

“Lo sviluppo asiatico e il business logistico”

Roma, 24 gennaio 2007

Intervento del Presidente Romano Prodi

Grazie. Volevo ringraziarvi dell'invito, perché qui ci sono venuto proprio volentieri. Ritengo infatti che questo sia uno dei settori su cui ci giochiamo il nostro futuro.

Ho preparato una relazione completa e abbastanza organica ma preferisco rispondere anche agli stimoli che ho avuto. Mi è sembrata infatti un'assemblea di raro interesse, con accentuazioni diverse ma obiettivi abbastanza coordinati e armonici fra di loro.

Non sto a sottolineare nuovamente i grandi cambiamenti degli ultimi dieci anni, dico solo che siamo di fronte a dei fatti che nessuno voleva accettare o riusciva a prevedere. Sono avvenuti e a me fa molto piacere, perché su questo avevo scommesso tanti anni fa ma anche perché è una sfida che – come sappiamo tutti – rimette in gioco il Mediterraneo e quindi ci dà una chance in un mercato su cui perdiamo continuamente quota da generazioni. Non è un fatto di ore: l'emarginazione dell'Italia e il suo ruolo periferico di sistema dei trasporti e della logistica in genere – non stiamo a distinguere fra terra, mare o cielo – è una realtà che possiamo constatare anche con un censimento di cento anni fa. Il fatto che si rimescolino nuovamente le carte è quindi anche un'occasione per vedere se riusciamo a reinserirci in questo nuovo gioco.

Il fatto che il porto di Los Angeles sia passato in quindici anni da primo a decimo nel mondo fa impressione a chi ha visto quanto si era sviluppata la 'porta dell'Asia'. Questa discesa vuol dire che sono in atto dei cambiamenti e che noi siamo rimessi in gioco.

Siamo rimessi in gioco ma in posizioni estremamente complicate. Tutti abbiamo parlato dei cinque giorni di vantaggio che abbiamo rispetto all'Asia nei confronti dei

porti del nord o del fatto che il commercio con l'Asia è più elevato di quello con gli Stati Uniti e che con il ritmo di crescita che ha diventerà rapidamente il doppio. Noi dobbiamo anche sottolineare però, che prima di tutto il nord Europa non sta fermo. Ci sono alcuni fatti nuovi e a tal proposito vorrei citare il porto di Le Havre. Tale porto si è riorganizzato completamente, ha rinnovato i suoi collegamenti alle infrastrutture di trasporto terrestre e ha costruito inoltre una novità estremamente forte nel giro di dieci anni. Dieci anni fa infatti Le Havre era un porto periferico che guardava semplicemente agli altri porti del nord, mentre adesso è diventato lo schema forte di un sistema.

Veniamo al sud. Il sud in termini quantitativi ha reagito bene. Abbiamo acquistato quote di mercato ma l'Italia ha avuto una fase totalmente diversa: partita rapidamente dieci anni fa – e non me ne voglio fare un vanto, segnalo infatti il genio di Ravano che ha reinventato Gioia Tauro con una logica *ex malo bonum* – negli ultimi anni ci siamo poi incartati. I nostri tassi di crescita sono più bassi di quelli di tutti i nostri concorrenti dell'Europa del sud.

Vorrei poi dirvi un'altra cosa: ho appena terminato una serie di viaggi nel sud dell'Europa e devo dire che mi fa impressione come in paesi come l'Egitto, la Turchia o la Romania usino la stessa terminologia e citino gli stessi vantaggi nell'area mediterranea che noi citiamo come vantaggi dell'Italia. Sentire il Ministro dell'Economia rumeno che parla dei porti europei come lo facciamo noi, fa una certa impressione. Non parliamo poi degli spagnoli: chi ha visto i lavori del porto di Barcellona – che si aggiunge a quello di Algeciras – sa che quel complesso è assolutamente straordinario. Semplicemente atterrando a Barcellona se ne può constatare la dimensione fisica, impressionante e straordinaria.

