



RETI INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICHE PER LA PRODUTTIVITA'

*Roma, 24 luglio 2007
Salone degli Arazzi – Ministero dello Sviluppo Economico
Via Vittorio Veneto, 33*

***Intervento del Cav. Lav. Mario Resca
Presidente Confimprese***

Desidero innanzitutto ringraziare il Ministro Bersani, per l'ospitalità in questa prestigiosa sede e la sua partecipazione ai lavori di questa giornata, i relatori per il loro contributo al dibattito e tutti i presenti.

Prima di addentrarmi nel tema odierno, due parole su Confimprese.

Confimprese è l'Associazione del moderno commercio a catena e raggruppa oltre 70 aziende leader nei rispettivi settori – dalla ristorazione all'abbigliamento, dall'entertainment ai servizi – che rappresentano circa 200 marchi commerciali, 25.000 punti vendita solo in Italia, un fatturato di 25 miliardi di euro (pari all'1,7% del PIL 2006) e 400.000 addetti.

Confimprese, fin dalla sua nascita, ha sempre avuto come finalità primaria la modernizzazione e la competitività del sistema produttivo, con particolare attenzione alle imprese del retail e dei servizi, settore il cui peso sul PIL delle economie avanzate è in crescita (79% negli Usa e 71% in Europa, secondo un recente studio realizzato dal Centre for Economic and International Studies dell'Università di Tor Vergata).

Temi quali “liberalizzazioni”, “apertura dei mercati”, “sburocratizzazione”, “competitività” ed “efficienza dei servizi” sono sempre stati presenti, e qualche volta addirittura anticipati, nel lavoro quotidiano dell'Associazione. Nodo cruciale, se non condizione necessaria al raggiungimento di quel concetto di modernità e di competitività d'impresa a cui si vuole tendere, è il sistema infrastrutturale e il suo stato di “salute”, tema oggetto dell'incontro odierno.

La funzionalità del sistema infrastrutturale, che va dall'approvvigionamento dei fabbisogni di energia fino al pieno utilizzo delle infrastrutture cosiddette “fisiche” atte a garantire la mobilità di merci e persone, rappresenta un presupposto indispensabile per dare al nostro Paese un ruolo significativo nel contesto economico europeo e mondiale.

Nella nuova configurazione di un mercato globalizzato, il trasporto e la logistica sono divenuti parte integrante del processo economico-produttivo in grado di ottimizzare, attraverso i collegamenti tra le diverse fasi del processo, il

rapporto costi/ricavi e di raccordare l'impresa ai fornitori e ai clienti finali. Nell'Europa dei 15 i costi relativi al trasporto e alla logistica incidono nella produzione industriale per il 16%, mentre in Italia l'incidenza media è del 20,5%. La sola riduzione dell'1% di tale valore porterebbe a un risparmio di circa 2,5 miliardi di euro che potrebbero rendere più competitivi i nostri prodotti, generando maggiori economicità da distribuire alle imprese.

Il ritardo dell'Italia è ancora più grave se si pensa che il nostro Paese presenta un notevole vantaggio in termini di posizionamento geografico che lo rende naturale piattaforma di collegamento non solo interno, ma con i Paesi del Nord Europa e quelli del Mediterraneo, soprattutto in considerazione dell'importante crescita dei Paesi dell'Estremo Oriente che stanno spostando il baricentro dei traffici commerciali e della produzione verso il Far East. Le previsioni per il decennio 2005-2014 vedono un calo molto più sensibile delle quote di commercio mondiale di Stati Uniti e Unione Europea (rispetto al decennio precedente, si passerà dal 13,5% al 12,1% per gli Stati Uniti e dal 40,7% al 36,2% per l'U.E.). In compenso l'aggregazione delle più grandi economie asiatiche (Cina, India e Giappone) ha invece accresciuto la propria quota di commercio mondiale dal 10,3% al 12,2% e nel 2014 potrebbe arrivare al 39,1%.

