

IL TIMONIERE DI QUESTA SETTIMANA

Piero Carlo Bonzano ha ereditato dal padre un'azienda attiva nel legno e ne ha fatto un colosso globale della logistica. Ecco perché *Economy* lo ha scelto come «Timoniere» del Made in Italy.

ARGOL

SIAMO LOGICI: SERVE IL POLO LOGISTICO

Piero Carlo Bonzano lancia una grande proposta a Poste, Ferrovie e quanto resterà di Alitalia: una società mista pubblico-privato per dare impulso al settore nel Paese. E per contrastare lo strapotere estero. di Riccardo Venturi - Foto di Roberto Arcari

■ La proposta è davvero ambiziosa e impegnativa: creare con **Poste, Ferrovie, Finmeccanica** e un grosso gruppo finanziario da individuare, ma anche con quanto sopravviverà di **Alitalia**, una grande azienda mista pubblico-privato per gestire la logistica in Italia. Ed evitare così di perdere l'occasione di fare dell'Italia il ponte delle merci per l'Europa. A lanciare la proposta attraverso *Economy* è Piero Carlo

Bonzano, presidente di **Argol**, l'azienda di Casale Monferrato che gestisce la logistica integrata di multinazionali come **Fiat, General Electric, Alenia**.

Intanto, nel settore aeroportuale, **Argol** ha appena effettuato un'altra mossa. «Il 19 settembre» dice Bonzano «abbiamo presentato al commissario Alitalia la proposta di acquisizione dei magazzini aeronautici, compresi i pezzi di ricambio e

le officine di manutenzione degli stessi. Vogliamo realizzare in Italia una base per la manutenzione dei componenti aeronautici, in collaborazione con l'americana **East Air Corporation**, una delle società più importanti del ramo».

Argol pensa a tutto: dal magazzino all'imballo, alla spedizione e a volte alla verniciatura. Alla fine del 2007 il gruppo ha rilevato le attività cargo dell'aeroporto di

FOTO DI ROBERTO ARCARI



Piero Carlo Bonzano, 55 anni, presidente e amministratore delegato di Argol, la società alessandrina di logistica integrata.



A lato, un laminato di legno in Ibl, l'azienda primogenitrice del gruppo Argol. Sotto, la spedizione all'estero di cabine per i camion della Iveco: un'attività che è iniziata nel 1973.



Fiumicino, e ora vuole fare altrettanto a Malpensa. Argol fa parte del gruppo familiare Bonzano, che nel 2008 supererà i 400 milioni di fatturato.

Qual è il vero problema della logistica?

Gli attori italiani che oggi sono attivi nei trasporti come le Ferrovie, nella distribuzione come le Poste, nella logistica integrata come noi vanno in ordine sparso.

E la conseguenza qual è?

Che i grandi gruppi stranieri si affermano sempre più, nel nostro Paese. Se va avanti così, i prezzi li faranno esclusivamente loro: noi subiremo e basta.

Qual è il rischio per l'Italia?

Premetto che credo molto nel fatto che la conformazione dell'Italia le permetta di essere un «ponte» per entrare in Europa, e quindi per distribuire le merci.

Quindi?

L'Italia ha un'occasione unica dal punto di vista dei crocevia che si stanno realizzando, dei grandi «corridoi europei». Mi riferisco in particolare alla Berlino-Palermo e alla Lisbona-Kiev.

Cosa succede, se non la cogliamo?

Sarebbe un autentico delitto. Faccio un esempio: la Cina sta investendo su infrastrutture per il collegamento fra mari. Per esempio sul Canale di Suez, dove presto potranno transitare navi con capacità di carico straordinarie.

Questo ci riguarda?

Sì, perché la Cina cerca uno sbocco importante verso l'Europa. Dobbiamo proporci con porti interessanti come quelli che ci sono in Puglia, per esempio.

Come devono essere organizzati?

Ecco il punto: dobbiamo fare i porti, ma anche creare un'organizzazione, la capacità gestionale per la distribuzione e la customerizzazione delle merci.

Come si fa?

Varrebbe la pena che l'Italia, così come cerca di salvare la compagnia di bandiera, cercasse di fare altrettanto con la logistica: senza cederla completamente alle società straniere come oggi sta facendo.

