

CONFETRA

Conferenza Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

60^ ASSEMBLEA ANNUALE

LO SVILUPPO ASIATICO E IL BUSINESS LOGISTICO

Intervento del Dott. Ciaccia: Il ruolo delle grandi banche nella creazione di un sistema infrastrutturale e logistico italiano in grado di attrarre i nuovi volumi di traffico.

Premessa

Come Amministratore Delegato di Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo e, da pochi giorni, come Presidente di Banca OPI non posso che esprimere apprezzamento per chi ha promosso questo incontro che mi consente alcune riflessioni.

Il tema è:

- il mondo dei trasporti commerciali si muove con la velocità della luce ed è prevedibile che il movimento di crescita economica a tassi esponenziali, alimentato dal motore principale "Cina" e in prospettiva in modo rilevante anche dall'India, proietti enormi volumi di traffico verso i Paesi dell'Est Europa;
- l'obiettivo è per il nostro Paese, che si trova in una situazione geografica estremamente favorevole, non mancare un'occasione irripetibile per intercettare i nuovi, grandi volumi di traffico;
- per conseguire tale obiettivo è indispensabile adeguare il sistema portuale italiano ai nuovi flussi previsti attraverso massicci investimenti che rendono evidente la necessità di far ricorso a forme di partenariato pubblico-privato.

Le condizioni per il partenariato

Per affrontare correttamente il tema, valuterei attentamente alcuni profili. Il primo è di ordine squisitamente economico: la scelta delle rotte commerciali non avverrà automaticamente sulla sola scorta della più breve distanza geografica, ma partirà dalla rigida regola che le merci tendono a seguire gli itinerari economicamente più efficienti.

Al riguardo, è da tenere presente che la competizione tra sistemi in termini di servizi portuali, interportuali, ferroviari e stradali diverrà sempre più viva ed accesa, anche in relazione al processo di liberalizzazione ed integrazione delle reti di trasporto all'interno dell'Unione europea.

Non si tratta, quindi, solo di potenziare il sistema portuale dell'Adriatico, ma di realizzare una forte infrastrutturazione logistica, con un complesso organico di strutture e servizi integrati, completando e migliorando le interconnessioni tra porti, interporti, grande viabilità e rete ferroviaria a supporto alla rete logistica nazionale.

Se ho centrato il tema, un secondo profilo fondamentale di questa tematica riguarda allora nell'immediato la scelta delle priorità alte per intercettare i nuovi volumi di traffico marittimo, senza peraltro perdere di vista l'obiettivo di medio-lungo termine, che deve portare il livello del Paese per infrastrutture e servizi vicino a quello dei Paesi più avanzati dell'Unione europea.

Scelta di priorità immediate che ovviamente è squisitamente politica. Senza pretendere di dettare l'agenda alla politica, mi sentirei di condividere la proposta del Presidente di Confetra, secondo la quale, se s'intende servire i territori logisticamente vergini dei Paesi dell'Est Europa, occorre puntare sul sistema portuale dell'alto Adriatico, da Ravenna a Trieste.

A questo fine, è condizione imprescindibile che da parte di tutti i soggetti coinvolti (Stato, Regioni, Province e Comuni) vi sia estrema coerenza e condivisione nelle scelte delle priorità e nella messa a disposizione delle limitate risorse disponibili.

Occorrono, comunque, certezze delle regole specie in ordine ai programmi, alle competenze ed alle modalità di azione delle Amministrazioni nazionali (centrali e periferiche), regionali e locali.

Quel che si aspettano gli operatori economici per contribuire alla realizzazione delle infrastrutture necessarie al rilancio dell'economia è la costruzione di un ordine istituzionale che, attraverso una sufficientemente chiara ripartizione delle funzioni tra Stato ed Autonomie ed una effettiva semplificazione delle procedure, fornisca un quadro di certezze indispensabile, tra l'altro e per quel che qui interessa, per bene operare ed utilizzare, senza irragionevoli rischi e con adeguate garanzie, strumenti innovativi, quali, nell'ambito del partenariato pubblico-privato, la finanza di progetto.