Nonostante questo "privilegio naturale" nel nostro Paese esistono una serie di nodi che impediscono lo sfruttamento a pieno delle potenzialità del sistema. I grandi traffici provenienti dalla Cina privilegiano gli scali del Nord Europa e più di recente della Spagna che ha superato in termini di movimentazione i porti italiani, in quanto dispone di terminali ferroviari ad alta capacità in cui poter concentrare le unità di carico intermodali provenienti sia dal porto che dall'immediato entroterra. Agli inizi degli anni Novanta il Mezzogiorno, pur in netto ritardo rispetto al Centro-Nord, presentava un livello di infrastrutturazione superiore a quello delle altre aree deboli dell'Unione Europea, ma in poco più di cinque anni ha completamente perso questo vantaggio soprattutto nei confronti di Spagna, Grecia e Irlanda, capaci di attivare politiche di investimento ben più consistenti.

Due allora le domande da porsi: a cosa è dovuto questo ritardo infrastrutturale dell'Italia e, soprattutto, come poterlo recuperare?

Il nostro Paese ha ancora troppi vincoli che non consentono lo sviluppo di un sistema infrastrutturale competitivo.

- **Manca una visione di sistema nazionale ed europeo**, fatto tanto più evidente se si considera quanto sta avvenendo nei Paesi del Nord Europa e in alcuni del Mediterraneo come la Spagna dove, nel piano strategico di rifacimento, sono stati stanziati 250 miliardi di euro per i prossimi 15 anni.

- **La logistica è incentrata prevalentemente sul trasporto su strada**, che rappresenta il 66% del totale, a fronte del 16% su ferro, 17,6% su acqua e lo 0,4% su aereo. Da una recente indagine del Centro Studi Confetra sull'andamento del mercato del trasporto merci italiano emerge che il trasporto su strada continua ad aumentare: quello nazionale a carico completo è aumentato nel 2006 rispetto all'anno precedente del 5%, mentre quello internazionale ha registrato una crescita dell'8%, avvantaggiandosi ampiamente dei maggiori scambi commerciali con la UE-25 e con gli altri Paesi dell'Est Europa, Russia in primo luogo. Alla crescita del trasporto su strada non corrisponde però un adeguato sviluppo delle infrastrutture (nel periodo 1990-2002, la rete autostradale nazionale è aumentata solo del 4,7%, a fronte di un incremento medio nell'UE-15 del 37,7%); ne consegue il congestionamento della rete autostradale.

- **La rete ferroviaria è carente, specialmente nei collegamenti internazionali**. L'arco centrale alpino è caratterizzato dalla fragilità delle infrastrutture e dalla difficoltosa interoperabilità dei treni attraverso i confini nazionali; di conseguenza, la maggior parte dei traffici internazionali si sviluppa al di sopra della trasversale Torino-Milano-Verona-Padova, al di sotto della quale hanno origine e destinazione poco più dell'8% del totale dei treni internazionali.

- **L'offerta di logistica è sottosviluppata:** il 79% delle imprese di trasporto sono ditte individuali che non hanno una presenza articolata sul territorio e il 49% delle merci trasportate è per proprio conto.

- **Il nostro sistema normativo non è strutturato e a volte anche obsoleto** per lo sviluppo dei sistemi infrastrutturali; per esempio la legge sui porti è del 1994 e quella sugli interporti del 1990.

- **Manca un coordinamento tra la programmazione a livello nazionale e quella regionale.** Ciascun ente territoriale tende infatti a portare avanti i propri circoscritti interessi (non sempre funzionali neppure allo sviluppo di realtà locali), con la conseguenza che vengono realizzate opere non rispondenti né a esigenze di mercato né a quelle strategiche nazionali, con ovvio sperpero di risorse pubbliche peraltro già insufficienti.

- **Le risorse economiche a disposizione sono insufficienti.** Il DPEF 2007-2011 del Ministero delle Infrastrutture evidenzia l'incremento di circa il 38% delle risorse necessarie (da 125.861,410 Meuro a 173.402,395 Meuro) rispetto al programma originario approvato dal CIPE nel 2001, a fronte di finanziamenti disponibili pari a 58.471,768 Meuro.

- Dalla scarsità delle risorse deriva poi, quale ulteriore problema, **la difficoltà di portare a compimento quanto programmato.** A tale proposito basti ricordare la lentezza degli Accordi di Programma Quadro che prevedono, nelle varie regioni italiane, la realizzazione di 1.709 interventi il cui stato di avanzamento a oggi è pari al 21,5%.

