

## **I driver internazionali dello sviluppo economico: la logistica**

### ***Intervista a Carlo Mearelli, Presidente di Assologistica***

*a cura di SRM*

Come affermato nell'editoriale di apertura di questo numero del Dossier Unione Europea, la logistica rappresenta un settore chiave per l'economia del nostro Paese, e su cui va riportata da subito l'attenzione delle istituzioni. Ne abbiamo discusso con Carlo Mearelli, Presidente di Assologistica, che con oltre 250 aziende associate rappresenta una delle più grandi realtà associative di terminalisti portuali ed interportuali e di imprese di integrazione logistica che operano in Italia.

***Da tempo Assologistica richiama l'attenzione sulle scelte urgenti da compiere in merito alle nostre infrastrutture logistiche, in particolare porti, aeroporti ed interporti. Può dirci quali sono le vere emergenze?***

Per anni il nostro Paese ha insistito in non scelte in termini di pianificazioni strategiche, preferendo la strada di interventi a pioggia sull'intero territorio nazionale, in una logica di clientelismo politico locale. Il risultato è visibile ad occhio nudo ed offre una proliferazione di infrastrutture non coordinate e prive di massa critica di gestione, questo ha generato una complessiva confusione di offerta ed uno sperpero di finanza pubblica. Dobbiamo interrompere immediatamente questo approccio inutile ed operare scelte di vera strategia intermodale del paese: 3 porti, 1 aeroporto merci, un sistema di retroporti effettivamente tale e strettamente connesso ai porti con collegamenti ferroviari interconnessi. Aggiungerei una reale imposizione di politica merci ai gestori ferroviari ed un nuovo disegno di una compagnia aerea di riferimento.

***L'ultimo piano della Logistica elaborato dalla Consulta per l'Autotrasporto può essere una base valida da cui ripartire?***

La consulta per l'autotrasporto rappresenta una parte, seppur importante del complesso sistema dell'offerta logistica, ma è una parte. Il problema italiano è proprio questo: la visione autotrasportistica dell'organo legislatore, frutto di mero calcolo politico elettorale e di complessiva ignoranza della classe politica sul tema della *supply chain* e dei suoi virtuosi risvolti



Carlo Mearelli

in termini di competitività del Paese. Quanto emerso dal piano nazionale della logistica, rappresenta un mirabile esercizio accademico di fotografia dell'esistente, ma platonicamente non decide su nulla, in quanto frutto di un'azione di mera esigenza di visibilità politica. Su quei dati a disposizione possiamo operare chirurgicamente per la realizzazione di un progetto coordinato di mobilità sostenibile.

***Concetto che spesso citate è quello del passaggio da "Distretto Industriale" a "Distretto Logistico". Può esplicitarlo in termini operativi e quali dovrebbero essere i parametri per definire tale un Distretto Logistico?***

E' indispensabile coordinare le attività di alimentazione e di scarico dei flussi per aree, indifferentemente dalle specifiche settoriali di produzione, il termine di piastra logistica meglio si adatta a quanto di necessario per una competitività reale delle nostre imprese che negli anni hanno focalizzato il grosso del loro sforzo attorno alla produzione di beni di eccellenza, tralasciando il tema del loro trasferimento fisico al cliente finale, non preoccupandosi dunque di una parte del manufatto che vive di corretta alimentazione dei magazzini delle materie prime e di completamento del rapporto con il cliente finale. Il salto per l'industria manifatturiera italiana del XXI secolo è proprio questo, ed in questa logica si deve operare per realizzare un ordinato sistema di supporto logistico per piastre.

***Da tempo ormai si parla di creare lo sportello unico doganale, ma sono quantificabili i benefici che si otterrebbero in termini di tempo per le imprese? Come strutturare lo sportello (a livello regionale; portuale, etc..)?***

Il passaggio semplificativo ed accompagnatorio nella gestione dei flussi economici generati dagli scambi commerciali è fattore imprescindibile per un Paese leader quale l'Italia.