Per quel che concerne poi i servizi, avverto, insieme a CONFETRA, l'esigenza di procedere rapidamente ad una modernizzazione dell'organizzazione delle filiere logistiche del nostro paese. Compito questo che, evidentemente, non passa solo per i grandi interventi infrastrutturali ma che deve necessariamente svilupparsi anche sulla base delle esigenze individuate dalle amministrazioni locali e dalle forze imprenditoriali del settore. Una particolare attenzione va posta per quelle opere di taglia medio-piccola che risultano indispensabili per saldare funzionalmente le grandi reti di connessione con i bisogni del territorio.

Dei servizi, invece, che dovrebbero costituire la piattaforma di lancio per molti settori, manca una visione strategica del loro apporto all'economia. Infatti i servizi costituiscono ancora un sistema troppo frammentato, dove gli

amministratori di organismi ed aziende pubbliche spesso non riescono a trovare un progetto industriale comune; si rilevano anzi a volte progetti palesemente contrastanti nell'ambito dello stesso territorio, come per l'energia e le reti stradali e ferroviarie. Gli operatori finanziari sono chiamati ad assistere i diversi soggetti, rischiando però la paralisi progettuale o l'inefficienza del sistema.

E' in tale quadro che vanno affrontate le problematiche della finanza di progetto in Italia, le cui possibilità di stabile decollo sono condizionate da troppe variabili, endogene ed esogene, tra loro legate in un circolo vizioso.

E' noto infatti, che uno dei talloni di Achille del nostro Paese per la esecuzione di grandi opere è costituito dalla debolezza della progettazione, spesso troppo generica per garantirne la seria fattibilità. Al fattore endogeno della qualità dei progetti, si aggiungono poi altri fattori esogeni che incidono sull'attendibilità delle previsioni progettuali e che spesso dipendono dalla scarsa capacità programmatica dell'amministrazione, a sua volta dovuta all'incertezza del quadro giuridico-amministrativo ed alla difficoltà di coordinare la realizzazione delle opere sul territorio.

Mancano così le più importanti pre-condizioni per attirare il capitale privato e per abbassare il costo del finanziamento. Tanto che spesso gli istituti finanziari si tirano indietro, non avendo certezze sull'*an*, sulla localizzazione e sui tempi di avvio e di conclusione dell'opera (è appena il caso di accennare a recenti esempi emblematici, come Brebemi e i rigassificatori). E tutto ciò senza parlare del noto effetto "nimby", la sindrome del "non nel mio giardino".

3. Il ruolo delle grandi banche

In un'economia mondiale globalizzata che viaggia a velocità impressionante, quasi azzerando i confini geografici, non è pensabile che il nostro Paese possa restare tanto all'indietro nel campo delle infrastrutture e

della logistica rispetto agli altri Paesi dell'Unione europea. Non abbiamo infatti nulla da invidiare quanto a capacità professionali ed imprenditoriali.

Tutti però debbono fare la loro parte: la pubblica amministrazione si deve rapidamente trasformare da proprietario/gestore in acquirente di servizi, recuperando prioritariamente il ruolo, che le è proprio, di indirizzo strategico, di programmazione e di controllo, lasciando ai privati i compiti realizzativi e gestionali.

Il sistema aziende, per competere pariteticamente con le grandi imprese europee, deve intraprendere vie sicuramente più complesse rispetto al passato, assumere rischi imprenditoriali maggiori e proporre innovazioni continue e servizi di elevata qualità per rispondere prontamente alle esigenze del mercato. Credo sia indispensabile per far crescere le aziende, potenziare la professionalità degli operatori.

Il sistema bancario, che non è restato indifferente di fronte a questa prospettiva, deve calarsi sempre di più nella nuova realtà operativa, avviando con professionalità il rinnovamento dei modelli finanziari a sostegno degli investimenti.

Non sono le risorse che mancano: il settore bancario sta dando la massima disponibilità. In particolare, lo hanno dimostrato Banca Intesa ed il Gruppo San Paolo e lo dimostreranno ancor di più ed a maggior ragione, insieme.

