

“Lo sviluppo asiatico e il business logistico”

Roma, 24 gennaio 2007

Intervento di Anna Maria Artoni

Spunti di discussione

- **Il Mediterraneo torna al centro del mondo**

Nel mercato globale - e nella Grande Europa allargata a 27 Paesi - lo sviluppo corre sulle reti, fisiche e virtuali. Oggi le infrastrutture rappresentano il fattore di competitività più importante in tutto il pianeta: se le nostre idee e i nostri prodotti rimangono confinati in un territorio, sono irrimediabilmente tagliati fuori dalla vorticoso crescita del commercio mondiale.

Le proiezioni a dieci anni del commercio internazionale sono impressionanti. La quota di export mondiale di Cina-India-Giappone, ad esempio, dovrebbe aumentare dal 12,4% del 2004 al 17,8% del 2014. Si tratta di un trend irreversibile, che tuttavia sta riportando al centro dell'attenzione un protagonista quasi dimenticato dalla storia economica contemporanea - il Mediterraneo - che attraverso il canale di Suez diventerà ben presto il principale crocevia dei flussi di prodotti extra europei.

- **Una grande occasione per l'Italia**

Il boom delle economie asiatiche offre, quindi, al nostro sistema produttivo una straordinaria occasione di rilancio. Come il

Presidente Prodi ha più volte segnalato, l'Italia potrebbe diventare nei prossimi anni - attraverso i suoi porti - il luogo d'arrivo e in parte di "ultima lavorazione" dei prodotti asiatici destinati ai mercati d'Europa: ciò creerebbe sviluppo imprenditoriale e posti di lavoro di qualità, non "aggredibili" dalla concorrenza internazionale. In tal senso, si possono già riscontrare alcuni segnali incoraggianti, come ad esempio il traffico dei container nei porti del nostro Paese, e in modo particolare del Mezzogiorno e delle isole – che hanno superato i 4 milioni e mezzo di TEU nel 2003 - con un significativo rilancio per Gioia Tauro, Taranto, Napoli, Salerno e Cagliari.

Ma per cogliere appieno anche nei prossimi anni questa storica occasione, è necessario definire una vera e propria strategia-Paese nel settore: ogni porto deve avere un ruolo e obiettivi ambiziosi, all'interno di un piano di sviluppo che sia capace di valorizzare le specializzazioni di ognuno. Se i porti italiani che si affacciano sul Mediterraneo possono diventare leader nel transhipment – in competizione con i porti spagnoli e greci – i nostri porti dell'Alto Adriatico possono e devono diventare invece la grande piattaforma logistica d'Europa, in competizione con i grandi porti del Nord Europa.

- **Le infrastrutture: un handicap storico per l'Italia**

Il nostro Paese deve tenere conto del vincolo "storico" della carenza delle infrastrutture e delle reti e della lentezza nel colmare il profondo divario che ci separa dagli altri Paesi avanzati.

Se rapportiamo la dotazione di infrastrutture del nostro Paese all'estensione del territorio italiano, scopriamo che abbiamo

un'estensione della rete stradale superiore alla media comunitaria ma nettamente inferiore a Francia e Gran Bretagna, e una diffusione della rete ferroviaria molto minore rispetto alla Germania.

In Italia gli investimenti pubblici in infrastrutture non riescono da anni a superare l'1,8% del Pil, un livello nettamente inferiore a quello della Spagna e della Francia. Secondo stime autorevoli, per allineare l'Italia al livello medio di spesa per infrastrutture dell'Unione sarebbe necessario stanziare ogni anno 15 miliardi di euro in più rispetto agli attuali 18 miliardi.

In Italia, inoltre, il traffico è concentrato su gomma. Si trasporta su strada quasi il 68,2% delle merci, rispetto ad una media del 44% nell'Unione Europea, mentre per nave trasportiamo solo il 15,5% contro il 48,9% del resto d'Europa. Dunque, soffriamo una scarsa mobilità non solo perché abbiamo investito poco nelle infrastrutture, ma anche perché non siamo stati capaci di diversificare le vie di comunicazione e di integrarle tra loro.

Pesano come macigni, inoltre, la scarsa concorrenza nella liberalizzazione di molti settori che non consente spesso al cittadino e all'imprenditore di scegliere tra mezzi di trasporto diversi e tra gestori diversi di uno stesso mezzo.