- Si pone quindi il problema di trovare **altre fonti di finanziamento con il supporto dei privati.** Per attrarre capitale privato occorre però chiarezza, certezza e trasparenza nell'applicazione delle regole. Dobbiamo avere ben presente inoltre che l'apporto di capitali privati richiede l'attendibilità delle previsioni progettuali e mal si concilia invece con l'incertezza del quadro giuridico-amministrativo e con le difficoltà di coordinamento e di realizzazione delle opere sul territorio, che abbiamo visto caratterizzare il nostro Paese.

Questa forma di collaborazione tra pubblico e privato consentirebbe di raggiungere due obiettivi: l'anticipazione di parte del capitale da parte del privato, il ritorno dell'investimento dai proventi per l'utilizzo dell'opera realizzata.

Se vogliamo rilanciare l'economia italiana, abbiamo bisogno di un approccio strategico, di una politica dei trasporti solida e condivisa che metta al centro "l'interesse Paese" e porti a costruire una rete infrastrutturale integrata a livello nazionale, sicura, interconnessa e omogenea per caratteristiche operative e servizi offerti.

Il primo passo da compiere è quello di costituire **un tavolo di coordinamento forte e operativo**, che coinvolga tutti gli attori del sistema e sia in grado di superare l'attuale sovrapposizione di competenze tra più Ministeri e le lobby locali per definire un piano delle priorità realizzabili - dato il vincolo delle risorse disponibili - e i relativi tempi di intervento e ne monitorizzi costantemente l'attuazione.

Confimprese si candida a partecipare a questo tavolo, come ad altri momenti di confronto con il Governo, per portare il proprio contributo.

Solo dopo aver chiaramente identificato questa "cabina di regia", potremo cominciare a lavorare su alcune priorità, per superare il gap infrastrutturale che ci separa dagli altri Paesi europei:

1. **Favorire il trasporto intermodale**, agendo su due fronti: da un lato superare alcune criticità che affliggono le singole mobilità e innalzare le prestazioni del trasporto combinato, dall'altro identificare un sistema articolato di provvedimenti e di incentivi che renda conveniente per le imprese dell'autotrasporto il ricorso a questa modalità.

2. **Decongestionare il traffico autostradale e spostare su ferro parte del trasporto**, prevedendo degli interventi di ammodernamento della rete ferroviaria esistente. A tale scopo sarebbe inoltre auspicabile favorire ancor più

il processo di liberalizzazione dei servizi ferroviari, mantenendo la rete in capo alle Ferrovie dello Stato.

3. Costruire un sistema nazionale portuale, eliminando la conflittualità esistente tra le singole realtà, con la creazione di network integrati con retroporti comuni collegati con sistemi ferroviari veloci e funzionali, capaci di offrire servizi e prestazioni competitive rispetto ai Paesi concorrenti. Particolare importanza per l'Italia riveste inoltre il "Programma Autostrade per il Mare", grazie a cui la quota del trasporto merci via mare è passata dal 2 al 4,5%; tuttavia bisogna riuscire a innalzare il fattore di riempimento di stiva, che a oggi si attesta ancora intorno al 50%.

4. Potenziare le reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali. L'attività delle aziende italiane è infatti spesso resa difficoltosa proprio dalle carenze della micro-infrastrutturazione dell'"ultimo miglio", per la cui realizzazione giocano un ruolo fondamentale gli enti locali, che raramente sviluppano pianificazioni ponendo la giusta attenzione alle esigenze logistiche delle aziende.

5. Liberalizzare progressivamente i mercati direttamente coinvolti nell'attività logistica, anche per quanto riguarda i rapporti tra la gestione delle infrastrutture (e dei servizi connessi) e l'offerta di servizi di trasporto e logistica.

Queste nostre proposte, da cui ci auguriamo che il Governo voglia trarre spunto per pianificare azioni future, ben si affiancano a quelle di Confindustria Servizi Innovativi e Tecnologici, perché solo una progressiva integrazione tra reti infrastrutturali e tecnologiche può portare a una maggiore efficienza del nostro Sistema Paese.