

Porti, logistica e sistema Paese. A proposito di un libro importante.

Paolo Costa, Maurizio Maresca, *Il futuro europeo della portualità italiana*. Prefazione di Romano Prodi e di Luciano Violante, Marsilio Editori, Venezia 2014.

Per parlare seriamente di questo libro che, al di là delle valutazioni, è destinato a diventare importante per merito della visibilità che Paolo Costa ha saputo dare alle sue idee progettuali, occorre non farsi condizionare dal moto d'istintiva bocciatura che coglie molti del nostro ambiente di fronte alla sua idea di terminal off shore. Questo libro va giudicato per qualcosa d'altro e di più vasto respiro, va giudicato per la *vision*, come si usa dire oggi, che sta alla base delle sue argomentazioni. Osservata da questo angolo visuale, l'azione di Paolo Costa, da quando si è insediato alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Venezia, ha avuto il merito di immettere una ventata di aria fresca nell'asfittica atmosfera della portualità italiana, dove da dieci anni non si fa che parlare di fondali e di dragaggi. Aria fresca significa costringere l'ambiente portuale a vedere le cose da un punto di vista intellettualmente più complesso e articolato. Significa soprattutto che *non si può parlare di portualità senza chiedersi qual è il modello di sviluppo al quale un'idea di porto deve corrispondere*. Piaccia o non piaccia Costa ha costretto l'ambiente marittimo-portuale ad alzare lo sguardo, ad uscire dalla sua autoreferenzialità che, oltretutto, in questi anni si è ulteriormente impoverita riducendo ogni questione alle problematiche del container.

Ma le ventate d'aria fresca non sempre fanno bene alla salute, anzi, se non si prendono le dovute precauzioni, soprattutto da parte di soggetti già deboli di costituzione (e il sistema Italia lo è), si rischia di beccare una broncopolmonite.

1. Il modello di sviluppo al quale il libro, parte implicitamente, parte esplicitamente, si richiama, mi sembra abbozzato in maniera abbastanza chiara nelle due illustri prefazioni. Provo a sintetizzarlo. 1) l'Italia è un paese che potrà sopravvivere solo se esporta, 2) i suoi mercati di riferimento sono i nuovi paesi emergenti, in particolare nell'area del Far East, 3) a supporto delle esportazioni ci sono i porti, che richiedono, per far fronte a questo compito, 4) pesanti investimenti nelle infrastrutture, 5) le risorse per questi investimenti potranno venire dall'Unione Europea a patto che 6) l'Italia sia uno scolare diligente nel seguirne le istruzioni e diventi una fedele esecutrice delle loro strategie, che 7) non saranno più sottoposte al vaglio dei singoli stati, ma saranno "blindate" e 8) diventeranno un vincolo istituzionale (in aggiunta ai già pesanti vincoli monetari e di bilancio). Per poter praticare questa visione strategica

Luciano Violante aggiunge di suo che occorre superare certe resistenze corporative che affliggono la portualità sul versante del lavoro, affermazione questa che, se letta alla luce delle considerazioni degli autori in merito alla gestione degli artt. 16 e 17 della legge 84/94 da parte delle Autorità Portuali, suscita tale sconcerto da meritare qualche parola di più a conclusione di questo scritto.

Il modello di sviluppo così sommariamente tracciato, soprattutto nella prefazione di Romano Prodi, sembra disegnare perfettamente *il profilo di un Paese da Terzo Mondo*, che vive di esportazioni e lascia andare alla deriva la domanda interna, un paese dalla sovranità limitata, anzi limitatissima, con dei porti a standard mondiale e sanità, istruzione, ambiente, cultura e vivere civile substandard. E' un ritratto – purtroppo - molto realistico dell'Italia di oggi, di un Paese incapace di fare un passo verso una politica che favorisca l'occupazione giovanile decente, degnamente retribuita, incapace di ridurre l'assurdo peso fiscale sul lavoro dipendente, incapace di creare un habitat nel quale la piccolo-media impresa possa vivere e crescere, senza essere vittima di soprusi burocratici, un Paese che ammazza le autonomie comunali tagliando le risorse alle città metropolitane e non solo, incapace di promuovere le imprese più innovative, incapace di adottare misure di reshoring, incapace di costringere il mondo bancario ad essere di supporto all'apparato produttivo, infestata da una moltitudine d'istituti amministrativo-burocratici sempre più invasivi, un Paese dove, come ci dicono le annuali indagini di Mediobanca, la grande impresa non assume dipendenti da almeno un decennio, dove la produttività del lavoro è ai minimi europei e dove le grandi liberalizzazioni si sono risolte nella costituzione di monopoli privati sottratti ad ogni controllo (v. autostrade). Il punto è: dobbiamo continuare così oppure dobbiamo cambiare? La portualità deve esser semplicemente una gamba su cui far camminare *quel* modello di sviluppo oppure può essere uno strumento per trasformare il Paese e dunque la sua missione? L'auspicio è quello di continuare così, cambiando qualcosa *nei* porti, oppure di poter cambiare le strategie del Paese, *con* i porti?

Questa è la domanda di fondo alla quale il volume ci sfida a rispondere. E questa è la domanda che a me piacerebbe rivolgere a Paolo Costa. La tua idea di portualità ha già interiorizzato il destino subalterno dell'Italia? Ha già dato per scontate la depressione del suo mercato interno, la vocazione a produrre solo quel che certi mercati asiatici o brasiliani o sudafricani richiedono, ha già dato per scontata la delocalizzazione della manifattura per poter vendere estero su estero? Io penso di no, quindi, se così non è, vediamo assieme se la portualità e la logistica possono essere fattori di trasformazione

e di progresso, piuttosto che strumento passivo delle scelte dell'Unione Europea e del gigantismo delle compagnie marittime.

