarre tempo ai mestieri che ciascuno svolge per dedicare energia e scrittura in memoria di un amico. Ne è venuto fuori uno specchio ben rappresentativo dell'uomo, del manager e dell'appassionato di trasporti.
Del lavoro svolto avrebbe apprezzato soprattutto la tempestività ed il rispetto degli impegni assunti. Era un uomo di parola, un uomo antico che guardava alla sostanza dei fatti senza tanti fronzoli, dritto verso l'obiettivo che si era prefisso, assolutamente non disponibile alla ricerca dei compromessi, che garantiscono scorciatoie ma che allontanano dalla soluzione dei problemi.
Con lui non era facile entrare in sintonia nelle discussioni. Si lasciava spesso trasportare dalle argomentazioni, ed ogni tema rischiava di diventare una crociata, nella quale lo schieramento era nettamente distinto tra alleati e nemici. Non si sottraeva

nemmeno alle battaglie solitarie, e talvolta dava l'impressione di cercarle, quasi che volesse dimostrare a se stesso di essere in grado di fronteggiare in campo aperto la stanchezza intellettuale di un mondo accartocciato sulle stanche litanie di pensieri consunti.
Ma, finita la discussione, talora anche aspra, Giuseppe tornava poi sui temi con argomenti pacati, comprensivi delle ragioni dell'altro. Metabolizzava polemizzando, ed avendo sempre a cuore non solo la visione del gestore di un'azienda ma una idea generale di Paese, un interesse collettivo che era il disegno principale comunque da perseguire.
Quando le opinioni divergevano, ed accadeva spesso, il dialogo si poteva anche accendere e colorare di toni aspri, privi però di reale acrimonia personale. Al centro dello scontro, Giuseppe poneva sempre il merito degli argomenti, provando sempre, pur nella radicalità della discussione, a lanciare ponti con gli antagonisti dialettici del momento. C'era insomma, nella sua costante ricerca del confronto, una grande onestà intellettuale.
Non era infrequente che, placati gli animi, Giuseppe riconoscesse le ragioni del suo antagonista, pur restando profondamente convinto delle sue opinioni. E lo stesso atteggiamento veniva sempre mantenuto anche, direi soprattutto, nei confronti dei "potenti", politici, amministratori o manager, con cui Giuseppe non mancava di polemizzare, quando lo riteneva opportuno, senza indulgere in atteggiamenti opportunistici, pur quando le difficoltà nella gestione di una rivista come Italia Mondo forse lo avrebbero richiesto.
La tristezza legata alla sua scomparsa è alimentata dalla consapevolezza di aver perso una persona fortemente sostenuta, anche nei momenti di stanchezza, da una profonda passione civile, fatta contemporaneamente di impegno politico e di grande professionalità nel lavoro.
In questa Italia logora, Giuseppe si sforzava sempre di cercare la fiammella della speranza, alimentata dalle idee che sfornava a ritmi incalzanti. Era quasi impossibile stargli dietro per i tanti stimoli che proponeva, era difficile ricondurlo alla analisi del parallelogramma delle forze in campo per capire se le battaglie nelle quali si impegnava potevano avere un esito positivo. Se

riteneva giusta una idea, si gettava a capofitto per provare a coinvolgere la comunità delle persone con le quali dialogava.
La Sua figura ci mancherà, come mancherà al Paese, che ha fortemente bisogno oggi di “ripartire”, come ripartiva Giuseppe, testardamente, da "vecchio pastore sardo", anche quando le sconfitte erano più dolorose e brucianti. A testa alta, nella saldezza delle convinzioni di fondo, con la giovanile curiosità di cercare soluzioni innovative ai tanti problemi del nostro settore.

“Dedichiamo questi scritti alla moglie di Giuseppe, Maura, che gli è stata vicino, e che certamente saprà perdonare i limiti di un ricordo collettivo che non è riuscito a restituire tutta la complessità di un uomo che ha dato tanto a noi ed al sistema dei trasporti del nostro Paese, mantenendo viva la speranza che un altro mondo è possibile.”

Si ringraziano:

Alvise Di Canossa e la Procter & Gamble per il loro contributo per la stampa di questo volume.

Pietro Spirito per il coordinamento che ha reso possibile realizzare questo omaggio a Giuseppe Pinna in tempi record.

IL PUNTO D'INCONTRO
sulla strada delle soluzioni

20° 1991-2011

Freight Leaders Council

Per una Logistica Sostenibile

◆ ◆ ◆

Ottimizzazione della Catena del Valore

◆ ◆ ◆

Integrazione e riequilibrio modale

www.freightleaders.org

zolfital
Vlab Visconti lab
TERMINALI ITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
SERFER
tirrenia navigazione
IRET TRASPORTI • LOGISTICA TERMINALIZZAZIONE FERROVIARIA
UIRNet S.p.A.
SOLVAY
TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
RINA
PIACENZA INTERMODALE
eni polimeri europa
NUMBER 1 Supply Chain Innovation
InRail
INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE
FEDERITRASPORTI
Cargill
GMC LOGISTICS GROUP
CHEP
TARROS
TRANSYSTEM
SBB CFF FFS Cargo
SCHMIDT ITALIA
LOTRAS
P&G
FERRIERE NORD
ITALIA CARGO srl
INTERPORTO BOLOGNA
FIT CONSULTING s.r.l. FINANZA INNOVAZIONE TRASPORTI
Johnson & Johnson
1921 Ignazio Messina & C.
contship italia group
CIM spa Interporto di Novara
conserva PIETRO&FIGLI
CAPTRAIN
Ce.P.I.M. S.p.A. Interporto di Parma
AUT. PORT TARANTO