

## **“Lo sviluppo asiatico e il business logistico”**

Roma, 24 gennaio 2007

### **Intervento del Ministro Alessandro Bianchi**

Grazie, dottore. Ora che il Presidente Prodi ha parlato credo che farò fatica a trovare qualcuno interessato ad ascoltare ciò che volevo dire. Ci provo lo stesso, comunque. Grazie.

Ringrazio innanzi tutto la Confetra, il Presidente Valvassori e tutti gli imprenditori presenti per l'invito che mi è stato fatto a partecipare a questi lavori e devo dire anche per il tema scelto: lo sviluppo asiatico e il business logistico. Ritengo che questi temi – come poi abbiamo sentito dalla relazione del Presidente – siano cruciali in questo momento per chi in generale si occupa di economia del mare.

Se potessi chiosare leggermente il titolo di questo incontro, al termine ‘business’ della logistica aggiungerei anche ‘occasione di sviluppo’. Credo infatti che se la riguardiamo in termini generali – come è stato detto in più interventi e anche in quello del Presidente Prodi – questa è un'occasione di sviluppo per il paese. Dobbiamo quindi cercare di intercettarla al meglio e di mettere in campo tutte le nostre azioni – ciascuno per la sua parte – per fare in modo che così sia.

Svolgerò qualche rapida considerazione a partire esattamente dalla relazione del Presidente Vavassori, che ha posto in termini a mio parere chiari le questioni sul tappeto, i problemi ad esse collegati e i modi in cui

stiamo tentando da parte nostra – Governo e in particolare Ministero dei Trasporti - di affrontare e possibilmente risolvere.

Il Presidente Vavassori ci ha ricordato che lo scenario di sviluppo che abbiamo davanti si misura con alcuni dati semplici: 170 miliardi nel 2000 e 200 miliardi nel 2006-2007, che significa un aumento del 20% in un periodo breve. Si tratta di un aumento percentuale che non siamo abituati a vedere da nessuna parte quando si parla di sviluppo economico. Questo dato ci deve far riflettere, così come il fatto che la maggior parte di questo sviluppo è stato portato dalla crescita esponenziale dei traffici di merci che vengono dall'Estremo Oriente e in particolare dalla Cina. Essi hanno individuato nel Mediterraneo uno dei luoghi strategici o meglio una cerniera di distribuzione di questi grandi flussi verso uno dei mercati più appetibili del mondo, che è quello dell'Europa centrale.

Nella storia millenaria di questo strano contesto geografico, economico e insediativo che è il Mediterraneo, si ripropone una volta di più un punto alto. La storia del Mediterraneo è caratterizzata da cicli di grandi punte e di grandi cadute. Oggi viviamo una delle fasi di crescita assoluta. Il Mediterraneo ridiventa luogo centrale del mondo sostanzialmente per queste ragioni: perché in questo momento è il luogo di scambio per eccellenza di questi grandi flussi.

Come non porsi quindi il problema che il nostro paese intercetti in maniera positiva, intelligente ed economicamente valida questa occasione?

Il Presidente ha usato un'espressione singolare. Ha detto: "Proviamo a ricavarci uno spicchio di questo fenomeno che sta arrivando". Credo che il problema che abbiamo davanti è quello di provare a dire come ricavare questo spicchio, ciascuno per la sua parte.

Le graduatorie che abbiamo sentito dicono chiaramente che i grandi riferimenti mondiali non sono in Europa ma altrove: i porti asiatici e un

porto del Dubai, mentre Los Angeles - che una volta era il primo del mondo - ora è sceso in ottava posizione. Per quanto riguarda il contesto a noi più vicino, i nostri porti sono ben lontani dai risultati che esprimono Rotterdam e Amburgo. Dobbiamo quindi rinserrare le fila per vedere come metterci in gioco al meglio.

Nella graduatoria europea Gioia Tauro è terzo e Genova le sta dietro al sesto posto. Peraltro Gioia Tauro è un fenomeno recentissimo: nessuno di noi avrebbe fatto un ragionamento di questo genere dieci anni fa. È un fenomeno che è esploso grazie ad un imprenditore intelligente che ha colto e capito una grande occasione. Lo Stato aveva lungamente faticato per poter creare quella infrastruttura portuale e aveva investito una massa enorme di denaro ma era arrivato al punto di non sapere che farne.

Presidente, io ho vissuto da quelle parti per lungo tempo. In ambienti in cui si discutevano questi temi, ci fu un momento in cui avanzò l'idea di interrare il porto e rimettere le cose come stavano prima. Poi è esploso quello che è esploso e dobbiamo cercare di valorizzarlo al meglio.