2. Per farlo, dobbiamo darci una regolata e guardare ai numeri, invece di ripetere luoghi comuni. Cominciamo dal correggere il profilo della posizione commerciale dell'Italia, che qui si dà per scontata. L'Italia negli ultimi vent'anni ha ridotto molto l'incidenza percentuale del suo interscambio con l'Europa rispetto al totale. Ciononostante esso rappresenta ancora il 60% circa del totale e il 70% delle esportazioni. L'interscambio con la Cina rappresenta una quota del nostro interscambio totale che sta attorno al 5% soltanto, pur essendo la Cina diventata il terzo paese importatore. Continuare a cercare nel Far East il futuro dell'Italia significa non aver imparato nulla dall'esperienza recente, cioè dagli anni in cui le opportunità di crescita in quei mercati erano molto più favorevoli di oggi e noi ce le siamo lasciate sfuggire (è proprio una Fondazione promossa da Romano Prodi a farlo notare). Tradotto in termini marittimo-portuali: il mercato rappresentato dalla rotta Far East-Europa non può essere preso come unico mercato di riferimento. Altri mercati, come quello Infra-Med, possono avere un'importanza strategica, ergo il gigantismo delle portacontainer non deve condizionare i piani portuali più della flessibilità del Ro Ro. Sempre nel container, la rotta del Sudamerica (es. Rio de Janeiro) mette i porti italiani in posizione non sfavorevole rispetto ai porti del Nord, offrendo una chance nei traffici nord-sud destinati a diventare sempre più importanti, mentre l'allargamento del Canale di Panama, quando sarà completato (e pare certo che lo sarà con tempi assai diversi da quelli preventivati) darà nuovo slancio alla rotta atlantica, ridimensionando l'importanza di Suez e del Mediterraneo per i traffici est-ovest. Prospettiva, questa, buona per i porti del Nord e in Italia buona per porti come Livorno, meno per Venezia e Trieste. Se il nostro sistema puntasse tutte le sue carte solo sulla rotta Far East-Europa sbaglierebbe. Tra l'altro, teniamo presente che con le navi della classe attorno agli 8.000 Teu era più facile fare il *decoupling* della rotta Far East-Mediterraneo da quella Far East-Nordeuropa, mentre con le navi giganti diventa commercialmente molto più complesso, se non impossibile.

Proviamo a partire dai due punti messi in evidenza, l'interscambio italiano con l'Europa ed il mercato dei traffici Infra Med, invece di partire come al solito dalle strategie di Maersk piuttosto che CMA CGM, o dalla P3 e quindi sempre dal gigantismo. Ma prima è necessaria una premessa di metodo. Dobbiamo individuare nettamente il mercato di cui vogliamo parlare. Il corridoio Adriatico-Baltico non rappresenta l'intero

mercato, perché questo è costituito da tutto *il flusso* di merci che si muove virtualmente tra l'arco nordadriatico (Ravenna-Rijeka) e il bacino continentale orientato verso est, dove la Germania meridionale, la Baviera in particolare, e la Russia esercitano un peso preponderante in termini di import/export italiano. Questo flusso è la componente nord-orientale del flusso complessivo Italia-Europa. Va da sé che, valutato in questi termini, il flusso-mercato che c'interessa vede dominanti le modalità terrestri (import-export da Italia centro-settentrionale a Europa), i porti ed il marittimo vi rientrano solo *in quanto producono un flusso terrestre estero su estero*. Il problema vero allora è la competizione tra sistemi logistici e tra servizi logistici, non è la concorrenza tra i porti. La partita si gioca *dalla banchina in su* e viceversa, non si gioca sulla banchina. L'Italia esporta verso l'Europa più che verso qualunque altra parte del mondo, in termini di volumi e di valore. Esporta verso paesi maturi dal punto di vista industriale e infrastrutturale con i quali si compete in termini di efficienza delle supply chain. Lasciando da parte il problema del franco fabbrica, il mercato dei servizi logistici dell'interscambio europeo è dominato da operatori anglosassoni, tedeschi, francesi, olandesi, belgi, svizzeri, austriaci che un tempo si servivano delle nostre infrastrutture (terminal, interporti) e dei nostri autotrasportatori, oggi si servono delle stesse infrastrutture e di autotrasportatori polacchi, bulgari ecc.. La presenza di operatori italiani su questo mercato è ancora limitata, certamente insufficiente. Come possono intervenire su questo mercato i porti? Come possono agire da correttivo di questa cronica subalternità logistica dell'Italia? Come può interagire la modalità marittima specializzata nei traffici transcontinentali con le modalità terrestri specializzate in quelli continentali? Qui può entrare il discorso che riguarda il corridoio Adriatico-Baltico. I porti italiani possono entrare nel grande mercato logistico dell'interscambio europeo se diventano *punti di transito* degli scambi tra l'Europa, in particolare l'Europa centro-orientale, e le economie d'oltremare in toto, non soltanto per i bacini di fornitura del Far East, ma per il Sudamerica come per l'Australia, per la costa ovest dell'Africa come per il Vietnam. I porti adriatici possono entrare nella partita se lavorano estero su estero, come fa oggi Trieste, che prende i semirimorchi turchi e li consegna in Germania piuttosto che in Austria o in Ungheria oppure porta oltre le Alpi i container della CMA CGM e della MSC che vengono dal Far East o dal Nordamerica o dal Sudafrica. Se invece i porti adriatici (e italiani in genere) continuassero a servire solo un mercato nazionale, che tra l'altro diventa sempre più asfittico se non viene rilanciata la domanda interna, con uno squilibrio tra import ed export così pesante da condizionare i costi del trasporto marittimo unitizzato, per loro

