



NICOLA BOARETTI DIRECTOR GENERAL DE CONSORCIO ZAI

Este economista italiano asegura que la Travesía Central del Pirineo sería de vital importancia para mejorar los transportes entre España e Italia. Firme defensor de la planificación estatal a la hora de diseñar las plataformas logísticas de un país, está convencido de que la intermodalidad irá a más. El crecimiento del comercio 'online' y los grandes almacenes en que se apoya hacen más necesarias que nunca dicha intermodalidad y las nuevas infraestructuras que precisa la Unión Europea.

En primera persona



Nicola Boaretti, director general del Consorcio ZAI, en la VII Convención de Directivos ADEA, el pasado 30 de noviembre. RAQUEL LABODÍA

«La conexión directa por el Pirineo nos haría mucho más competitivos»

¿De qué se siente más orgulloso en su trayectoria como director general del Consorcio ZAI Interporto Quadrante Europa?

De lo que más orgullosos estamos en Consorcio ZAI (que surgió del trabajo de Ayuntamiento, Diputación Provincial y Cámara de Comercio de Verona) es de haber mantenido el primer puesto -ya lo conseguimos en 2010- como mejor plataforma logística cuando estamos compitiendo con otras cien en Europa. Y lo hemos conseguido por el esfuerzo en desarrollar los servicios de intermodalidad y por eso, tenemos ahora muchos más trenes que al principio cuando comenzamos.

¿Qué porcentaje de intermodalidad han conseguido y qué volumen de mercancías movien a diario desde Verona?

Del total del transporte, un 30% se realiza en tren intermodal y un 70% en camiones. Somos la mayor plataforma en Italia en lo que se refiere a mayor movimiento intermodal. Hablamos de 7.000 camiones al día y 2.500 de ellos se transportan en tren, así que lo que cabe destacar es que gracias a esta plataforma cada día se evita que 2.500 camiones circulen por la principal autopista que va de Verona al

« El nuevo túnel de Brno nos permitirá pasar de 120 trenes al día a 400 »

EL PERFIL

Graduado en Económicas en la Universidad de Verona, desde 1992 ha desarrollado su carrera en el Consorcio ZAI Interporto Quadrante Europa -considerado como el primero de los centros de transporte y logística europeos según el informe elaborado por Deutsche GVZ y el 'Institute of Shipping Economics and Logistics de Alemania' - siendo su director general desde 2015. También es docente en Logística y ponente en congresos.

hubiera una conexión ferroviaria directa, que ya existía en el pasado, sería de vital importancia para el desarrollo del tráfico y nos haría mucho más competitivos a Italia y España. También, será de gran ayuda el túnel que se está construyendo entre Turín y Lyon. Volviendo al paso por los Pirineos, si hubiera esta unión conseguiríamos que los transportes fueran mucho más veloces y competitivos entre España e Italia. Y eso nos interesa porque España supone el segundo país en importación para nosotros y el quinto en exportación. **¿Hay más infraestructuras en marcha que supongan una palanca para su plataforma?** Sí, la mayoría del tráfico se realiza con el norte de Alemania ya que casi todas las comunicaciones suponen más de 1.000 kilómetros de tren. Por lo tanto, cuanto mayor sea la distancia más se reducen los costes unitarios y sí, en la actualidad hay otra obra muy importante, el túnel de Brno (segunda ciudad más grande de la República Checa) que va hacia el norte de Europa, y esta nos permitiría pasar de un flujo de 120 trenes diarios, que son los que tenemos en la actualidad entre pasajeros y mercancías, a 400 trenes. Se calcula que este túnel estará listo en 2027. La UE pone 4.000 millones y otros 4.000, los Estados.

¿Qué retos les plantea el e-commerce?

Somos conscientes de que hasta hace relativamente poco los almacenes que se necesitaban para actividades de e-commerce eran de 5.000 o 10.000 metros cuadrados y ahora nos están pidiendo de 100.000, 200.000 o 500.000 metros cuadrados. Entonces, como tenemos una zona de 1,5 millones de metros cuadrados al lado de Quadrante Europa estamos trabajando con desarrolladores inmobiliarios para que construyan estos almacenes y puedan utilizar nuestra intermodalidad. Sabemos que hay una industria que crea productos y otra que está creciendo, que ofrece servicios, y hemos de atender ambas. Actualmente, estamos en negociaciones con una conocida multinacional del mueble para crearle un centro logístico al lado nuestro.

¿Qué sería de Verona sin el Consorcio ZAI?

Si no existiera el Quadrante Europa tendríamos seguro 11.000 puestos de trabajo menos porque en total se calcula que son 4.000 directos y 7.000 indirectos. De las 140 empresas que operan dentro, existiría solo la mitad. Y es que dentro tenemos la sede de Volkswagen Italia, con una plantilla de 900 personas, que solo el año pasado tuvo un volumen de negocio de 4.000 millones, el mayor en toda la región del Véneto. Antes la sede estaba en Bolonia. Hace 20 años llegó a Verona gracias al trabajo de Consorcio ZAI que había previsto todos los servicios. Esto evitó que se fuera a Milán como hizo por ejemplo en su día BMW. **¿Hasta qué punto es vital la intervención del Estado en la planificación de la logística de un país?**

Enseño logística en la Universidad y hablo en mis clases de la importancia de una planificación pública, que debe realizar el Gobierno central, de todos estos centros de transporte y logística. Es mucho mejor para un país tener pocos pero excelentes y bien organizados que 50 distintos, que no sirven para nada.

M. LLORENTE