



confetra

RELAZIONE DEL PRESIDENTE PIETRO VAVASSORI

LO SVILUPPO ASIATICO E IL BUSINESS LOGISTICO

60^a ASSEMBLEA ANNUALE

Sessione Pubblica

Roma, 24 gennaio 2007

LO SVILUPPO ASIATICO E IL BUSINESS LOGISTICO

Abstract

Nel 2000 la Confetra stimava in 170 miliardi di euro la complessiva fattura logistica italiana, composta per poco più del 50% da servizi vettoriali in senso stretto (in gran parte terziarizzati), e per la differenza da servizi logistici, perlopiù ancora svolti in conto proprio dalle imprese industriali e commerciali come funzione interna aziendale. L'obiettivo, soprattutto in termini di efficientamento del sistema produttivo, era e continua a essere la progressiva esternalizzazione della funzione logistica presso aziende terze specializzate, secondo esperienze già collaudate da oltre un decennio in Inghilterra, USA, Giappone.

Oggi la fattura logistica italiana è vicina ai 200 miliardi di euro, ma è ormai chiaro a tutti che quello della logistica è un mercato globale, come quello dei beni di consumo o dei servizi finanziari, mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in migliaia di miliardi di euro. Il nostro obiettivo

strategico, dunque, non può più essere tanto la terziarizzazione logistica delle imprese italiane, ma la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale.

In questa competizione planetaria, la conformazione degli oceani e dei continenti e l'esplosione economica asiatica stanno offrendo al Mediterraneo e in particolare all'Italia un'opportunità irripetibile di produzione di ricchezza, di investimenti, di occupazione, di incremento stabile del PIL nazionale.

Questa opportunità era stata anticipata da tempo dagli osservatori più attenti ed è stata ora rilanciata con forza dal Governo Prodi in occasione della missione in Cina dell'autunno scorso e della imminente parallela missione in India.

A questa grande irripetibile occasione per l'Italia la Confetra dedica oggi la sua 60^a Assemblea.

La posta in gioco

La merce viaggia su strada, su ferro, in aereo, via mare; viaggia in cisterne, in cassoni, alla rinfusa, pallettizzata, in condotte. Il sistema più diffuso di standardizzazione dei carichi, che facilita lo

stoccaggio, la conservazione, la manipolazione, l'intermodalità, è il container. Nel 1970 ne circolavano nel mondo circa 10 milioni; oggi siamo oltre i 400 milioni di TEU. Il volume di TEU movimentati, a torto o a ragione, oggi è considerato la misura dell'andamento del traffico merci di un territorio o di una realtà geo-economica. Mentre fino agli anni '80 il traffico container si presentava dominato dagli Stati Uniti, oggi il primo porto americano (Los Angeles) è solo decimo in una classifica che vede ai primi posti sei porti asiatici (Singapore, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Kaohsiung, Busan), seguiti da due porti europei (Rotterdam e Amburgo) e un porto mediorientale (Dubai).

Nella classifica europea, i primi porti italiani sono Gioia Tauro, al sesto posto con 1/3 dei TEU movimentati rispetto a Rotterdam, e Genova all'undicesimo posto con 1/6 dei TEU di Rotterdam. Oggi la metà dei container che girano nel mondo è di provenienza o destinazione cinese. Nel prossimo decennio la Cina si appresta a superare come quantità di ricchezza prodotta tanto l'Europa, quanto gli USA; sorpasso già avvenuto se si sommano i dati della Cina con quelli dell'India. Così

come si appresta a diventare il primo partner commerciale di tutti i principali Paesi del mondo.

In questo scenario mondiale da capogiro, la Germania, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia. Secondo l'Istituto di Ricerca Fraunhofer, la logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella chimica, con 2,6 milioni di occupati. In Italia sono 500 mila gli addetti, dipendenti e autonomi, dell'intero settore trasporto merci e logistica.

Non siamo ancora all'anno zero, ma quasi.