non ci sarebbe futuro e gli investimenti di potenziamento infrastrutturale sarebbero soldi buttati al vento, perché in tal modo avrebbero un'incidenza assai più limitata su quel flusso di traffico che abbiamo individuato essere il nostro mercato di riferimento. Invece il futuro della portualità italiana, come dice Costa, o è "europeo" o non è. Giustissimo, purché s'intenda cosa vuol dire "europeo".

3. Nel mio modo di vedere significa: 1) avere un nucleo d'impresе del settore delle spedizioni e della logistica capaci di rischiare la competizione con altri sui mercati dell'Europa centro-orientale, imprese che investono in strutture (filiali, piattaforme, terminali, sistemi) e risorse umane più efficienti e di qualità superiore di quelle anglosassoni o tedesche o austriache, 2) imprese capaci di captare i volumi di merce con destinazione o origine Europa centro-orientale che transitano per i porti italiani e di organizzarne la catena door-to-door o port to inland terminal, significa 3) avere un apparato amministrativo-burocratico ed un sistema bancario in grado di supportare questa azione di mercato. In una parola, avere il controllo dei carichi per la parte più ricca della supply chain, avere il governo del *trade*, non essere semplici esecutori di un segmento in una catena governata da altri. E qui si apre la controversia. Se ben capisco, la tesi del volume di Costa e Maresca è che questa opportunità può essere colta solo se si costruisce un'offerta portuale tale da convincere le compagnie marittime a concentrare sui nostri porti i carichi destinati a clienti dell'Europa centro-orientale, oltre a tutti i carichi destinati all'Italia, in modo da formare una massa critica tale da mettere nelle mani di uno spedizioniere, di un MTO, di un logistico (appartenenti al sistema Italia) volumi che di per sé, per la loro consistenza, ne garantiscano un vantaggio competitivo. E' un po' la teoria dell'offerta che genera la domanda, teoria che non discuto, ma che forse suscita perplessità se viene assunta come unico punto di riferimento di una strategia. In realtà il problema è diverso, perché non credo affatto che l'offerta portuale possa sostituirsi o riempire i vuoti della deficienza logistica. Non è vero che la nostra subalternità logistica dipende dalla scarsa offerta portuale o da criticità infrastrutturali, dipende da un settore logistica/trasporto/spedizioni dove prevalgono imprese deboli, che non rischiano la pelle sui mercati esteri, perché si accontentano di piccole rendite di posizione, dipende anche da una cultura manifatturiera che ha visto nella logistica uno strumento di variabilizzazione dei costi più che di scelta strategica, dipende dal fatto che la nostra è una logistica di distribuzione piuttosto che industriale, dipende da un livello tecnologico elementare, dove agli investimenti in hardware e in risorse umane, si è

preferito il lavoro manuale di immigrati ricattabili, particolarmente nei magazzini. Il punto dolente del nostro sistema non sta nelle regole del lavoro portuale ma *nella mancanza di regole* nel settore della logistica, dove 150 mila facchini (stime Confetra), 95% dei quali immigrati, di cui l'80% musulmani, lavorano ai margini della legalità, sottoposti a caporalati di stampo mafioso (che tra poco dovranno vedersela con gli imam); questa situazione, che comporta rischi d'ingovernabilità, non è nata per una propensione dell'imprenditore italiano al supersfruttamento della forza lavoro ma per precise scelte del sistema politico-sindacale, che ha consentito a grandi gruppi esteri d'insediarsi in Italia violando le pur fragili regole del mercato del lavoro e a condizioni che mai avrebbero potuto permettersi nei loro paesi d'origine, mettendo così in difficoltà imprese italiane che alla fine sono state costrette ad adottare lo stesso modello di gestione. Scegliendo la strategia del minor costo possibile della forza lavoro, si è rinunciato ad investire in tecniche di movimentazione hardware e software, compromettendo la competitività della logistica italiana ed in definitiva aumentandone i costi. Il punto debole della filiera non sono i porti, sui porti semmai si scaricano le contraddizioni di tutto il sistema, il punto debole è il settore degli operatori logistici, senza il cui supporto mai e poi mai i porti italiani saranno punti di transito di merci destinate all'Europa centro-orientale. Nell'argomentazione di Costa non è la proposta del terminal off shore che mi suscita le maggiori perplessità, ma la convinzione che l'offerta portuale possa riquilibrare di per sé l'offerta logistica. Sono invece d'accordo con l'idea di studiare forme di maggiore coordinamento tra l'offerta portuale ed i bracci operativi che nel territorio retroportuale possono assicurare i servizi più qualificati e competitivi per penetrare nei mercati dell'Europa centro-orientale, con veri e propri "progetti industriali", non con "architetture di governance" che in Italia, lo sappiamo, si riducono spesso a burocrazie parassitarie. Purtroppo il mercato delle concessioni portuali ormai è bloccato, avranno il rinnovo quelli che già ci sono, ma se invece fosse possibile tornare a mettere a gara qualche terminal strategico, si dovrebbero favorire i gruppi in grado di dimostrare non solo una grande capacità di svolgere le operazioni di sbarco/imbarco ma di essere in grado di gestire l'intera catena di trasporto. Il candidato più credibile a gestire l'intera catena è la compagnia di navigazione, quella che mediante il *carrier haulage* riesce a sottrarre quote di mercato al *merchant haulage*. Non sembra però che questa tendenza, che aveva preso piede nel periodo delle vacche grasse, stia continuando, la cessione di ERS Rail da parte di Maersk a Freightliner ne simboleggia il declino o almeno la battuta di arresto, le compagnie hanno il loro bel da fare a ridurre i costi della tratta marittima e