Voi avete un'idea in proposito?

Sì. Proponiamo di entrare a far parte di un gruppo misto pubblico-privato che metta insieme la nostra esperienza nella logistica integrata con società del mondo del trasporto e dintorni.

Quale valore aggiunto portereste voi?

Nel pubblico c'è capacità di trasporto nelle Ferrovie, capacità distributiva nelle Poste; ma non c'è la capacità progettuale e di gestione della catena logistica, quella la possiamo offrire noi.

Quali sarebbero i vostri interlocutori?

Ferrovie e Poste, con la loro società distributiva; Finmeccanica, che ha potenzialità di gestione e manutenzione nell'aeroporto; quel che sopravviverà di

Alitalia; e un grande gruppo finanziario. Dovremmo puntare al settore cargo, che può raggiungere dimensioni importanti. E si deve integrare la portualità con la rete ferroviaria e il traffico su gomma.

E questa nuova realtà che ruolo potrebbe avere?

Vedo grandi possibilità d'integrazione: potrebbe nascere un gruppo davvero importante. Ma dobbiamo muoverci subito. Dobbiamo evitare di fare come abbiamo sempre fatto, da buoni italiani: ognuno per conto suo. Oggi, per competere, occorre costruire una grande realtà.

Questo team porterebbe vantaggi a ogni suo partecipante?

Sarebbe proprio l'attività integrata a fare da motore alle singole attività. Ognuno, portando il suo business, continuerebbe a svilupparlo, incrementandolo. E po- ▶

UN COLOSSO CONTROLLATO DA UNA SOLA FAMIGLIA

Piero Carlo Bonzano è nato a Casale Monferrato, in provincia di Alessandria, il 14 novembre 1952. Si è laureato in economia e commercio all'Università di Torino nel 1977. Ha iniziato a lavorare nello stesso anno nell'azienda di famiglia, la Ibl, attiva nel settore del legno. Si è occupato di packaging, prima nella parte produttiva e poi in quella commerciale. Nel 1983 è diventato presidente di Argol, la società di logistica integrata nata nel 1973, di cui oggi è anche amministratore delegato. Riveste anche le cariche di a.d. di Sofinbi, la holding del gruppo Bonzano, di presidente e a.d. di Argol Global Moving e di Argol Air Cargo, di a.d. di Villanova Spa e di presidente del Consorzio casalese per l'energia. Da non molto sono entrati nel gruppo i suoi due figli, Luigi di 29 anni e Umberto di 25.



Bonzano con i due figli che lavorano in azienda: da sinistra, Umberto e Luigi. Seguono la gestione e il packaging.

MA TUTTO COMINCIÒ NEL 1945, CON IL LEGNO

Il gruppo Bonzano nasce nel 1945 a Casale Monferrato per iniziativa dei fratelli Luigi, padre di Piero Carlo, e Bruno. Tutto inizia nel legno: imballi e pannelli per l'industria del mobile. Nel 1973 il gruppo poi inizia l'attività logistica, realizzando per Fiat l'attività d'imballo, trasporto e spedizione di pezzi smontati delle vetture per l'estero. L'attività s'incrementa con gli anni, ma la tradizione industriale del gruppo fa sì che Argol si specializzi non in mere operazioni di imballaggio e spedizione, ma in una logistica integrata che parte dalla fabbrica del cliente e arriva fino alla destinazione finale della merce. Argol ha sempre operato nella ferrovia come sistema primario e nella gomma solo nel raggio di 100-150 chilometri. Oggi è fra i più grossi clienti di Ferrovie Italia. Oggi la holding Sofinbi, oltre ad Argol, controlla la Ibl (legno) e la Villanova (trasporti).



OLTRE 4.500 I DIPENDENTI

FATTURATO 2007

390 milioni il Gruppo Bonzano: la quota Argol è di circa il 50%.

FATTURATO 2008

Oltre 400 milioni.

DIPENDENTI

3.444 quelli del gruppo Bonzano, più altri 1.100 attivi nell'indotto delle società di servizi.