Secondo la pregevole ricerca del CNEL dell'autunno scorso, la portualità italiana gestisce realmente solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai 4 - 5 milioni di TEU. Tutto il resto, cioè circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

Come è ormai noto a tutti, la differenza di ricadute è abissale: l'apertura del container innesca una catena virtuosa di servizi logistici (che oltre allo sdoganamento, alla disinfestazione, al controllo qualità, al confezionamento, all'assemblaggio, al deposito, al trasporto, alla distribuzione nei vari mercati, può estendersi all'assistenza tecnica, alla garanzia clienti, all'e.commerce, al marketing, fino alla progettazione, all'insediamento europeo dell'azienda, e infine alla stessa fabbricazione), catena virtuosa il cui valore può essere incommensurabilmente superiore a quello del semplice transshipment. Parlando di milioni di container, l'ordine di grandezza del potenziale valore aggiunto indotto è di decine di miliardi di euro, cioè di punti percentuali aggiuntivi di PIL, con conseguente creazione di varie centinaia di migliaia di nuovi, veri e qualificati posti di lavoro, il tutto stabile e duraturo nel tempo.

Bisogna convincersi che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima: non solo i flussi di merce sono sempre meno atlantici e sempre più asiatici attraverso Suez, ma il Northern Range arriverà presto ad una saturazione, perlomeno temporanea; non solo le maggiori

potenzialità di crescita sono nell'Europa dell'Est – Sud Est e nel Nord Africa, ma proprio per questo la tendenza al bilanciamento dei traffici e alla riduzione dell'*operation period* renderà il transittivo degli scali mediterranei ulteriormente vantaggioso rispetto ai porti del Nord.

L'Italia non può perdere questa occasione che, tra l'altro, le viene riconosciuta da quanto definito da 45 Paesi del sistema euromediterraneo attraverso il Documento "Wider Europe" prodotto dal Gruppo ad Alto Livello presieduto dalla compianta Loyola De Palacio. In tale Documento emerge il ruolo chiave che l'Italia dovrebbe svolgere proprio in questi prossimi cinque anni all'interno del Mediterraneo.

Le criticità infrastrutturali

Non dobbiamo a questo punto sottovalutare le criticità delle nostre dotazioni infrastrutturali: dalla scarsa profondità dei fondali, alla limitatezza di banchine e piattaforme adatte alla movimentazione dei container, dalla inadeguatezza di aree retroportuali attrezzate per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci, alla insufficienza dei

collegamenti ferroviari e viari con le grandi reti nazionali e sovranazionali.

Pensando al gigantismo delle navi portacontainer commissionate alla cantieristica mondiale (dagli 8000 ai 12000 TEU, o addirittura alle futuristiche *MalaccaMax* di 18000 TEU), pensando alla collocazione centro-cittadina dei nostri porti storici, peraltro meravigliosi, pensando alla inadeguatezza del nostro sistema viario e ferroviario, pensando alle strozzature dei valichi alpini, pensando infine ai nostri vincoli di bilancio, la strada diventa oggettivamente in salita.

Ma cerchiamo di fare ordine.

Certamente dovremo tener conto dell'evoluzione dimensionale del Canale di Suez che arriverà presto ai 20 metri di profondità. Il problema degli escavi dovrà dunque essere affrontato e risolto, naturalmente nel rispetto delle norme ambientali come avviene in tutto il mondo civile.

Ma seguendo il ragionamento della citata ricerca del CNEL, le *mega carrier*, con capacità superiore agli 8000 TEU, saranno meno del 10% della flotta mondiale e saranno in gran parte adibite sulle rotte transpacifiche: la stragrande maggioranza della flotta sarà costituita da navi inferiori ai 6000 TEU,

con pescaggio massimo di 14 metri, mentre il 50% della flotta continuerà ad essere costituita da navi fino a 4000 TEU.

Non sarà dunque il gigantismo l'aspetto più complesso da indagare, ma piuttosto i nuovi modelli organizzativi dello shipping mondiale indotti dall'introduzione di tanta nuova capacità di stiva. Come verranno impiegate le unità oggi di grandi dimensioni (4000 – 6000 TEU) quando entreranno in servizio le nuove navi? Quelle che prima venivano impiegate come navi madri saranno ridotte al rango di feederaggio? Oppure vedremo, come è probabile, un incremento dei servizi diretti? Alla fine il gigantismo e le risorse abbondanti di capacità potrebbero risolversi in un vantaggio competitivo proprio per la nostra portualità diffusa. E qui passiamo al secondo vincolo: la inadeguatezza delle aree retroportuali e delle connessioni con le reti viarie e ferroviarie. Qui il problema diventa squisitamente politico.