- **L'Italia ha bisogno delle “autostrade del mare”**

Per i nostri territori e per le nostre imprese, le “autostrade del mare” possono divenire uno strumento decisivo di crescita, perché ci consentono di sfruttare le straordinarie potenzialità offerte dalla nostra posizione geografica, collocando il nostro Paese nel cuore economico, culturale e sociale del Mediterraneo. Il nostro Paese è

già leader negli scambi commerciali con i Paesi del Mediterraneo, perché vanta “rendite di posizione” importanti nella corsa ai mercati del Sud.

I nostri prodotti, infatti, sono percepiti in modo positivo nelle regioni del Mediterraneo perché l'Italia non ha grandi tradizioni coloniali, diffonde da anni la sua cultura, la sua lingua e i suoi costumi attraverso la televisione italiana, rappresenta il modello di riferimento per lo sviluppo del sistema imprenditoriale dei Paesi del Mediterraneo. La realizzazione delle “autostrade del mare”, dunque, avvicinerrebbe ulteriormente le due sponde del Mediterraneo e moltiplicherebbe per le nostre imprese le prospettive di crescita nei mercati del Sud. Ciò è ancora più importante in vista della nascita dell'area di libero scambio euromediterranea, la più grande al mondo del suo genere, che unirebbe 40 Paesi e 800 milioni di persone.

- **Riconoscere nella logistica un fattore di competitività**

La logistica è diventata ormai un fattore fondamentale di competitività e di costo non solo per la produzione, ma per l'intero sistema-Paese. Secondo alcune stime, nel 2002 i costi logistici sostenuti dalle imprese manifatturiere nell'Ue-15 e in Italia sono stati pari al 5% del Pil. Rilevanti, tuttavia, sono stati anche i costi della mancata logistica: nel 2003 il costo sociale della congestione nell'Ue-15 è stato infatti stimato nell'1 per cento del Pil (circa € 94 miliardi).

Ma l'Italia non ha ancora iniziato a giocare la sua partita nel grande mercato mondiale della logistica: non possiamo più limitarci alla

terziarizzazione dei servizi logistici delle imprese italiane, ma dobbiamo candidarci a diventare la grande piattaforma logistica d'Europa, capace di attrarre una quantità di merci che sia molto superiore al “consumo” del sistema economico e sociale italiano.

- **Le proposte di Confindustria per lo sviluppo della logistica in Italia**

È necessario che il nostro Paese rimuova quei vincoli che hanno impedito, finora, di sfruttare le straordinarie potenzialità del mercato della logistica.

A questo proposito, Confindustria ha presentato un set di proposte basate su quattro “pilastri”:

1) **infrastrutture**: oltre ad una “rilettura logistica” della legge obiettivo, occorre dare priorità ai TEN, sviluppare l'intermodalità dei nodi di scambio (porti, aeroporti e interporti) e rilanciare l'interportualità e la retroportualità, in particolare nel Mezzogiorno;

2) **mercati e concorrenza**: è necessario liberare le energie private, attuando le liberalizzazioni; programmare il sistema aeroportuale, salvaguardando il posizionamento dell'Italia sulle rotte internazionali; aprire i servizi portuali al mercato e sviluppare la competizione nei servizi ferroviari; infine, coinvolgere il capitale privato nell'ambito interportuale e dei centri intermodali;

3) **una politica industriale per la logistica**: è necessario attivare nuovi strumenti per sostenere la crescita dimensionale delle imprese e la diversificazione logistica dell'offerta; la promozione della collaborazione tra domanda e offerta ai fini dell'outsourcing; le piattaforme logistiche, specie nel Mezzogiorno;

4) semplificazioni amministrative e tecnico operative: misure di semplificazione logistica e adeguamento degli standard tecnico funzionali (semplificazioni, revisione regolamentazioni tecniche, diffusione delle nuove tecnologie..).

La cultura del “gioco di squadra” – che Confindustria sta cercando di diffondere in ogni settore produttivo e nel Paese - può diventare la leva decisiva per “mettere a sistema” le mille risorse offerte dal “mare nostrum”. La mia presenza oggi - tra di voi – vuole essere un segnale di collaborazione e di disponibilità.

Oggi possiamo iniziare un percorso comune. Insieme possiamo proiettare l’Italia nella straordinaria sfida della logistica, insieme possiamo dare al nostro Paese un formidabile driver di sviluppo.