Ci sono però dei problemi che riguardano i nostri porti, perché essi possano essere all'altezza di svolgere questo compito. Ne riprendo tre dalle cose che sono state dette: fondali, banchine e retro-porto.

Per quanto riguarda i fondali bisogna dire che la crescita sempre maggiore delle navi porta-container e il relativo, crescente pescaggio implicano la necessità di approfondire attraverso dragaggi ed escavi i fondali dei nostri porti. Non è un problema immediato o che riguarda particolarmente i nostri porti: forse i porti del nord Europa e i porti-canale che in questo momento la fanno da padroni hanno e avranno qualche problema in più da questo punto di vista. Nondimeno noi dobbiamo prepararci per gli scenari che abbiamo intravisto. Abbiamo porti che pescano fino a 18 metri, altri a 14 o a 12 ed è un quadro che per il momento ci lascia rassicurati. Per essere

modificato però, tale quadro ha bisogno di molto tempo – per abbassare un fondale di due metri servono anni di procedure e lavori – e quindi è bene pensarci subito. Devo inoltre sottolineare che si è compiuto un passo in tale direzione anche nell'ultima Finanziaria e questo si deve anche all'accortezza della Presidente Donati in sede di commissione parlamentare. È stata introdotta in Finanziaria una norma che consente di realizzare gli escavi: si tratta del risultato faticosamente raggiunto per un equilibrio fra esigenze a carattere strutturale e a carattere ambientale. È l'equilibrio più avanzato raggiungibile in questo momento e io inviterei tutti noi a ragionare in termini per i quali il rispetto ambientale non sia una zavorra ma una garanzia per la qualità della vita. Abbiamo impiegato trent'anni a sviluppare una cultura ambientale, ormai molto radicata. Questo ha significato costi ed in alcuni casi impedimenti maggiori a quello che avremmo voluto fare rapidamente ma ha significato anche lavorare per il miglioramento della qualità della vita, che non mi sembra essere cosa di poco conto.

Dobbiamo continuare quindi a mantenere l'equilibrio di queste esigenze diverse e - dato che tutti tendono in questa direzione – a non porre veti e a lavorare perché le cose si facciano in un certo modo, perché il discorso degli escavi, dei dragaggi e dell'approfondimento dei fondali dei nostri porti possa essere affrontato in prospettiva in maniera positiva.

Abbiamo un problema di banchine perché ormai c'è 'fame' di banchine: aumentano i container che arrivano e vogliamo farli aumentare ancora fino – se ho ben capito – a 8.000.000 di unità. Servono quindi spazi sempre più ampi per questi approdi. Per una serie di ragioni i nostri porti hanno questo problema, che fra l'altro purtroppo può essere risolto solo in tempi lunghi. Le infrastrutture portuali infatti sono 'pesanti' da modificare. Ci sono alcuni interventi di carattere normativo e finanziario nella Finanziaria 2007

che aprono la strada in questa direzione ma credo che qui occorra più che mai ricorrere a risorse non esclusivamente pubbliche ma anche private, perché questa partita la si vince solo in questo modo. Lo Stato quindi deve convincersi a investire in un'operazione a favore di un'imprenditoria che ha bisogno di alcune economie che una volta si chiamavano 'esterne' e ora 'di contorno' per potersi sviluppare al meglio.

Un altro problema ancora – e forse più grave – che riguarda i nostri porti è costituito da ciò che vi è dietro: il retro-porto. Un operatore della logistica, che fa camminare container o che li maneggia a terra ha sempre un sogno: quello di avere una banchina dove arriva la nave e dietro una specie di deserto dove piazzare tutto quello che vuole, nei tempi che ritiene opportuni. Così non è, perché il nostro sistema portuale è fatto in tutt'altro modo. Abbiamo porti urbani che hanno costituito una straordinaria ricchezza per questo paese. Il Presidente prima ha detto che i porti rendono liberi. In realtà l'adagio che si recitava nella seconda metà dell'Ottocento a questo proposito diceva che era l'aria di città a rendere liberi. È anche vero che le città dotate di porto hanno avuto un ruolo maggiore in questo senso: hanno creato libertà commerciale e civile. Oggi tutto questo straordinario patrimonio di ricchezza storica e culturale diventa un impedimento e un problema che deve essere affrontato esaminando situazioni diverse e tutte peculiari.