In Italia abbiamo censito 150 scali. Abbiamo 24 Autorità Portuali. Con l'ultima legge finanziaria abbiamo dotato ciascuna Autorità di autonomia finanziaria, che di fatto equivale ad una autonomia gestionale.

Ma è pensabile che ciascun porto possa decidere liberamente in concorrenza con tutti gli altri porti di investire proprie risorse per fare qualsiasi cosa? Dal traffico turistico al transhipment, dal Ro-Ro alla piattaforma logistica?

Se il male dei porti italiani è l'eccessiva frammentazione delle strutture che non hanno singolarmente la forza di competere con i principali porti stranieri, bisogna puntare alla specializzazione e individuare i porti su cui concentrare le risorse e gli investimenti necessari. E' fondamentale riorganizzare il sistema portuale nazionale affinché ciascun porto possa avere un ruolo e una funzione ben definiti all'interno di un chiaro disegno strategico che favorisca vocazioni e specializzazioni.

Si deve stabilire quali siano per posizione geografica, per strategia di mercato, per connessioni con le reti interportuali e intermodali, i porti capaci di intercettare le nuove quote di traffico mondiale che sorgono a Est, come il sole.

Una volta tanto, un po' di sano dirigismo non guasta: del resto la funzione regolatrice dello Stato è tipica dei più efficienti Paesi liberisti.

Vocazioni e specializzazioni

Così impostato, anche il problema delle criticità infrastrutturali e delle risorse necessarie per superarle può trovare la sua corretta soluzione. Esaltiamo la vocazione di transshipment di Gioia Tauro, di Taranto, di Cagliari, aiutandoli nella competizione in questo ruolo con i porti spagnoli, nord africani e greci.

Però non pensiamo che quei porti possano anche svolgere una funzione di piattaforma logistica in competizione con i porti del Nord Europa. Il nostro sistema vettoriale, già vicino al collasso nella gestione del traffico ordinario, non potrebbe sopportare il consistente carico aggiuntivo di merci che, approdate a Gioia Tauro o a Taranto, dovessero risalire la penisola fino al difficoltoso attraversamento dei valichi alpini. Ogni giorno circolano sulle nostre strade circa 200 mila veicoli pesanti e con il progetto delle autostrade del mare contiamo di trasferirne sull'acqua 2 o 3 mila al giorno: istradare su camion o per ferrovia qualche milione di container significherebbe aumentare il traffico autostradale del 10% oppure moltiplicare per due o per tre l'attuale traffico ferroviario!

E' evidente che la soluzione va trovata altrove, cercando di valorizzare ubicazioni territoriali vincenti perchè portatrici di singolarità imbattibili: se si vuole puntare a servire i territori logisticamente vergini dei Paesi dell'Est Europa in fase di forte sviluppo economico bisogna puntare sul sistema portuale dell'Alto Adriatico, da Ravenna a Trieste.

Soffermiamoci per esempio sulle peculiarità del porto di Trieste:

- è l'unico hub portuale del Corridoio 5 nel Mediterraneo;
- è l'unico porto franco del Mediterraneo e lo è da 300 anni in base al diritto internazionale;
- è raccordato ferroviariamente alla rete nazionale e comunque dista pochi chilometri dalla rete slovena;
- ha i fondali naturali tra i più profondi del Mediterraneo e quindi non teme il gigantismo;
- oltre al molo settimo, con una capacità di movimentare 5-600 mila TEU, è già stata progettata e approvata la costruzione di una piattaforma logistica di 247 mila metri

- quadrati con 1300 metri di nuove banchine e con 24 mila metri quadrati di magazzini;
- può contare sulle aree retroportuali di Ferneti e di Cervignano;
 - è la ubicazione geografica che consente sia una riduzione di 6 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli hub del Nord, sia la immediata interazione con l'Europa Centrale e con quella Orientale;
 - è un hub che genera rete, che genera sistema.