non hanno margini per affrontare la competizione su quella terrestre. Quindi nel trasporto ferroviario combinato, che è strategico per lo sviluppo della portualità, o sono i terminalisti stessi a diventare protagonisti, come nel caso di La Spezia o un combinato disposto di vari operatori specializzati, come nel caso di Trieste. I servizi ferroviari sono la parte più efficiente dei "tentacoli" che un porto deve allungare anche nello Hinterland più remoto per allargare la sua *catchment area* e per competere non solo con i porti del proprio range ma anche con quelli di range diversi. Purtroppo la vocazione ferroviaria fa difetto anche a grandi porti strategici come Genova e questo dà la misura della debolezza del sistema Italia, una debolezza che non può essere certo superata solo aumentando l'offerta portuale, anzi. Il sistema è competitivo quando le risorse e le infrastrutture strategiche si concentrano su un solo porto o su pochissimi porti, invece, quando le risorse vengono disperse in mille rivoli, si crea una situazione che rende impossibile la realizzazione di quella massa critica di cui si parlava, anche riducendo le autorità portuali. Questa avrebbe potuto essere la scelta per la quale era auspicabile un governo europeo in grado di imporre ai singoli stati nazionali un quadro di priorità e di sacrifici, ma ahimé aver esteso a 93 porti la possibilità di accedere ai finanziamenti delle reti Ten-T ha dato un segnale in senso contrario. La politica delle reti Ten-T, che è un cardine delle argomentazioni di Costa e Maresca, non è vero che ci aiuta (si pensi alla vicenda di Augusta), perché è contraddittoria, le sue dichiarazioni di principio sono ambigue. Afferma di puntare sui modi di trasporto sostenibili, ferroviario e fluviale, ma la fanatica adesione alle teorie neoliberali le ha fatto compiere sul terreno dell'autotrasporto delle scelte in termini di cabotaggio stradale che hanno creato una concorrenza selvaggia sul prezzo in modo da mettere fuori mercato molti servizi ferroviari, causando tra l'altro la distruzione di centinaia di patrimoni imprenditoriali, società con flotte di piccolo-media dimensione, si è messa in pericolo la sicurezza, aggravando la già pesante condizione lavorativa degli autisti e si è creato in generale un contesto competitivo assai sfavorevole per il trasporto merci su ferrovia, anche se parallelamente questa situazione di necessità ha fatto scoprire a molte aziende di trasporto tuttostrada le *chances* dell'intermodalità. Il quadro non è del tutto negativo, quindi, ma penso sia condivisibile la sensazione di chi ritiene che il futuro delle reti Ten-T non sarà nelle merci ma nell'Alta Velocità passeggeri, con il risultato che ci sarà una carenza di capacità, superabile solo con investimenti in sistemi di monitoraggio-controllo e blocco dei convogli, ossia con un importante *upgrading* delle linee esistenti. Porti e ferrovia debbono essere concepiti quindi come un unico sistema, se vogliamo che il futuro della portualità italiana sia

“europeo”. Porti e ferrovia debbono avere una comune visione degli interessi del Paese, originale e aggressiva, criticando le scelte europee, contrastandole, se necessario. Bene o male la governance europea è corresponsabile della crisi in cui siamo immersi, se la sono cavata meglio i paesi che hanno fatto di testa loro che quelli appiattiti sui diktat di Bruxelles. Chi invoca a ogni pie' sospinto le norme comunitarie spesso è il più subdolo dei conservatori.

4. Porto e ferrovia è il primo tassello del puzzle ma poi vengono gli altri, in modo da fare “progetti di filiera”. Senza di questi il mero potenziamento delle infrastrutture portuali, a Venezia come a Genova, non ha senso, sono soldi pubblici regalati a chi ha la capacità di partire da Duisburg o da Lipsia o addirittura da Anversa e di venirsi a prendere i carichi a Venezia o a Genova e di portarli ai clienti dell'Europa orientale, sono soldi regalati a DB Schenker ed operatori di quella taglia. Saranno loro i primi beneficiari dell'ammodernamento delle infrastrutture di corridoio, così come a Trieste prima è arrivata Rail Cargo Austria e poi con ritardo Trenitalia. E' questa la politica “europea” della portualità italiana? Noi a metterci i soldi pubblici e loro a mettersi in tasca il valore aggiunto? Può darsi che all'impresa manifatturiera italiana e alla GDO vada bene così, anzi vada meglio, ma noi qui stiamo parlando di un progetto logistico del sistema Paese, o mi sbaglio?