Ritengo, poi, che un'istituzione bancaria come BIIS che ha nello sviluppo del Paese un preciso obiettivo statutario, abbia agito con sensibilità e tempestività a fianco delle istituzioni e delle imprese per alimentare costantemente il processo di ideazione e realizzazione di sistemi territoriali efficienti. E' questa una realtà che è stata creata con l'intento di servire in modo integrato tutti gli attori della spesa pubblica e di favorire il partenariato

tra pubblico e privato. E' un sentiero di crescita destinato ad implementarsi con la prossima integrazione con le attività che fanno attualmente capo alla Banca del gruppo San Paolo rivolta al settore pubblico allargato. Avremo dunque ben presto un grande - lasciatemi dire di gran lunga il più grande - Istituto di credito italiano con un'offerta specificamente dedicata ai servizi dell'area della finanza pubblica.

I frutti di questo impegno non si sono fatti attendere: nel campo delle grandi infrastrutture di trasporto BIIS è attualmente impegnata nella realizzazione dei principali interventi che interessano l'Italia: lungo l'asse del Corridoio 5, oltre al finanziamento del Passante di Mestre, BIIS è coinvolta nelle attività di consulenza e di strutturazione dei finanziamenti per il collegamento autostradale della Pedemontana Lombarda, per la direttissima Milano-Brescia (BrebeMi) e per il progetto di Tangenziale Esterna Est di Milano; lungo il corridoio dei 2 mari Genova-Rotterdam, B.I.I.S. ha recentemente contribuito a sviluppare una proposta volta alla realizzazione della tratta ferroviaria Alta Velocità - Alta Capacità del Terzo Valico dei Giovi che, se accettata dall'amministrazione aggiudicatrice, potrebbe fornire una soluzione ai vincoli finanziari che caratterizzano il Progetto e che ne hanno impedito finora la realizzazione; lungo l'asse Berlino-Palermo, una proposta analoga alla precedente è stata presentata, con il supporto di BIIS, dai general contractors assegnatari dei lavori dei 2 maxi-lotti della Salerno-Reggio Calabria, che intendono in questo modo candidarsi anche alla realizzazione del terzo maxi-lotto nonché alla gestione dell'intera opera.

Il nostro impegno non si limita alle reti, ma si estende anche ai nodi del sistema di trasporto: l'Interporto di Fiumicino, ormai giunto alla fase realizzativa, si è avvalso della consulenza prestata dal nostro Istituto, che ha successivamente fornito una quota rilevante delle risorse concesse dal pool di banche finanziatrici. BIIS, inoltre, ha recentemente acquisito i mandati per fornire i servizi di consulenza finanziaria richiesti dai soggetti imprenditoriali attivi nella realizzazione dell'Interporto di Tivoli e del polo logistico di Ghedi.

La Banca sta inoltre collaborando con imprenditori e amministrazioni pubbliche per mettere a punto delle soluzioni finanziarie innovative relative alla realizzazione di altri importanti poli logistici attrezzati in Emilia Romagna e in Lombardia.

Ma stiamo facendo anche di più: nell'ottica di sostenere gli imprenditori che intendono investire capitali privati nella realizzazione di progetti infrastrutturali, BIIS proprio ieri ha definito insieme ai principali soggetti finanziari pubblici e privati attivi nel settore, l'avvio di un fondo chiuso di private equity finalizzato ad acquisire quote del capitale di rischio delle società impegnate nella realizzazione e/o nella gestione delle infrastrutture. E' il fondo F21 il nuovo fondo per le infrastrutture italiane che avrà una consistenza di 1,5/2 mldi di euro al quale parteciperà con una quota di 150 milioni di euro.

Le grandi infrastrutture di trasporto che BIIS sta finanziando ammontano a circa 25 miliardi di euro. Siamo tuttavia convinti che questo non sia che un piccolo passo per rispondere alle esigenze di un settore che, oltre a rappresentare di per sé una quota pari al 6%-7% del PIL, si trova al centro di fenomeni cruciali per l'evoluzione dei nostri cicli di produzione e consumo.

