

FARE SISTEMA PER CREARE OPPORTUNITA'

Un saluto a tutti gli intervenuti, innanzitutto, un saluto agli Organizzatori, a Propeller, ad Assolombarda per l'ospitalità ed un ringraziamento per l'opportunità di tenere questo breve intervento in occasione di questa ormai ricorrente Manifestazione.

Cercherò di sviluppare il mio intervento con rapidità evitando rappresentazioni statistiche numeriche e limitandomi, come consuetudine, ad esprimere concetti semplici e lineari.

L'importanza del progetto della One Belt One road, così come delineato dalla Cina deve essere attivamente recepito dal nostro Paese. Quello che come Imprese Italiane dobbiamo fare ora è continuare a valutare come meglio strutturarci ed operare per avere un ruolo da protagonisti.

L'Italia può e deve essere un punto fondamentale del percorso della OBOR, sia per la sua tradizione manifatturiera che la pone ai vertici della esportazione UE, che per la sua posizione strategica, non volendo parlare della sua tradizione storica. Tra Italia e Cina esiste da sempre un rapporto di amicizia, la Cina è il primo partner commerciale dell'Italia in Asia e il progetto del Presidente Xi Jinping avviato nel 2013, vuole oggettivamente portare benefici lungo tutto il percorso. L'Italia come sistema paese deve essere in grado di cogliere tutto il meglio di questo progetto, approfittando al massimo delle opportunità offerte.

L'Italia, in qualità di ponte tra Europa e Oriente deve acquisire un ruolo di sempre maggiore importanza in questo progetto. I sistemi portuali e ferroviari Italiani sono pronti ad accogliere le merci della One Belt One road.

E' l'Alto Adriatico, con il recente annuncio del lancio di due nuovi servizi, tra cui il servizio diretto con il Far East operato da OCEAN ALLIANCE, di cui fa parte la COSCO, il naturale punto di arrivo della Via della Seta contemporanea. D'altra parte, come sappiamo, COSCO SHIPPING PORTS e QINGDAO INTERNATIONAL DEVELOPMENT hanno acquisito rispettivamente il 40% e il 9,9% del nuovo Terminal container di Vado Ligure; ciò accelererà la crescita di Vado come nodo chiave per l'import/export a servizio dei mercati italiani nordoccidentali e di parte dell'Europa.

L'ambito ferroviario, che aggiunge una intermedia alternativa di servizio, deve essere strutturato con una progettazione diretta, vettoriale e neutrale, non limitandosi a iniziative di singolarità aziendali e quindi prive di una necessaria ampia apertura al mercato.

Non dimentichiamoci, inoltre, di tutto il percorso della OBOR che coinvolge 65 Paesi (la maggior parte dei quali in via di sviluppo – quindi con grandi potenziali), il 63% della popolazione mondiale e il 29% del totale mondiale del PIL. Giocheranno in questo sviluppo, sicuramente, un ruolo importante il Kazakistan, la Russia ed il Caucaso.

Quello che ci aspettiamo, da parte dalle autorità, è il supporto alle infrastrutture che devono essere ad un livello eccellente per poter essere competitivi ed al contempo dalle imprese che comprendano l'importanza di fare sistema.

Le imprese produttive italiane debbono altresì responsabilmente rendersi conto che l'implementazione di una propria politica logistica è oramai ineluttabile, affidandosi in ciò alle imprese di spedizione italiane, riconoscendole come partner di livello nella gestione della logistica aziendale. Il permanere, all'esportazione, di un uso prevalente delle rese EXW, FCA o FOB, comporta la rinuncia alla costruzione di una propria rete logistica, con assoluta mancanza di controllo su costi, rese e tempi della loro Supply Chain. Un tale atteggiamento penalizza la crescita del sistema logistico Italiano a favore del Paese contribuendo a mantenere una subalternità nei confronti dell'estero che non è più ammissibile.

La risposta alla domanda "Se esiste, può o deve esistere una strategia nazionale di approccio alla One Belt One Road" è che questa deve assolutamente esistere. Si stanno già compiendo dei passi in questa direzione ed anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si mostra certamente attento ed interessato a questa materia, anche se ovviamente abbiamo ancora una lunga strada da percorrere. Il nostro governo si sta muovendo in questa direzione: il decreto per le ZES firmato dal Premier Gentiloni il 24 gennaio potrebbe spingere ancora di più in questo senso. Attrarre investimenti esteri e non, con le diverse forme di incentivi previsti è un ulteriore mezzo per incrementare il nostro sviluppo.

La direzione da seguire, a nostro parere, è quella di una stretta sinergia tra l'industria, le istituzioni e le imprese di spedizione. Fare sistema: questo deve essere il nostro obiettivo. Solo in questo modo si potranno cogliere appieno le opportunità offerte da questa iniziativa di portata storica per il significato economico, politico e strategico. Fare squadra per giocare la partita ai massimi livelli; creare un sistema vincente al fine di raggiungere obiettivi comuni.

Grazie

Mario Enrico Disegni
Sez. Marittima FEDESPEDI
Presidente