Discutendo con Paolo Costa è necessario quindi uscire dall'impasse off shore sì – off shore no, la discussione rischia di diventare sterile, non serve a nessuno, le obiezioni al progetto di terminal off shore sono di carattere “tecnico”, qui è necessario invece affrontare il discorso di carattere “politico”. Il progetto del terminal off shore con le chiatte, le navi autoaffondanti e magari il tunnel per portare i container in terraferma (mostruosa idea ispirata al mostruoso “bruco” ligure), sono un terreno di discussione *virtuale*, che ha funzionato benissimo come operazione di marketing ma alla quale si può affiancare nell'interesse di tutti un'analogo operazione virtuale, immaginando un progetto di filiera che metta insieme tutto il meglio che l'Italia possiede in questo campo. Tanto per capire di che sto parlando, dove la trovate in Europa un'azienda di autotrasporto organizzata come Autamarocchi? La sua centrale di controllo sembra quella di una compagnia aerea non quella di un servizio di camion. Un'infrastruttura come l'Interporto di Verona dove la trovate in Europa? Centoquarantacinque coppie di treni merci a settimana di cui solo 8/9 per l'Italia, TX Logistik, controllata da Trenitalia, è il secondo operatore ferroviario merci in Germania, dopo Deutsche Bahn, ed è specializzato nei servizi ai porti...e potremmo trovare decine di imprese italiane o

controllate da società italiane che raggiungono l'eccellenza con le quali costruire "progetti di filiera" virtuali in modo da far emergere tutte le criticità, i colli di bottiglia, i fattori di competitività che potranno essere affrontati e risolti uno per uno. Sulla carta? Certo, intanto sulla carta. Perché, il progetto off shore non è forse sulla carta? Ma parlare di questo, a mio avviso, è tempo perso, parlare di un progetto *industriale* di filiera ci riporta alla realtà, ci costringe a tenere conto anche degli aspetti più minuti. Diciamo che è educativo, l'off shore diseduca. Un progetto di filiera costa, almeno quanto la progettazione di un terminal o di un ponte, con la differenza che un terminal cartaceo non serve a niente mentre un progetto di filiera sulla carta già è in grado di consegnarci le condizioni economiche e commerciali per poter competere con le supply chain ancorate ai porti del Nord. Un progetto di filiera è fatto di molteplici passaggi, il primo deve rispondere a due domande "quanto costa a un cliente di Monaco di Baviera o di Praga importare/spedire via Rotterdam o via Amburgo?", "quanto costa allo stesso cliente importare/spedire via Koper o via Rijeka?" e l'ultimo passaggio, la conclusione del progetto, deve saper ricavare *una tariffa competitiva* da offrire al cliente di Monaco di Baviera o di Praga passando invece dai porti di Trieste o di Venezia o di Ravenna. Tutto qui? Certo ma finora non ci siamo riusciti, o nessuno ci ha pensato, sta di fatto che nessuno è andato dai clienti dell'Europa centro-orientale a proporre loro una tariffa via Venezia. Trieste ormai è in grado di farlo e su questo ha costruito linee di traffico ormai consolidate, arrivando persino su bacini di domanda che stanno vicino a Colonia, Duisburg. La sua *catchment area* sta avvicinandosi alla cinta portuale di Rotterdam, per volumi di merce irrisori, dati gli ordini di grandezza di lassù, ma comunque ci è riuscita, partendo da un ragionamento banale: a un cliente di Monaco di Baviera costa 100 passare da Amburgo o da Rotterdam? Bene, noi siamo in grado di farglielo costare 99 senza rovinarci? Per riuscire a calcolare quel 99 occorre uno studio accurato di ogni passaggio, di ogni variabile, con aggiustamenti continui. Solo a questo punto possiamo dire che siamo in competizione coi porti del Nord, se un porto adriatico mi dice che movimentata due milioni di Teu non mi ha detto ancora niente ed al cliente di Monaco di Baviera non può fregargliene di meno, anche se gli diciamo che movimentata 6 milioni di Teu. Ci guarderà e ci dirà: "Bravi. E allora? Che volete da me?" I volumi di per sé non sono ancora competizione, lo vogliamo capire sì o no? Non esiste la competizione portuale tra Trieste e Rostock, esiste una competizione logistica tra una supply chain ancorata a Trieste ed una ancorata a Rostock.