Bisogna quindi correre. Noi siamo il paese meglio piazzato geograficamente ma dobbiamo agire come sistema: qui facciamo un piccolo passo in avanti. Abbiamo già tre porti a sud per quello che possiamo chiamare 'giro-mondo' e che stanno diventando sempre più grossi. Dai dati che ho, vedo che anche la Maersk - uno dei

grandi armatori europei - sta portando lì la più grande nave-container del mondo che si chiama 'Emma Maersk' e ne farà altre sette.

Difficile fare altre sette Emme Bonino: chissà cosa succederebbe! Vi immaginate?

Se vogliamo fare concorrenza al nord Europa dobbiamo dare una risposta di sistema-paese. Quindi: abbiamo tre porti al sud potenzialmente integrati fra di loro: Gioia Tauro, Taranto e Cagliari. Non mi spaventa che siano tre anse. Se vogliamo fare sistema di giro-mondo anzi abbiamo forse bisogno anche di un quarto porto. Il problema è però che tutti questi porti siano integrati fra di loro. Mi ha colpito come una freccia al cuore l'esistenza di 24 autorità portuali. Ogni volta che Bianchi mi viene a parlare della nomina di un'autorità portuale, capisco che non ne possiamo avere 24. Dato poi che in tutto il sistema c'è un forte ruolo delle regioni, quando quelle autorità sono divise per regione diventano addirittura strutture autonome. Abbiamo concordato con Bianchi di lavorare su questi aspetti e su un fortissimo coordinamento omogeneo dei porti del sud, che devono essere come quelli del nord: un porto solo.

Interviene poi un altro discorso: quello dei nostri porti del nord. Il sud Italia è vicino alle grandi rotte ma non ai grandi mercati. Dobbiamo quindi affrontare un discorso di legame fra i nostri due assi: Adriatico e Tirreno. In questo senso abbiamo una grande fortuna: siamo vicini al nord. Ho ripetuto anche all'anniversario della Confetra che non abbiamo ancora capito che c'è una nuova storia in una vecchia geografia. Ripetevo ai miei studenti – ahimé – già decenni fa che Trieste dista da Milano quanto da Budapest e noi non ce ne siamo ancora accorti. È per questo che il corridoio cinque ha grande importanza. Se noi vogliamo però obbedire a quanto diceva Vavassori prima – portare cioè il traffico dalla strada alle autostrade del mare – abbiamo bisogno di economie di scala e di porti molto grossi. Abbiamo bisogno che Trieste lavori molto più di adesso e che la stessa lavori con Venezia, Fiume e Capo d'Istria: che lavori con il grande asse dell'Adriatico del nord. Altrimenti non ci sono economie di scala per fare le autostrade del mare. Se c'è una nave a settimana che parte dai porti del sud verso il nord non serve a niente. Dobbiamo lavorare col

discorso delle economie di scala pubbliche e private – poi vediamo quelle private - completamente diverso da quello che abbiamo in testa. Le dimensioni sono disarmoniche e assolutamente folli. Ho qui l'analisi dei leader del mercato dei porta-container e anche dati molto semplici: negli ultimi anni sul totale delle fusioni e delle acquisizioni del mercato italiano, il 40% è rappresentato da operatori stranieri che hanno acquistato operatori italiani e solo il 14% è formato da italiani che hanno fatto il contrario. Ora io voglio un'economia aperta ma vorrei anche essere attivo in questo tipo di discorso e delineare una strategia di convenienza per tutto il paese. Il fatto per esempio che molti dei nostri porti siano di proprietà dei porti del nord costituisce indubbiamente un'apertura del paese ma questo è un classico caso in cui per molte situazioni possiamo avere interessi contrastanti. Forse abbiamo interessi più convergenti nel fare società con i cinesi, perché così diventeremmo loro partner e controparti.