Trieste non ha grandi problemi di retro-porto ma dovrebbe fare uno sforzo per collegarsi con Capo d'Istria. È vero che parliamo di un altro Stato e che fino a poco tempo fa non parlavamo neanche di Europa ma la vicinanza è tale che dubito che in quel caso la concorrenza possa essere un fattore positivo. Forse sarebbe più efficace un'azione di tipo sistemico.

A Genova invece c'è un vero e proprio impedimento fisico. Allora servono operazioni di grande creatività. Ieri mattina presso la Regione Piemonte

abbiamo visto illustrare dalla Presidente Bresso un progetto messo a punto dal Politecnico di Torino e da un gruppo bancario, che fornisce una soluzione a questo problema. L'idea è quella del porto lungo: se non si trova spazio alle proprie spalle, lo si cerca un po' più lontano – in quel caso ad Alessandria. È stata quindi concepita un'infrastruttura tecnologica che a prima vista sembra molto intelligente: si tratta di un treno a caricamento automatico che sposta le merci direttamente dalla nave al treno. Quest'ultimo è privo di macchinista perché lavora in continuo e porta le merci dove lo spazio c'è. A prescindere dal fatto che questa sia o meno una buona idea, volevo ribadire l'esigenza di far emergere una forte inventiva in questi casi. Alle nostre spalle infatti non abbiamo una storia di soluzioni facili, eccezion fatta per Gioia Tauro, che vive una situazione particolare. È stato poi sollevato un ulteriore problema. Abbiamo circa 150 scali e 24 autorità portuali. Abbiamo un numero elevatissimo di porti in senso stretto – quelli dove le navi attraccano volentieri – che sono scali tradizionali. È possibile pensare che l'azione di carattere incisivo che stiamo chiedendo venga fatta per rispondere al progetto di una grande piattaforma logistica italiana e possa attuarsi con questo frazionamento di porti e di autorità che li gestiscono? Fin dal mio insediamento mi sono dichiarato scettico al riguardo. Bisogna quindi percorrere la strada dell'aggregazione. Nella Finanziaria è stata fatto un primo passo in questa direzione: abbiamo dato totale autonomia gestionale alle autorità portuali. Considero questo fatto come una piccola rivoluzione. Già da un mese a questa parte infatti le autorità portuali gestiscono in totale autonomia – anche finanziaria - la loro vita: incassano i soldi che prima arrivavano loro attraverso faticosi meccanismi dopo che li aveva incassati lo Stato. Abbiamo inoltre – ma questo è un particolare tecnico – eliminato tetti di spesa. Oggi le autorità

portuali possono svolgere in piena autonomia e responsabilità il loro lavoro.

Dubito tuttavia che anche con questo sia possibile realizzare le sinergie che occorrono per raggiungere i risultati di cui abbiamo parlato. Abbiamo allora riservato al Ministero un'azione centrale e il compito di programmare le attività. Crediamo infatti che sia utile costruire uno scenario in cui i diversi porti siano individuati per quelle che sono le loro vocazioni e potenzialità e che complessivamente si riesca ad esaltare quelle di ciascuno, fino ad ottenere un carattere di tipo sistemico. Bisogna fare in modo che ci sia un'offerta non concorrenziale al ribasso ma di convergenza al rialzo. Il Presidente ha testualmente affermato: "La funzione regolatrice dello Stato tipica dei più efficienti paesi liberisti". Noi vogliamo sforzarci di fare questo e fare liberalizzazioni intelligenti, quelle che creano delle condizioni di contorno per il libero dispiegarsi delle azioni degli imprenditori. Al di fuori di un quadro regolamentare, di regole chiare e condivise e di percorsi sicuri che solamente la programmazione pubblica può dare, credo che l'imprenditoria farebbe più fatica a muoversi.

Quali sono le caratteristiche diverse che dovremmo enfatizzare? Innanzi tutto direi che vanno divise in due categorie. Ci sono porti di *transshipment* e quelli che possono essere anche piattaforme logistiche. Alla prima categoria appartengono Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Il problema della contrapposizione non si pone ovviamente per Cagliari, che è situata su un'isola ma per due scali di *transshipment* come Taranto e Gioia Tauro che aspirano ad assumere caratteristiche anche diverse. In questo caso scombineremmo un po' le carte e soprattutto non terremo conto delle difficoltà di collegamento che da lì si hanno sulle reti normali di concorrenza sulla reti viarie o ferroviarie, verso le destinazioni finali più importanti.

Il problema potrebbe essere affrontato in parte facendo riferimento non a una mobilità terrestre, ferroviaria o stradale ma a un'ulteriore mobilità del mare, per esempio con le autostrade del mare.

