

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a
SISTEMI DI LOGISTICA

Anno IX - n. 1

Marzo 2016

Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Lisa Russo

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081 8332871
Fax +39 081 3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

Una via maestra per i trasporti e logistica

ALDO BONOMI NEL SUO ARTICOLO SU "IL SOLE 24 ORE" DI DOMENICA 22 MAGGIO ha voluto significare e sottolineare l'evoluzione delle rappresentanze del settore dei trasporti e logistica, secondo una duplice direttrice: una prima quella più evoluta che è in grado di andare su mercati esteri ed un'altra viceversa che è destinata a giocare una competizione al ribasso.

Non v'è dubbio che questa rappresentazione, anche un po' suggestiva, si gioca su un processo di supply chain che ha sempre la "corda tesa" della competizione, ma questa competizione non è fatta solo di offerta di servizi, ma soprattutto di "comportamenti" sul versante della domanda. Quale rappresentanza di settore della domanda interna a Confcommercio è cosciente di questo ruolo che può "giocare" in casa facendo matching con gli operatori della offerta dei servizi?

Oggi il settore del commercio e dei servizi rappresenta il 60% del totale del PIL che seppure con crescita modesta, consente di sostenere l'economia nazionale facendo registrare il segno positivo del PIL. Ma, a nostro avviso, la domanda di settore è molto diffusa sul territorio e non aggregata; come se il corpo umano fosse alimentato solo dal sistema venoso e poco da quello arterioso.

Alcuni anni fa, ma non tanti, Bonomi sapientemente analizzava, sul versante della economia del territorio, il conflitto tra flussi e luoghi chiamando in causa proprio una non corretta interfaccia tra trasporti e territorio.

Questo dibattito lo abbiamo seguito con interesse, e alla diagnosi abbiamo fatto seguire una terapia che è quella di superare i distretti industriali e orientare le politiche economiche alla sistematizzazione delle politiche di settore anche attraverso le aggregazioni necessarie - distretti economici - e le piattaforme logistiche alle scale macro-regionali.

In Confcommercio il settore dei trasporti e logistica è quello al momento più aperto ai processi di innovazione e aggregazione, ma non basta. Confcommercio deve puntare a modificare soprattutto il comportamento degli operatori sul versante della domanda, anche se siamo i primi ad essere convinti che i tempi di questi processi di aggregazione andavano attivati nei primi anni della crisi, quando lanciammo l'idea dei distretti economici, dove il settore del commercio

e dei servizi si integra con i territori e con le funzioni d'uso che lo rappresentano, e le aziende sono più sollecitate ad innovare ed investire in un contesto più definito.

Purtroppo il settore ha bisogno di essere maggiormente curato in quanto soffre di una malattia metabolica rara che nessuno conosce - l'individualismo - che non si riesce a curare e che è accompagnata da una profonda depressione istituzionale. Allora è giusto farsi la domanda su come dobbiamo accompagnare questo processo per fare in modo che le aziende di logistica e trasporti siano più orientate alle competizioni internazionali ed in grado di utilizzare in modo sistematico i sistemi ITS. Ma è anche necessario che la richiesta di servizi di trasporti e logistica così come la domanda si orientino verso il "franco destino". Su questi capisaldi è importante che all'interno di Confcommercio, di Confindustria, di Confartigianato, ecc. ci sia un orientamento ad agevolare il processo di internazionalizzazione delle imprese, ma occorre anche che il ruolo delle istituzioni sia orientato ad organizzare la rappresentanza degli interessi.

Lo dico con un linguaggio crudo ma è proprio su questo che tutti dovrebbero seriamente riflettere. La rappresentanza degli interessi è una funzione pubblica; una funzione di promozione sociale, perché serve a conferire una responsabilità di gruppo e a creare un'abitudine ad un comportamento sociale da parte dell'operatore privato, reso più sensibile alle attese e alle strategie del gruppo stesso. In una società industriale ed organizzata come la nostra, nessuno sfugge, ormai, alla regola di affidare la propria individuazione oggettiva all'azione, all'appartenenza ed integrazione in un gruppo. A questa individuazione alcuni potranno partecipare attivamente, altri subiranno l'integrazione contro voglia; ma ognuno vi è soggetto, e con tanta maggiore intensità quanto più alte sono le rispettive responsabilità operative ed economiche.

Esiste questa suscettività all'interno delle Confederazioni soprattutto sul versante della domanda? Esiste questa rappresentanza degli interessi quale funzione pubblica? In entrambi i casi la risposta non è positiva.

Qualcuno potrebbe chiedersi qual è la funzione pubblica di rappresentanza degli interessi. Una risposta immediata dibattuta, ma anche accantonata è quella di incentivare le nostre imprese che operano sull'export ad operare con la formula "franco destino" che significa allungare la catena del valore delle nostre capacità di essere presenti sui mercati internazionali per i trasporti e la logistica.

Questa soluzione fu anche dibattuta con i responsabili pro-tempore del Ministero della Economia cui fu proposta una griglia di incentivi agli esportatori da condividere con gli operatori dei trasporti e logistica.

Non ci fu verso, il linguaggio al tavolo era proprio diverso, nel senso che le valutazioni non furono di politica economica per il settore, ma furono

limitate e ragionieristiche che ruotavano intorno al punto: quanto sarebbe costato allo Stato?

Questo in sintesi il quadro degli interessi da coinvolgere e che allo stato sembrano contrapposti:

- il settore privato dell'offerta si preoccupa di stabilizzare i prezzi dei servizi a livelli di redditività mentre quello della domanda di ottenere un servizio di qualità rispetto al prezzo che è tenuto a pagare. Quello pubblico si preoccupa del livello globale della domanda di trasporto che oggi è soddisfatta dai veicoli stradali e che è ritenuta eccessiva, enunciando il principio che occorre ridurre l'entità del lavoro svolto dal trasporto su strada;
- il settore privato punta alla difesa del profitto mediante un processo di competitività ed efficienza e creando una selezione fra gli operatori, il settore pubblico pensa di poter selezionare gli impieghi del trasporto su strada, non facilitando i servizi, ma ponendo una serie di vincoli o divieti;
- il settore privato preme per utilizzare veicoli capaci di abbassare il costo di produzione, il settore pubblico si oppone a questa misura produttivistica, e dimostra che sarebbe equo stabilire un più alto prezzo per l'uso delle strade per internalizzare i costi esterni senza avere conoscenza da chi vengono prodotti.

Per ulteriori approfondimenti: www.roccogiordanoeditore.eu - Sistemi di Logistica - Anno VII - n.1 Marzo 2014.

ROCCO GIORDANO
rocgior@libero.it