

IL CONFINE DEI GIGANTI

Roma, 16 dicembre 2015

INTERVENTO INTRODUTTIVO PRESIDENTE FEDERAGENTI MICHELE PAPPALARDO

Mi associo anch'io ai saluti del Vice-Presidente Uggè, che ringrazio in modo particolare per il supporto che ci sta dando. Ricordo che già a dicembre dell'anno scorso abbiamo organizzato proprio in questa sala un altro convegno sui giganti del mare, quella volta erano le grandi navi da crociera e focalizzammo il problema di Venezia. Ringrazio quindi tutti voi per questa nutrita e qualificata partecipazione.

Grazie ai relatori, so già che le cose che ci diranno saranno di altissimo interesse, ai partecipanti alla tavola rotonda che sono certo daranno vita ad un dibattito che ci aiuterà a trovare il vero significato di questo convegno.

Grazie al moderatore, il giornalista Nicola Porro che ha accettato di partecipare anche se in effetti non "tecnico" su questi argomenti specifici del settore mare (ma vi è un motivo per questa scelta che dirò fra poco).

Grazie infine al Dr Ivano Russo che ci ha onorato della sua presenza. Sono certo che la mattinata non sarà sprecata e voi che dovete poi darci le direttive future di come dovranno essere gestiti i nostri porti troverete spunti importanti di riflessione.

Permettetemi solo una sottolineatura finale in questi ringraziamenti: al convegno partecipa come relatore il Prof. Michele Acciaro della Khune University di Amburgo. Lo abbiamo invitato perché sappiamo che è uno degli migliori esperti emergenti a livello europeo sui problemi della logistica connessi allo shipping. Bene Michele Acciaro è figlio di un agente marittimo, che è qui in sala con noi e che saluto. Se lui è orgoglioso del figlio noi siamo orgogliosi del fatto che appartiene alla nostra famiglia.

E veniamo al tema:

Perché Federagenti si sta impegnando pubblicamente anche attraverso eventi mirati a affrontare e a evidenziare tematiche che nel nostro settore tendono a rimanere di interesse solo degli addetti ai lavori?

Perché è nostra convinzione che solo rendendo comprensibile per chiunque e nei limiti del possibile principalmente dell'opinione pubblica, il ruolo strategico di questo comparto, si potrà intervenire sui reali nodi e sugli ostacoli che si frappongono a uno sviluppo razionale e coerente del settore ma specialmente dell'intero sistema economico e produttivo del paese

Ed è in questa ottica che abbiamo insistito con Nicola Porro, vice direttore del Giornale, ma anche conduttore di una trasmissione Virus che ha fatto della capacità di rendere comprensibili fenomeni complessi, perché fosse qui con noi oggi, a moderare una tavola rotonda su un tema solo apparentemente tecnico e settoriale.

Questo convegno si pone un obiettivo ambizioso: accendere i riflettori su una delle più clamorose rivoluzioni che abbiano mai attraversato e trasformato il mercato mondiale dei trasporti marittimi. Quella che viene ormai comunemente denominata “la rivolta dei giganti “.

E visto che ho iniziato questo mio breve intervento con un interrogativo, vorrei lasciare a chi mi seguirà alcune domande e provocazioni.

Quanti porti ragionevolmente potranno ospitare queste navi in Italia?

Come potrà reggere il nostro sistema logistico, le autostrade e le ferrovie?

Quali investimenti saranno richiesti ai porti che raccoglieranno il guanto di sfida dei grandi gruppi di trasporto container?

Esiste una possibilità di ritorno economico di questi investimenti?

Esiste un limite teorico alla crescita nelle dimensioni di queste navi?

Ed infine, esiste una scelta di rifiuto di queste navi da parte del sistema paese o dei porti? E se sì, con quali conseguenze?

Probabilmente non esistono risposte oggettive e, purtroppo, la situazione geo politica di questo nostro pianeta non consente neppure di formulare previsioni attendibili. Ci troviamo ad analizzare scelte di pace in uno scenario di guerra che potrebbe generare anche ripercussioni del tutto imprevedibili sull'economia e sul commercio mondiale.

Di certo la scelta dei grandi gruppi armatoriali impegnati nel trasporto container ha una sua logica economica precisa: in un mercato dei noli che ormai da quasi dieci anni ha la prua verso il basso, le economie di scala garantite da queste navi forniscono una risposta logica, e da imprenditore direi anche condivisibile.

Ma che impatto effettivamente avranno queste navi man mano che il processo di concentrazione del traffico in pochi porti attrezzati per fondali, banchine e gru, va avanti, ancora non è dato saperlo.

Mi preme solo fare una considerazione. Per decenni il nostro paese ha considerato porti e logistica come attività puramente accessorie, quasi optional del tessuto economico e produttivo del paese.

La rivoluzione in atto, perché di tale si tratta, nel mercato dei container, implica scelte, decisioni, messa in campo di una macchina organizzativa seria. E i tempi per costruirla sono terribilmente stretti.

Ma, solo così questi nostri timori di oggi potranno trasformarsi in occasioni.