5. Detto questo, non vorrei dare l'impressione di sottrarmi alla sfida di discutere le premesse che hanno portato al progetto dell'off shore, non voglio eludere la discussione che ruota attorno al gigantismo navale ed alle possibilità per i porti italiani di stare dentro questo gioco. Il libro di Costa e Maresca nel capitolo secondo, in particolare dalla pag. 30 in poi, affronta questo problema, mettendo in luce che le navi giganti costringono i porti a investimenti infrastrutturali assai pesanti che forse non avrebbero affrontato se alle compagnie marittime non fosse venuto in mente di ordinare navi sempre più grandi per compensare con le economie di scala gli aumentati costi operativi, dovuti soprattutto al carburante. Ma giustamente ricorda che la storia può anche essere letta alla rovescia, cioè sono certi porti che hanno deciso di diventare giganti per tagliare fuori la concorrenza e le compagnie marittime si sono semplicemente adeguate. Mettiamola come vogliamo, il problema è chiaro: del gigantismo si avvantaggiano le compagnie marittime e solo loro, i porti (ovvero lo stato, ovvero i contribuenti) debbono solo cacciare soldi senza alcun ritorno, perché ricevere un container da una nave da 8.000 Teu o da 16.000 non cambia niente, né in termini di prezzo del trasporto né in termini di sostenibilità, anzi. Ci si aspetterebbe che la conclusione di questo ragionamento fosse: "navi giganti, andate a quel paese!", invece il discorso si sposta sul commercio mondiale e si dice che l'asse dei traffici est-ovest poggia su due gambe, da un lato in Cina e nel Far East, dall'altro nell'Europa centro-orientale, meglio, nell'area più facilmente accessibile dal Mediterraneo (o dal Mar Nero) che dai porti del Nord. Se ne deduce che è l'ora per i porti italiani, in particolare quelli adriatici, di giocare la partita, di far vincere la "geografia" sulla "storia" (leggi la posizione geografica invece che il ranking a livello europeo). Le navi giganti – continua l'argomentazione del libro - bisogna poterle accogliere sia nei nostri porti di transhipment (minacciati un po' dai nuovi porti del Nordafrica) sia nei nostri porti di destinazione finale. Per attirare servizi diretti bisogna offrire alla nave grandi volumi, perché facciano una toccata redditizia, quindi all'Italia non resta che accettare la sfida del gigantismo portuale ed ecco la proposta dell'off shore, un terminal da 2/3 milioni di Teu, espandibile a 5/6 milioni se necessario, sul quale far convergere tutti i mille rivoli provenienti da un'area che va dalla Germania centro-orientale e meridionale, all'Austria, alla Cechia, alla Slovacchia, all'Ungheria, alla Serbia, insomma tutti i paesi interessati direttamente o indirettamente al corridoio Adriatico-Baltico. E' una *vision*, c'è poco da dire, per alcuni grandiosa, per altri utopica, per certuni fantasiosa, per altri delirante, ma è una *vision* che va presa sul serio perché subito dopo viene sostanziata da un corposo capitolo 3, di ben sessanta pagine (per la

precisione da pag. 63 a pag. 120) in cui si parla delle reti Ten-T, quindi di prospettive di finanziamento. Qui c'è il quattrino e dove c'è il quattrino non si scherza, tanto lo sappiamo che quei pochi soldi che ci sono in giro sono soldi europei. Ma anche se non fosse così, conclude il capitolo, non c'è altra scelta, le decisioni europee non sono più "d'indirizzo", sono vincolanti, o fai così o ti attacchi al tram, detto in soldoni. Ed è proprio quest'ultimo passaggio che mi ha fatto perdere le staffe, la mia natura anarchica si rivolta contro l'idea di una dittatura di Bruxelles e perciò dico, senza urlare, ma con tutta calma, che non è vero che non ci sono soldi in giro, ce ne sono, fin troppi e se un progetto ha prospettive di successo ha tutte le probabilità di essere finanziato da investitori istituzionali. Perché i quattrini deve tirarli sempre fuori il pubblico? Se al termine di questa pappardella mi avessero detto che il terminal off shore costa tot e si ripaga in tot anni, se avessero tradotto le cifre sui volumi in termini monetari, se mi avessero presentato uno straccio di analisi costi/benefici, avrei ancora detto "presentatelo a un privato, io non vedo la ragione di buttarci dentro soldi pubblici". Perché? *Perché le navi giganti non mi danno un servizio migliore, ma peggiore*, non ci guadagna nulla il costo del trasporto né l'efficienza della supply chain se un container dal Far East viene scaricato da una nave da 16.000 Teu piuttosto che da una da 8.000. Anzi, è più probabile che ci rimetta, per l'ingorgo che crea, per le misure di sicurezza che bisogna prendere, per i maggiori costi di rimorchio, ormeggio e pilotaggio. La comunità non ne trae nessun beneficio, anzi, deve sopportare maggiori costi esterni, quindi se lo finanzia un privato il terminal, se crede, sia quello di Venezia che quello di Civitavecchia, sia quello di Savona che quello di Augusta, dirò di più, se lo finanzia gli diamo pure il porto, il demanio, tutto, come in Inghilterra, così aboliamo le Autorità portuali e risparmiamo. C'è il libero mercato? Lo stato non deve investire, deve regolare. Non investe nessuno? Vuol dire che non merita, che il business non c'è e che l'economia di un paese può andare benissimo avanti se i carichi vengono dai porti del Nord. Basta con infrastrutture che costano e non producono ricchezza, basta con una portualità assistita, basta con gli sprechi di denaro pubblico in un paese che ogni giorno taglia i fondi alla ricerca, alla sanità, alla cultura, al trasporto pubblico locale, alle autonomie comunali, alla formazione professionale! Non sono contrario affatto al terminal off shore, purché lo finanzia un privato, le risorse dell'UE mettiamole in qualcosa che migliori il nostro sistema logistico. Ma – obbietano i miei interlocutori immaginari - se non abbiamo un terminal di grande potenza resteremo succubi della portualità nordeuropea, non avremo più servizi diretti, saremo tagliati fuori, l'indotto portuale sarà decimato. Davvero? Vogliamo fare due conticini?