Il coordinamento delle attività di controlli amministrativi deve essere in capo ad una *port authority* che ne garantisca efficacia "round the clock", imponendo ai soggetti interessati indici di *performance* sostenibili per i mercati globalizzati. La definirei una rivoluzione concettuale per i vari soggetti pubblici interessati oggi più ad un mero esercizio di marcamento del proprio potere di interdizione che a esser parte di un processo di facilitazione degli scambi. Su questo non ci debbono essere sconti, il salto è non procrastinabile o ineludibile, e la razionalizzazione

delle infrastrutture strategiche sarebbe l'humus per un utilizzo senza soluzione di continuità dei servizi e delle risorse necessarie.

***Si ritiene che una delle basi di partenza per rilanciare la logistica possa essere lo sviluppo del cargo ferroviario, è d'accordo? E come si potrebbe fare per stimolare il ricorso al ferro da parte delle imprese manifatturiere abituate al door to door ed a gestire la logistica in proprio?***

Non ci sono ricette generalizzate, di certo il ricorso al ferro è fondamentale per un Paese lungo più di duemila chilometri. Gli assi paneuropei che interessano l'Italia saranno fondamentali in questo senso, e la loro connessione multimodale rappresenterà il giusto completamento strategico. L'offerta combinata ferro-gomma, ferro-mare e gomma-aria dovrà essere accompagnata da una strategia di supporto logistico delle piastre e su questo il ruolo degli interporti sarà fondamentale. Non dobbiamo dimenticare il ruolo fondamentale della formazione soprattutto per i piccoli e medi imprenditori dove maggiore è la difficoltà di esternalizzazione e cooperazione in questo settore.

***Nel difficile momento economico che vive il nostro Paese si parla spesso di promuovere l'utilizzo dei capitali privati nella gestione delle opere pubbliche (quindi anche logistiche). Ad oggi in Italia vi sono pochi (se non nessun caso) esempi in tal senso. A Suo avviso è ragionevole pensare a questo o vi sono altre vie?***

Chi le parla è un liberista convinto quando osserva Paesi maturi socialmente parlando, sono fortemente scettico a pensare che le attuali imprese infrastrutturali del nostro Paese possano realmente svolgere funzioni di questa natura, mi spiego meglio: il processo che ha portato alla privatizzazione del sistema delle infrastrutture del nostro Paese ha realizzato nuovi monopoli, la cui qualità e benefici per l'utente finale sono tutti da verificare. Mi riferisco agli aeroporti, ma anche alle autostrade. I contratti di programma sono difficili esercizi di convivenza che vivono sostanzialmente la sudditanza degli organi di controllo pubblico sulle concessionarie private che evidentemente hanno missioni di remunerazione del capitale ben diverse da quanto sostenibile in questi settori. Oggi le società di gestione aeroportuale navigano ad EBITDA a doppia cifra dove la prima è 3, le sembra che i nostri aeroporti reggano in termini di offerta complessiva rispetto ai competitor europei?

*In questo momento è forte il dibattito su come impostare correttamente le politiche di coesione (l'Italia avrà per il periodo 2014-2020 30 miliardi dall'UE). Assologistica ha delle proposte in tal senso e quali?*

L'Europa è una enorme opportunità per i sistemi industriali e per la prosperità dei Paesi, solo se la visione sarà di tipo europeistico e non statocentrico; in particolare, i sistemi di razionalizzazione delle offerte nelle reti si sta rivelando un *vulnus* a livello generale, amplificando essenzialmente i vantaggi verso monopoli di imprese concentrate negli stati di riferimento quali: Germania, Francia ed in parte Regno Unito. L'asse Parigi - Berlino rischia di vanificare questa visione di coesione che si dovrebbe realizzare attorno a politiche di omogeneità fiscale e di regole comuni, piuttosto che a veri e propri atti di pirateria finanziaria operata a svantaggio dei Paesi a velocità diversa.