In questa logica, se c'è la volontà politica, i problemi infrastrutturali e organizzativi che pur esistono potrebbero essere tutti sollecitamente avviati a soluzione nell'interesse dell'intero sistema economico nazionale.

Liberalizzazioni e semplificazioni

Eletti gli hub portuali funzionali agli obiettivi che ci siamo dati, e avviate a soluzione le criticità infrastrutturali, individueremo le tipologie di merci che verranno scambiate con la Cina e, da esperti di

logistica, studieremo i possibili itinerari delle macro filiere merceologiche con le relative supply chain.

Ma l'appeal della nostra offerta di servizi logistici dipende in gran parte dal grado di efficienza che saprà offrire il sistema-Paese.

E qui di strada da fare ce n'è ancora molta!

Le riforme ordinamentali, sociali, professionali, amministrative, sono il passaggio obbligato per garantire un significativo sviluppo del nostro sistema economico. Sono le riforme che costano di più, non in termini finanziari, ma in termini politici, poiché vanno a incidere su interessi consolidati, procedure stratificate, rendite di posizione a vantaggio di pochi, ma ben organizzati, e a danno della collettività, spesso ignara.

Di chi è la colpa se il Parlamento stanziava nel 2002 cento milioni di euro per favorire lo sviluppo del trasporto combinato, il Governo emana il Regolamento nel 2003, il Ministro dei Trasporti approva le procedure nel 2004, le aziende fanno gli investimenti nel 2005 e oggi non è stato ancora erogato un euro? Di tutti e di nessuno. Una medicina, prescritta per curare una malattia, potrebbe addirittura rivelarsi nefasta se somministrata con cinque anni di ritardo.

In linea di massima, la parola d'ordine, cara al Ministro Bersani, è "liberalizzazione", e noi la facciamo nostra.

Per non parlare dei massimi sistemi e rimanere nel nostro settore, segnaliamo al Governo la necessità di intervenire in tema di:

- sistema ferroviario, per affrancare dal monopolista pubblico tutte quelle attività che possono proficuamente essere svolte da operatori privati in regime di concorrenza (non solo la trazione, ma la manovra, la gestione dei terminali, la manutenzione, la pulizia, ecc.);
- imprese di spedizione, per liberarle dal regime di controllo introdotto dal testo unico di P.S. del 1931 per finalità non certo di promozione imprenditoriale;
- magazzini generali, per disporre una profonda rivisitazione della legge professionale del 1926;
- orario di lavoro del personale viaggiante, per attenuare la rigidità della direttiva 15/2002, secondo i principi contenuti nell'Avviso Comune sottoscritto da tempo da tutte le parti sociali;
- dogane, per semplificare le procedure allineandole ai migliori standard europei;

- trasporto aereo, per accorpare i documenti di viaggio con quelli doganali e per introdurre slot cargo distinti da quelli passeggeri;
- guardia di finanza, per evitare duplicazioni di controlli con gli uffici doganali;
- sportello unico ai fini doganali, veterinari, sanitari, ecc., già previsto per legge e mai attuato;
- P.R.A., che duplica gli adempimenti e i costi a carico degli utenti;
- disciplina fito-sanitaria, per affiancare l'attività privata all'attuale sistema di controlli da parte di pubblici ufficiali, come avviene negli altri Paesi europei;
- security nei porti, che deve essere disciplinata secondo standard internazionali e non in maniera difforme a seconda dei porti;
- lotta alla criminalità, che nei porti trova un terreno particolarmente fertile.

Non è un cahier des doléances, e non è neanche completo, ma è un elenco essenziale di cose da fare nell'interesse generale. La logistica è trasversale e pervasiva: il suo efficientamento ha un effetto moltiplicatore sulla competitività di tutto il sistema produttivo nazionale.