In tema di sviluppo della portualità, siamo pronti a fare la nostra parte per verificare le possibilità di strutturare i finanziamenti necessari per ampliare la dotazione di terminal ferroviari a servizio dei porti, senza i quali questi ultimi sono destinati a subire un progressivo deficit di competitività rispetto all'offerta degli altri paesi.

Avverto, infatti, una forte preoccupazione per l'indebolimento del sistema portuale italiano proprio nel segmento dei traffici containerizzati, ossia in quel ramo del trasporto che è chiamato a sostenere le opportunità di sviluppo dei traffici con il continente asiatico. La preoccupazione non nasce solo dall'esame del magro tasso di crescita fatto registrare dai volumi di traffico dei porti

italiani confrontati con quelli dei porti concorrenti (1,3% per l'Italia, 8,8% per la Spagna, 11,6% per il Nord Europa, 11,9% per la Cina), ma soprattutto dall'analisi sulle cause che li hanno determinati.

Ciò che emerge dai dati è che il volume complessivo di traffici con l'estero che transita attraverso i nostri porti è pari, né più né meno, al fabbisogno di interscambio commerciale italiano: non siamo affatto la piattaforma logistica del Mediterraneo, non attraiamo merci in sovrappiù sfruttando il posizionamento del nostro Paese lungo le rotte con il continente asiatico, non le manipoliamo per creare valore attraverso le attività di smistamento, confezionamento finale, controllo qualità, tracking and tracing, fornitura di servizi assicurativi, non facciamo nulla di tutto questo.

Ma il quadro diviene ancora più preoccupante se lo esaminiamo in prospettiva, considerato che buona parte della delocalizzazione industriale italiana si indirizza verso i paesi dell'Est europeo, con i quali l'interscambio via mare è solo marginale: perdonatemi l'allarmismo ma rischiamo oggi il paradosso di voler parlare delle prospettive di sviluppo del settore logistico italiano mancando di considerare le minacce che potrebbero determinarne domani la crisi terminale.

Perdere ulteriormente quote dell'industria logistica significa perdere il controllo sulla catena di creazione di servizi a valore aggiunto della merce che è la parte più ricca del pianeta, proprio in virtù della "intelligenza" logistica che è in grado di esprimere.

Come rispondere a queste minacce dunque? Le previsioni di un prestigioso istituto come Ocean Shipping Consultants indicano che, per far fronte alla crescita dei flussi commerciali l'Italia dovrebbe poter disporre nell'arco dei prossimi dieci anni di una capacità portuale circa doppia rispetto a quella odierna.

Una prima risposta è già data: sono necessarie più infrastrutture, dunque, e velocemente! E, tenuto conto che la richiesta di servizi logistici efficienti aumenterà più che proporzionalmente rispetto all'aumento dei volumi, col termine infrastrutture bisogna intendere tutte quelle infrastrutture che ne determinano l'efficienza nei cicli di inoltro terrestre: aree retroportuali, accessibilità stradale e ferroviaria, inland terminal, in una logica che sappia trovare la coerenza tra i diversi livelli del territorio locale, regionale ed internazionale.

La questione che si pone a questo punto è: come reperire le risorse necessarie per finanziare lo sviluppo infrastrutturale? La soluzione potrebbe discendere dalla risposta ad una seconda domanda: quale potrebbe essere il costo per la collettività derivante dalla mancata realizzazione delle infrastrutture del settore?

Il problema, in altri termini riguarda, come è stato detto, "i costi del non fare". Applicando l'analisi costi-benefici al previsto incremento del numero dei container (in termini di milioni) il costo per la mancata realizzazione delle infrastrutture di settore, secondo le valutazioni di CONFETRA, presenta un ordine di grandezza, in termini di potenziale valore aggiunto, di diverse decine di miliardi. Un valore, cioè, in grado di coprire il fabbisogno necessario per un primo miglioramento, secondo la scala di priorità che sarà prescelta, del nostro sistema portuale.

Ciò che più rileva ai nostri fini è analizzare gli elementi che compongono questo ordine di grandezza: si potrebbe scoprire così che una buona parte del valore del beneficio stimato è rappresentato dalla disponibilità a pagare da parte dei potenziali utenti delle infrastrutture.

