

Logistica sostenibile: un progetto win-win per imprese ed ambiente

Gian Francesco Imperiali, Vice Presidente Assolombarda

Considerazioni e proposte operative

Vorrei partire da alcuni degli interessanti spunti offerti dalla relazione del prof. Sen, che ringrazio per aver stimolato il dibattito di questa giornata di lavori.

Nel corso dell'ultimo decennio l'economia mondiale ha mostrato profondi cambiamenti. Le dinamiche di crescita si sono sensibilmente modificate verso i Paesi emergenti e le previsioni per il futuro appaiono confermare questa tendenza anche nel prossimo decennio. Nel 2014 si prevede che il 16,9 del PIL mondiale venga prodotto dalla Cina, il 9,4 dai Paesi dell'Est Europa e dalla Russia, l'8,3% dall'India¹: complessivamente stiamo assistendo ad una redistribuzione dei flussi prodotti dall'economia mondiale, molto più orientata ad est.

L'impatto sugli scambi commerciali è altrettanto straordinario: nell'ultimo decennio l'aggregazione delle più grandi economie asiatiche ha accresciuto la propria quota di commercio mondiale dal 10,3% al 12,2% e nel prossimo decennio tale quota potrebbe arrivare al 17,9%².

L'Italia è una delle principali "porte d'accesso" all'intera economia europea, per le merci provenienti da altri continenti e per le imprese in cerca di nuove localizzazioni strategiche; ma la sua collocazione, in particolare, le assegna un

¹ Fonte: Confindustria, "Logistica per crescere", 1° febbraio 2006

² Fonte: Confindustria, "Logistica per crescere", 1° febbraio 2006

“vantaggio geografico assoluto” per i flussi economici e commerciali con l’Estremo Oriente, il Sub-Continente Indiano, il Medio Oriente e il Nord Africa, cioè con le economie emergenti che, come ho accennato sopra, sono più rilevanti e dinamiche e hanno le più interessanti prospettive di sviluppo.

Il nostro territorio non può, quindi, rischiare di diventare un “imbuto”, a causa dei ritardi sull’adeguamento e l’ampliamento delle direttrici nazionali, della scarsa capacità intermodale e interportuale e delle difficoltà di transito delle Alpi. Esistono tutti i presupposti perché la “naturale” capacità logistica del nostro Paese nel quadrante europeo possa pienamente svilupparsi, per cogliere tutte le opportunità che essa offre alla competitività del Paese nel suo insieme e delle nostre imprese.

Ciò rende necessaria una assoluta e prioritaria attenzione, nell’ambito della politica infrastrutturale, alle grandi infrastrutture di interesse europeo, al potenziamento dei valichi alpini, alle Autostrade del Mare, ai grandi nodi - porti, aeroporti e interporti - di scambio; ma, allo stesso tempo, risulta determinante sviluppare l’accessibilità delle reti interne, con un’azione specificamente dedicata alle “infrastrutture minori”, non meno importanti di quelle più grandi.

Sotto questo punto di vista occorre avere il coraggio di compiere delle scelte: nulla è prioritario se tutto resta prioritario. Si tratta di scelte di priorità temporale e di sostenibilità finanziaria. E’ necessario selezionare gli interventi di primario interesse logistico, in base alla quale le opere devono:

1. essere inserite in una logica di rete interconnessa;
2. servire per migliorare l’accessibilità dei territori;
3. contribuire allo sviluppo economico e sociale.

Altro tema è quello del rilancio economico del nostro Paese, che deve passare necessariamente attraverso il rilancio competitivo delle nostre imprese

industriali; tutto questo può trovare nuove e più ampie opportunità di crescita sia nell'innovazione sia, proprio grazie alla logistica, nell'adozione di nuovi "modelli organizzativi" di impresa orientati sempre più verso l'internazionalizzazione della produzione e del consumo.

Ma la logistica è anche una grande opportunità di sviluppo produttivo settoriale, tuttora ampiamente inespressa, soprattutto nel confronto internazionale; per questo è fondamentale un'efficace politica industriale per lo sviluppo delle imprese logistiche orientata ai mercati mondiali e al mercato nazionale, che sia in grado di sostenere le imprese italiane nella competizione globale.

Abbiamo visto nelle relazioni che mi hanno preceduto come molte imprese abbiano adottato processi e prodotti innovativi e sostenibili. Bisogna proseguire su questa strada.

Promuovere una politica industriale per la logistica significa, in primo luogo:

1. sviluppare l'intermodalità dei trasporti;
2. realizzare in una logica di sistema le necessarie piattaforme logistiche;
3. definire un sistema di incentivi per lo sviluppo della logistica.

Infine, vorrei sottolineare l'importanza che la logistica può assumere per la salvaguardia e il rispetto dell'ambiente e del territorio, anche in funzione di promozione del turismo. L'Italia, infatti, è da sempre un "prodotto" economico inimitabile, ineguagliabile e, se saremo in grado di conservarlo e valorizzarlo al meglio, inesauribile; è il "prodotto-paese" fatto di bellezze paesaggistiche, artistiche e storiche; tutti elementi che sono alla base della nostra tradizionale attrattività turistica. Questa grande industria nazionale può avere nuove e più ampie opportunità di crescita, se sapremo coniugare il territorio e l'ambiente con le reti di mobilità globali e locali in grado di raccogliere e distribuire i flussi di persone e merci. Sotto questo aspetto, l'efficienza delle infrastrutture non può prescindere da una coerente attenzione alla pianificazione urbanistica e territoriale. Da qui emerge la responsabilità delle Regioni e degli Enti locali, che

devono pensare all'assetto del territorio con la dovuta attenzione alle esigenze logistiche.