I vincoli finanziari

Il Ministro Santagata, nel corso di uno dei diversi incontri su questo tema, ci ha indicato l'obiettivo di far convogliare sul nostro Paese per lo meno una parte delle centinaia di miliardi di dollari che i cinesi sono pronti ad investire all'estero a sostegno del loro commercio internazionale. I cinesi stanno dismettendo il ruolo di lavoratori per conto terzi; oggi hanno la forza per arrivare direttamente con i loro prodotti sui nostri mercati: è controproducente contrastarli. E' preferibile trovare forme di collaborazione e fare business insieme. La logistica può essere un primo livello di incontro; poi sarà compito della politica attrarre i loro investimenti specie nel nostro mezzogiorno per completare il ciclo di loro produzioni tecnologicamente avanzate o addirittura per installare loro fabbriche da noi.

Se saremo bravi abbasseremo sulle nostre latitudini il baricentro delle attività di magazzinamento internazionale per la distribuzione delle merci nel Sud Europa e nel Mediterraneo. E ciò, oltre a costituire ulteriore fonte di ricchezza e di occupazione diretta nel settore della logistica, favorirà di

conseguenza le funzioni produttive e commerciali nazionali legate a quelle filiere merceologiche.

Invero, nella infrastrutturazione logistica sarebbe preferibile che gli investimenti fossero italiani. Vendere i nostri porti ai cinesi significherebbe cedere a loro un business logistico che è naturalmente nostro. Bisogna trovare il giusto equilibrio tra i nostri interessi e la loro esigenza di gestire al meglio i traffici asiatici con questa parte del mondo.

Piuttosto non facciamone nulla: non avremo guadagnato niente, ma almeno non avremo perso la disponibilità delle nostre risorse naturali e non supporteremo gratis le esternalità negative di un traffico altrui.

Viceversa dovremo trovare all'interno del nostro sistema le risorse necessarie alla grande sfida che ci attende. Non potendo contare che parzialmente sulle finanze pubbliche (e non sarebbe neanche corretto pretenderlo) occorrerà pensare a forme di *Partenariato Pubblico Privato*, al *Project Financing*, dove il sistema creditizio, valutando la bontà dell'iniziativa, fornisce alle imprese promotrici i capitali necessari, che saranno poi restituiti con i frutti dell'esercizio dell'opera.

Tra l'altro, la mobilitazione di capitale privato induce a migliorare e accelerare le fasi della progettazione e della esecuzione delle infrastrutture, con benefici per tutti. E' la regola della finanza di progetto, utilizzata in tutti i Paesi economicamente avanzati, a differenza della finanza di soggetto che, indipendentemente dalle finalità, finanzia i soggetti sulla base delle garanzie che questi possono fornire.

La presenza in questa Assemblea del più importante istituto bancario italiano servirà a meglio illuminarci su questo aspetto fondamentale.

Il Partenariato Pubblico Privato

Cosa intendiamo per *Partenariato Pubblico Privato* in una operazione così complessa e difficile come quella che intende canalizzare il flusso di determinate quantità e tipologie di merci lungo un itinerario logistico e commerciale definito?

Per far capire ai non addetti ai lavori cosa significa costruire itinerari e cosa significa identificare vere supply chain, riteniamo opportuno precisare che

alla Confetra interessa l'intero ciclo evolutivo delle merci in ingresso ed in uscita dal Paese, interessa il loro stazionamento nelle piastre logistiche, interessa la loro manipolazione, la loro trasformazione e i corridoi plurimodali utilizzati.

Interessa in realtà la intera evoluzione logistica.

Solo in tal modo la crescita per il nostro Paese, stimata intorno ad una soglia aggiuntiva, nel prossimo quinquennio, di oltre 8 milioni di TEU produrrà una crescita del PIL di circa 1 punto percentuale.

Un gruppo di imprenditori e soggetti impegnati nelle varie fasi della logistica italiana potrebbero quindi concordare con corrispondenti realtà imprenditoriali cinesi forme di partenariato che prevedano azioni sia di tipo infrastrutturale, sia di tipo gestionale e organizzativo, sulla base di protocolli sottoscritti dai rispettivi Governi.

I capitoli di tali strumenti contrattuali di Partenariato Pubblico Privato possono essere così individuati:

- le filiere merceologiche
- gli impianti logistici già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare

- le reti infrastrutturali già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare
- gli impegni finanziari
- la governance

La Confetra è disponibile a diventare il soggetto catalizzatore delle azioni e delle strategie necessarie per rendere possibile un simile progetto ambizioso.