Pronti. Dal 2013 non si può più dire "le navi giganti arriveranno ma chissà dove si fermeranno, quindi...", no, *le navi giganti sono arrivate* e per parlarne senza voli pindarici basta un click sui siti delle compagnie di appartenenza. Per esempio sul sito www.cma-cgm.com cliccate dove c'è scritto "product&services", alla finestra successiva cliccate su "search lines" indicando area di partenza (from Asia) e destinazione (to Europe), alla finestra successiva cliccate su "service name FAL1" ed infine su "transit times". Vi apparirà l'itinerario seguito dalla "Marco Polo" e dalla "Alexander von Humboldt" da 16.000 Teu da Ningbo a Southampton. Analogamente, sul sito www.maerskline.com cercate l'itinerario della "McKinney-Moeller" da 18.000 Teu, un paio di click e vi apparirà con tanto di cartina. Le prime due navi partono dalla Cina e si fermano in un solo porto di transhipment del Mediterraneo, per ripartire subito dopo per Southampton, loro destinazione finale, saltando Rotterdam e Anversa, che toccano solo al ritorno. La terza, della Maersk, nel Mediterraneo nemmeno si ferma. Forse perché nel Mediterraneo non ci sono porti gateway da 3 o 4 milioni di Teu? Certo che ci sono, Ambarli in Turchia ci va vicino, è il maggior porto di un paese in forte espansione, dove anche per il 2014, malgrado i grossi problemi che sta affrontando, Business Monitor prevede una crescita del traffico container dell'8,7%, un porto ideale per il transhipment verso il Mar Nero, eppure le navi giganti nemmeno lo sfiorano. Se non toccano Ambarli, come si può pensare che risalgano l'Adriatico per venire a Trieste e Venezia oppure che risalgano il Tirreno? Dobbiamo continuare a fare convegni per dibattere su dove andranno le navi giganti quando bastano cinque click per avere la risposta?

Lloyd's List ha intervistato alla fine del 2013 ben tre grandi società di classificazione sul futuro delle navi giganti. Non ci sono ostacoli costruttivi al raggiungimento di portate da 22/24 mila Teu con lunghezze fino a 450 metri. Gli ostacoli sono di tipo commerciale, più grande è una nave, più deve essere riempita al massimo per poter produrre economie di scala (questa è una delle ragioni della P3); in ogni caso sarà necessario rivoluzionare le tecniche di handling (quindi le gru appena installate rischiano di essere obsolete tra un paio d'anni!), sarà necessario costruire dei container con nuovi materiali, più leggeri (la Maersk da 18 mila Teu si porta addosso, a pieno carico, 40 mila tonnellate solo di tara dei contenitori!), in altre parole, tra poco i terminal più moderni dovranno ricominciare daccapo. Non solo, aumenterà il doppio transhipment (o forse il triplo, perché il doppio transhipment lo faceva in abbondanza già otto/nove anni fa la Maersk a Gioia Tauro). Quindi, facciamo i conti: quattro settimane circa per venire dalla Cina al Mediterraneo, più una settimana per il primo

transshipment e una settimana per il secondo: 42 giorni contro 22 giorni di una nave da 6.000 Teu del 2007. Bel progresso! Merita proprio investire miliardi di euro per fare i nostri porti giganti!

6. Qualcuno ha scritto che io mi diverto "sadicamente" a smontare ogni idea di progresso e di sviluppo. Non è vero, semplicemente io ritengo che le scelte di sviluppo e di uno sviluppo "civile" non siano da cercare nelle colate di cemento ma nei fattori *immateriali* che determinano il business marittimo-portuale, io credo che questo settore sia un settore *knowledge intensive*, che la grandezza e la fortuna di molte città portuali in Italia e altrove non stiano nei fondali dei loro bacini ma nel concentrato di *know how* del loro cluster marittimo-portuale, nella capacità di giocare su tutti i mercati mondiali, sfuggendo anche alla depressione economica del paese dove sono insediate. Credo che i punti di forza o di debolezza di un Paese come il nostro stiano nelle imprese non nelle infrastrutture, credo che il futuro dell'Italia stia in quel comparto analizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria che vede imprese con redditività superiori alla media, indenni di fronte alla crisi, perché hanno investito in risorse umane e tecnologie avanzate. La rovina del Paese sono imprese come quella emiliana del pronto moda che spopola in Birmania ma fa produrre i suoi capi ai sette cinesi morti nel rogo di Prato, sono quelle che si beccano i soldi degli incentivi o dei finanziamenti pubblici e poi tagliano la corda. Lo sviluppo del Paese verrà quando sapremo ridare ai giovani il senso di avere un futuro, non quando avremo creato l'ennesima agenzia di lavoro interinale, noi qui *stiamo ammazzando la laboriosità tout court*, la voglia, la passione di lavorare, sia negli imprenditori che nei possibili dipendenti, sia tra gli insegnanti che tra i curatori del patrimonio artistico. L'Italia non muore perché mancano i porti giganti, muore perché non c'è certezza del diritto (mi sarei aspettato che questo problema facesse almeno capolino nelle argomentazioni di illustri giuristi). I porti non sono strangolati dai "camalli", chi investe seriamente nei porti italiani fa i quattrini: i terminal italiani hanno tra le redditività più alte dei 150 e passa insediamenti di un grande gruppo multinazionale a livello mondiale, altri gruppi di livello europeo avrebbero avuto problemi di bilancio nell'esercizio 2013 se non ci fossero stati i loro terminal italiani a macinar quattrini. Se parliamo di porti, parliamo una buona volta di grandezze monetarie, non solo di grandezze fisiche. E quando parliamo di infrastrutture mettiamoci almeno un pizzico di analisi costi/benefici. Il lato negativo dei porti italiani è dato dalle tante imprese incistate in essi che non investono, che vivacchiano con rendite di posizione, che si lamentano dei presidi che lo stato ha

nei porti ma se questi presidi funzionassero a dovere sarebbero le prime a sparire, il lato critico è dato da quelle imprese manifatturiere o da quegli operatori logistici che si lamentano delle Dogane ma poi lasciano i loro container sui piazzali del porto anche due settimane, contenti se qualcuno fa loro da magazzino gratis, così nei convegni e sulla stampa possono sbraitare sulla carenza di infrastrutture.