SITI DI STOCCAGGIO E MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI

50, dei quali: 39 in Italia, 4 in Polonia, 2 in Ungheria, 1 in Romania, 1 in Egitto, 1 in Turchia, 1 in Brasile e 1 in Russia. Gli ultimi due sono partiti quest'anno.



DALL'AZIENDA ALLA DESTINAZIONE

La movimentazione di un container e, qui sotto, l'imballaggio finale. Più in basso, un magazzino di caffè.



► tremmo presentare offerte importanti anche all'estero. Oggi stiamo assistendo all'arrivo di grossi gruppi stranieri in Italia, ma non viceversa...

Avete aperto un dialogo con il governo, su questo tema?

No. Ma mi farebbe molto piacere. Sicuramente sarebbe la sede adatta per riunire gli elementi che potrebbero prendere parte al progetto.

L'acquisizione delle attività cargo a Fiumicino va in questa direzione?

Proprio così. Il nostro scopo è quello di integrare gli asset presenti nel Lazio, in particolare l'interporto di Civitavecchia.

Si parla di un vostro interesse anche per le attività cargo di Malpensa. È così?

Visti i nostri obiettivi, non possiamo che guardare con la massima attenzione a quello che accadrà su Milano...

E i tempi di questa operazione?

Questo dipende dal gestore degli aeroporti milanesi.

In cosa consiste la vostra attività di «logistica integrata»?

Attraversa tutta l'attività del cliente. Partiamo raccogliendo il materiale e gestendolo spesso dalla fabbrica e arriviamo fino a destinazione.

Gestite anche i magazzini dei clienti?

Non solo. Gestiamo anche il rifornimento di linee per la produzione. Spesso ci occupiamo anche della customerizzazione, per esempio con la verniciatura.

Quindi la vostra catena logistica tocca anche la produzione.

È la nostra caratteristica: siamo nati come produttori nel legno, ancora oggi uno dei nostri core-business con Ibl. Abbiamo conservato una logica industriale.

E in quali settori siete più attivi?

Automotive, elettrodomestici, power generation e quindi impiantistica, difesa, sanità, air service e city logistiche, quindi distribuzione in città delle merci.

Chi sono i vostri clienti?

I principali gruppi nazionali e interna-

zionali: Fiat, Iveco, General Electric, Alenia, il gruppo Merloni...

E nel campo della difesa?

Lavoriamo per il distributore della difesa Usa: facciamo verniciature antiradar, sabbature e riparazioni per i mezzi che si spostano da un teatro di guerra all'altro.

Lavorate anche per la difesa italiana?

Gestiamo la linea dei ricambi dell'Amx; in collaborazione con il gruppo Finmeccanica-Fata il Tornado, e ora stiamo vedendo per il nuovo velivolo, l'Eurofighter.

Avete mai pensato alla Borsa?

Finora siamo riusciti ad autofinanziarci, quindi per il momento non l'abbiamo ancora presa in considerazione. Ma non è detto che non sia quella la strada.

Altri della famiglia sono in azienda?

L'attività è iniziata con mio padre Luigi e con mio zio Bruno, che ormai non c'è più, ed è continuata con me e con altri due miei cugini, che sono qui da oltre 10 anni.

La terza generazione è già in gioco?

In azienda ci sono due miei figli e una nipote. A fianco di persone della nostra famiglia ci sono i manager: di fronte a capacità superiori noi ci facciamo da parte.

Di cosa si occupano i suoi figli?

Luigi ha 29 anni e dopo aver lavorato alla Kpmg segue il controllo di gestione. Umberto ne ha 25 e inizia a seguire la parte commerciale nel settore del packaging.

E la nipote?

Paola, 26 anni, segue nuovi progetti alla Villanova, un'altra società del gruppo.

E la successione come sarà?

La nostra apertura di credito all'ipotesi di una compagnia mista dimostra che prima di tutto vogliamo essere buoni azionisti, e poi magari bravi collaboratori.

Quindi non è detto che al vertice dell'azienda debba esserci un Bonzano.

No. Starà alle loro capacità crescere nel gruppo: e saranno valutati da tutti, compresi i manager. Perché pensiamo di poter esprimere ancora qualcosa di valido: ma sicuramente non lo faremo da soli. ●