In altre parole, si tratta di risorse che sono smobilizzabili dal settore privato dell'economia e che potrebbero essere messe a disposizione dei progetti se solo questi si realizzassero. Questo perchè i possibili utenti di

queste infrastrutture valutano che i benefici che potrebbero derivare loro dall'utilizzo di queste infrastrutture sono superiori.

Le risorse per realizzare i progetti possono dunque spesso essere generate dal progetto stesso, una volta che esso è costruito ed entra nella fase di esercizio: si tratta allora di saper adottare strutture finanziarie che riescano ad anticipare le risorse necessarie per gli investimenti e che sfruttino le possibilità di rimborso dei debiti attraverso la captazione, diluita nel tempo, di una parte (spesso una piccola parte) dei flussi di reddito e di tributi che, in vario modo, il progetto produce.

Questo principio, che è alla base delle tecniche del project financing non è certo nuovo: si tratta però di estenderne la portata sviluppando cornici giuridico-amministrative consone e schemi contrattuali innovativi, capaci di sfruttare la generazione di valore che si crea col "fare", ricordandosi, che, al contrario, non fare, significa perdere questo valore.

4. Conclusioni

La moneta e soprattutto le idee sono pronte a correre: le punte più avanzate del sistema bancario sono già in grado di concorrere allo sviluppo dei fattori innovativi, quali le infrastrutture, grandi, medie e piccole, la logistica, la ricerca, la formazione.

Si assiste così ad un paradosso: il sistema finanziario è pronto, mentre il mondo politico non è ancora in grado di assumere le decisioni necessarie per non perdere questa irripetibile occasione per il Paese.

Il partenariato pubblico-privato non ha ancora trovato i ritmi adeguati per la crescita della nostra economia. Perché, invece, in altri Paesi la finanza di progetto ha dato buoni risultati? Perché l'adozione di questo strumento, utilizzato per la realizzazione delle infrastrutture, ha investito a cascata intere

aree del globo, dal Regno Unito al resto di Europa, dall'Australia al Sudafrica e dal 2002 i Paesi Latino - Americani, con un trend che porta il valore dei contratti ad un importo nel 2006 non inferiore a 80 - 100 miliardi di euro, con punte avanzatissime specialmente per il Regno Unito ed il Portogallo?

E' forse colpa del sistema finanziario, che risulterebbe in qualche modo latitante? I risultati conseguiti dai grandi Istituti finanziari nell'ambito della collaborazione con il pubblico provano ampiamente il contrario.

Anzi, per quel che riguarda le esperienze maturate in BIIS, il fatto che essa sia dedicata alle esigenze del Paese ha spesso indotto la Banca ad assumere rischi non strettamente dovuti, pur di consentire la realizzazione delle opere necessarie allo sviluppo dell'economia.

La realtà è che il sistema bancario è costretto ad operare in un ambito in cui la parte ordinamentale, per le ragioni che ho esposto, presenta vistose lacune, contraddizioni e certo non favorisce la predisposizione di un valido supporto amministrativo, che risulta alquanto sfilacciato.

E' così che la Banca che rappresento, pur essendo dedicata al Paese, dal Paese attende ancora una risposta per meglio operare e sviluppare con la dovuta "tranquillità organizzativa" la propria azione su tutto il territorio. I nodi da sciogliere per le opere strategiche sono rimasti sostanzialmente gli stessi: il consenso sul territorio, l'impatto ambientale, la complessità e la lungaggine delle procedure, le garanzie e la debolezza della progettazione.

Se non si riesce presto a sciogliere almeno parte di tali nodi, vi è il rischio che le banche fortemente strutturate all'estero potrebbero trovare più conveniente destinare i propri interventi al finanziamento delle imprese dell'Estremo Oriente.

Mi auguro, comunque, che la sensibilità dimostrata dai politici sulle opportunità che può offrire al nostro Paese l'esplosione dell'economia asiatica possa portare coerentemente all'adozione dei provvedimenti governativi che si ritengono prioritari perché non sfugga all'Italia questa irripetibile occasione.