La strategia-paese da creare quindi non è provinciale ma consiste nel dotarci degli strumenti di contorno che sono necessari per una logistica, contando anche che ci devono essere le infrastrutture sufficienti. Nella Finanziaria abbiamo già fatto degli sforzi in questa direzione: i primi ma significativi, che hanno invertito la rotta e destinato risorse forti alla portualità. A questo punto bisogna fare quello che diceva Ciaccia prima, ovvero mobilitare pubblico e privato assieme su progetti precisi con una convenienza di progetto. Qui si inserisce il compito del privato di avanzare proposte ma non in astratto: sul singolo progetto, con il rendimento, la durata, gli anni, i lavori e poi anche – mi permetto di dire – con un'utilizzazione più razionale e scientifica dei porti esistenti.

Noi infatti diamo sempre un esclusivo compito alle – certo necessarie - infrastrutture esistenti ma le stesse possono davvero fare il 20-30% in più del lavoro che fanno? Sì, lo possono fare. In tutti i casi in cui analizzo una di queste strutture complesse portuali la vedo sotto-utilizzata. Allora noi dovremmo fare uno sforzo coi sindacati sulla flessibilità, per utilizzarle giorno e notte e per avere una struttura laterale efficiente ma quello dell'organizzazione scientifica dei porti resta un problema. Le

nostre fabbriche automobilistiche e meccaniche si sono scontrate con la produttività degli altri, hanno preso delle grandi botte e poi hanno ricominciato a capire e a guadagnare. Noi dobbiamo fare lo stesso con le strutture complesse portuali. In questo senso il discorso delle autorità portuali mi angoscia perché o noi abbiamo dei sistemi capaci di intraprendere questo tipo di sfide oppure ci troviamo in difficoltà. Quindi io chiedo alle imprese qui presenti – è poi chiaro che dovremo dare col Ministro Bianchi tutti gli strumenti necessari per aiutare l'operatività dei porti – di prendere anch'esse delle iniziative, proprio perché se nella logistica noi continuiamo ad avere una dimensione che non si misura nemmeno lontanamente con quella degli altri, è chiaro che il nostro sistema difficilmente può reggere. Quando infatti l'impresa convoglia, tutto convoglia sulla sua base logistica.

La concentrazione dei gruppi mondiali – nonostante l'ingresso dei cinesi nel mondo – negli ultimi anni sta ulteriormente aumentando. Si tratta quindi di un cammino che noi stessi dobbiamo intraprendere. Dico solo che i maggiori cinque gruppi armatoriali controllano il 43% delle flotte mondiali. La Maerk da sola arriva quasi a un quarto di questa quota. Noi allora dobbiamo avere un sistema di strutture portuali e di reti autostradali, ferroviarie e fluviali, oltre a imprese logistiche che affrontino tutto questo.

È chiaro che il Governo deve agire da protagonista in questo scenario e deve dare supporto alla modernizzazione dei porti e delle loro risorse e - con la collaborazione dei privati - dare subito inizio ai lavori. Dobbiamo fare inoltre alcune scelte di distretti logistici, perché la logistica ha economie di scala, è inutile nascondere. Quando facciamo 155 interporti non vuol dire che non va mica bene, è inutile: questo è un discorso molto semplice. Dobbiamo quindi fare scelte e sviluppare grandi *hub* portuali, riformare – in questo senso abbiamo cominciato con la Finanziaria 2007 - il sistema portuale italiano e liberalizzare il settore, promuovere poi l'autonomia delle autorità portuali e destinare quote di ulteriori tributi per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali. Qui c'è una risorsa finanziaria di dimensioni cospicue.

Bisogna poi favorire le opere di dragaggio e sviluppare appunto le autostrade del mare ma, come ho detto, con un problema di economie di scala.

Quanto al rapporto con la Cina, è chiaro che noi abbiamo bisogno di piattaforme integrate. O noi prendiamo iniziative di grandi dimensioni e in grande stile, oppure è chiaro che quanto hanno fatto a Budapest per la distribuzione nell'Europa orientale o quanto hanno fatto in altre aree finirà col toglierci totalmente mercato. Questo nel Mezzogiorno apre un altro problema che mi è stato costantemente ribattuto: quello dell'assoluto controllo della criminalità. Su questo vi do un impegno primario del Governo, perché il concetto di porto equivale a libertà, non è compatibile con il controllo di nessuno. Il porto non è né delle strutture che gli stanno dentro, né di quelle sindacali, imprenditoriali o che gli stanno attorno. Se il porto non è libertà non può essere definito tale.