Credo comunque che Gioia Tauro non sia 'soltanto' il maggiore scalo di *transshipment*, come abbiamo già detto. È probabile fra l'altro che ci sia un aumento consistente di volumi a Gioia Tauro e quella che nel 2005-2006 era parsa una fase di declino è da considerarsi superata. Gioia Tauro rappresenta la maggiore opportunità di sviluppo attuale per un territorio che si chiama Mezzogiorno. Non possiamo considerarla solamente come scalo commerciale ma anche come l'aiuto di cui la Calabria e il Mezzogiorno hanno disperatamente bisogno. Dovremo fare qualcosa in più a Gioia Tauro: non sarà lo sviluppo della logistica come dice lei ma qualcosa che inneschi processi indispensabili.

Prima di concludere vorrei accennare alle risorse che abbiamo messo in campo.

C'è una cosa che si chiama 'intermodalità' e che ha molto alimentato la letteratura ma poco le realizzazioni degli anni scorsi. Noi dobbiamo cercare di innescare questo passaggio e pensare che ad infrastrutture oggi esistenti e a modalità di trasporto date, la messa in funzione dell'intermodalità – cioè la creazione di cerniere di connessione fra i vari modi di trasporto – farebbe compiere un enorme balzo alla qualità complessiva della mobilità. Si aggiungerebbe un quinto modo di trasporto accanto a quelli storicamente consolidati. Dobbiamo assolutamente progredire su questa strada ad esempio per le reti di percorrenza e i relativi ambiti urbani: chiunque può arrivare rapidamente a Firenze o a Napoli ma impiega poi tempi infiniti per raggiungere i luoghi di destinazione finale, perché mancano connessioni fra reti urbane ed extraurbane. Ma dobbiamo soprattutto pensare che il problema di avere l'85% del traffico merci che si muove nel nostro paese



su strada è un problema che crea una vischiosità tremenda al sistema produttivo, oltre ad essere un terribile handicap per la qualità della vita insediata.

Questo discorso non ha avuto per la verità un grosso sostegno nell'ultima Finanziaria ma che io mi sforzerò di portare avanti esattamente con gli attuali 'titolari' di quell'85%: i rappresentanti del settore dell'autotrasporto. Quest'ultimo assicura che il nostro paese possa ogni giorno approvvigionarsi delle sue merci. Con loro dobbiamo aprire un tavolo di discussione perché è solo con loro che possiamo fare questo trasferimento. Quando saremo riusciti a spostare una quota percentualmente significativa da una parte all'altra, avremo creato non solo un cambiamento positivo relativamente alla qualità della vita, all'inquinamento o al traffico ma anche a favore dell'imprenditoria, che nella vischiosità dei trasporti trova oggi un fattore frenante.

Che cosa siamo riusciti a mettere insieme nell'ultima Finanziaria per affrontare questi problemi? Alcuni provvedimenti di carattere generale, altri specifici che riassumo brevemente citando i titoli: 'Per lo sviluppo dei porti' e relative sottovoci (*hub* portuali, fondo perequativo per le autorità portuali, opere portuali, esoneri, e via dicendo). In totale sono 418 milioni per il triennio 2007-2009, di cui 330 milioni nell'anno 2007. Per le autostrade del mare sono stati stanziati 78 milioni: una cifra davvero molto esigua. Per l'intermodalità sono previsti 55 milioni e infine per la sicurezza 120 milioni. La sicurezza è un'altra cosa che non viene dalla qualità e dall'efficienza del trasporto. Si può citare purtroppo l'ultimo incidente nel canale di Messina che risale a qualche giorno fa e che guarda caso ha interessato proprio in maniera emblematica un portatore di container e un aliscafo per passeggeri.

La sicurezza è uno dei fattori che dobbiamo garantire, perché l'espansione auspicata possa concretizzarsi in maniera assennata.

Le cifre che ho citato portano a investimenti complessivi nel prossimo triennio per 670 milioni, di cui 460 nel 2007. Probabilmente i fondi sono sempre pochi però credo che rappresentino un ragionevole pacchetto con cui lavorare, anche per l'amministrazione dei trasporti, al fine di creare le condizioni che richiediamo affinché l'attività degli imprenditori e l'economia del mare possano espandersi nella maniera più efficace possibile. Questa è la nostra prospettiva e questo è il nostro obiettivo principale.

Concludo facendo un duplice augurio. Innanzi tutto mi sembra doveroso fare gli auguri a Confetra per i 60 anni di attività e spero poi che il lavoro che ci si prospetta possa essere svolto per buona parte assieme, perché abbiamo un obiettivo comune.

Grazie.