È necessario quindi favorire joint-venture fra italiani e cinesi, modificare le regole attuali, compresi i discorsi della semplificazione che abbiamo sentito da Anna Maria Artoni.

Noi dobbiamo quindi rispondere con una rete di porti a quest'ascesa cinese, avendo però l'intelligenza di aiutarne la specializzazione. Se andiamo all'analisi dei successi portuali italiani, abbiamo pochissimi casi di vera specializzazione e in cui abbiamo avuto un successo duraturo e abbiamo perso il mercati del nord Europa. Questo è un problema che dobbiamo affrontare assieme e chiedo a Bianchi di lavorare con le associazioni imprenditoriali, modificando anche i rapporti con le autorità portuali, affinché si realizzi una specializzazione di cui abbiamo assoluto bisogno.

È chiaro che un altro problema è il rapporto diretto fra governo cinese e governo italiano su questi temi, proprio per poter garantire specializzazione ed efficienza e quindi dare una risposta organica di paese a un paese. Prima è stato citato Tanjin, che ho visto come 13°-14° fra i porti del mondo. Con i piani di sviluppo già in corso – dragaggi, pontoni, ecc. – lo stesso porto avrà una capacità di porta-container pari a tutti porti del Mediterraneo di Francia, Italia e Spagna messe assieme. Allora o noi

teniamo un certo ritmo e abbiamo la capacità di fare da controparte a quanto succede, oppure siamo fuori dal giro.

Ecco allora le risposte: cooperazione pubblico-privato e logistica integrata. Cerco inoltre di fornire alternative: io ho chiesto in quest'ottica a due grosse realtà del paese – le uniche poi che ci sono rimaste – ossia Poste e Ferrovie Italiane, di impegnarsi assieme nella costruzione di un'iniziativa comune, finalizzata a dar vita a un nuovo operatore della logistica, aperto però al privato. Aiutiamoci a vicenda a creare un grande operatore che diventi co-protagonista in questa situazione: è giusto insistere sulle opere pubbliche e sulle grandi autostrade del mare ma abbiamo bisogno anche di grandi operatori privati che stimolino il mercato con l'aiuto del sistema bancario, affinché possano veramente ottenere questi obiettivi.

Questi sono gli impegni del Governo e costituiscono il motivo per cui ho dato la priorità ai viaggi in Cina e per cui mi recherò presto in India. Fra una generazione infatti parleremo di Cina – che per ora ha un vantaggio quantitativo - e India messe insieme, perché il progresso indiano è assolutamente parallelo a quello cinese.

Mi offro quindi a un discorso di movimento e aspetto le risposte, anzi voglio che ci sia un dialogo continuo operatori privati – Governo - sistema bancario per fare le scelte di cui abbiamo assolutamente bisogno. Sempre di più infatti anche l'industria sarà figlia della logistica, non solo per ottimizzare i costi di trasporto ma per qualcosa di molto più serio. In un commercio mondiale integrato infatti, l'industria finale farà pezzettini sempre più specializzati e piccoli del lavoro e creerà una parte sempre più ridotta di valore aggiunto. Se questa industria finale non ha alle spalle una logistica che gli prepara il lavoro semi-finito, non lo finirà mai. Questo è il grande problema dell'essere tagliati fuori dai grandi traffici mondiali.

Il nostro compito quindi è quello di rimettere l'Italia in gioco e lo facciamo solo se siamo in grado di fare il sistema-paese in modo veramente completo: pubblici, privati ma anche tutti insieme per fare queste scelte precise di raccolta del traffico di grandi dimensioni, per indirizzare quest'ultimo verso i mercati del nord Europa e lavorarne la parte maggiore possibile, a beneficio del nostro sistema.

Grazie.