Il lavoro nei porti e nella logistica

Scrivo Luciano Violante nella sua prefazione che "la legge 84, invece che essere applicata per aprire il mercato sulla base delle chiare indicazioni della Corte Europea, è servita a creare barriere di accesso al mercato peggiori rispetto al famigerato articolo 110, codice navale (la cosiddetta riserva di lavoro portuale)" e ancora "la legge 84 ha tradito anche gli obiettivi sociali europei, di fatto penalizzando la tutela del lavoro e la sicurezza" e ancora "ne è derivata una massima esternalizzazione del servizio di carico e scarico dando luogo a soggetti come la Compagnia Portuale di Genova che, da una parte, in quanto autorizzata ex articolo 17, non può stare sul mercato della terminalistica e dall'altra, in quanto prestatore di un servizio di interesse generale, non riesce a creare occasioni di lavoro" (pp.13-14). Il tema viene ripreso in chiave giuridica nelle pp. 165-68 e 194-196 in un paragrafo intitolato "Una riflessione specifica sul regime del lavoro portuale", nelle quali si ribadisce ancora il concetto che nella prassi "si abusa della giurisprudenza della Corte Europea e quindi del diritto dell'Unione Europea, per erodere spazi di stabilità del lavoro subordinato, rendendo precario lo stesso a vantaggio di imprese che usano i beni pubblici tratti in concessione (e non gestiti come operatori di un servizio di interesse generale) per acquisire una posizione di forza nei confronti del traffico". La soluzione sarebbe quella di trasformare le compagnie di stivatori in operatori portuali che gestiscono un proprio traffico. Terminalisti quindi?

Procediamo con ordine e cerchiamo di superare l'impressione che ci fa a leggere che la situazione sugli scali italiani sia la stessa, se non peggiore, del 1991 e che l'illegalità (gli abusi) sia la prassi non solo delle Compagnie ma anche dei terminalisti che le utilizzano e delle Autorità portuali che consentono queste violazioni delle sacre norme comunitarie. Poiché nessuno crede che dalla legge 84/94 in poi si sia tornati indietro, cerchiamo di fare un po' di chiarezza partendo dalla realtà e non dai cavilli giuridici. Un prima osservazione di carattere generale: l'occupazione nei porti, in Italia ma soprattutto in Europa, o è diminuita drammaticamente o è rimasta stagnante *in seguito al forte aumento di produttività* consentito dall'inserimento di nuove

tecnologie e di più efficienti sistemi di gestione, accelerato dalla graduale containerizzazione delle merci varie e dal diverso design delle navi e delle stive. Si guardino le tabelle ed i grafici del famoso studio di Theo Notteboom "Dock labour and port-related employment" (2010), per il periodo 1995-2007, ossia per il periodo di massimo sviluppo dei traffici, durante i quali le tonnellate movimentate dai porti del Nordeuropa sono triplicate, e si vedrà come l'occupazione diretta ed indiretta sia diminuita. Addirittura nel periodo del cosiddetto *supercycle* molto di più: *direct employment northern seaports 2002-2007, -13,1%* (p. 22). Se non si ha chiaro questo quadro generale, che è l'ABC per chi si occupa di lavoro nei porti, è meglio star zitti. Per essere più precisi, tanto per fare un esempio che ho sotto gli occhi, ad Anversa, là dove è in funzione il pool di mano d'opera, che corrisponde, se capisco bene, alla soluzione ideale, auspicata dagli autori del libro, per gestire i picchi di lavoro, i dockers registrati erano 9.910 nel 1980, sono diventati 7.128 nel 2013 ma in questo periodo il traffico del porto è aumentato di circa 100 (cento!) milioni di tonnellate. L'occupazione dipendente – sempre dati dello studio di Notteboom - è rimasta sostanzialmente stabile (con cento milioni di tonnellate in più, ribadisco). Lo studio abbastanza recente dell'ISFORT sul lavoro portuale conferma questo trend anche per i porti italiani. Anzi, a voler essere precisi, in Italia è accaduto l'opposto di quanto sostengono gli autori, perché il rapporto tra occupati e incremento dei volumi non è stato così drammaticamente divergente come al Nord, l'utilizzo di forza lavoro flessibile ed a costo inferiore rispetto al lavoro dipendente ha ridotto gli investimenti in capitale fisso, in tecnologie avanzate, ed ha quindi penalizzato la produttività, non l'occupazione. Che cosa è successo dopo la legge 84/94, quando il "famigerato" art. 110 del Codice della Navigazione è stato superato? Intanto va ricordato agli smemorati che nel porto di La Spezia, dove oggi opera ancora il secondo terminal container italiano, ben prima della legge 84/94 l'organizzazione del lavoro nel porto era profondamente cambiata e la Contship poteva lavorare tranquillamente con propri dipendenti e con una cooperativa senza ricorrere alla mano d'opera della Compagnia. Leggere che a Genova la situazione oggi sarebbe peggiore rispetto agli anni 70 e 80 è veramente intollerabile. Se così fosse non si capirebbe perché Genova è ancora il primo porto italiano e perché i suoi terminal contenitori sono riusciti a sfiorare l'asticella dei due milioni di Teu nel 2013. Se invece di sfrugugliare nei codici i nostri autori si degnassero di dare un'occhiata a come la Compagnia lavora nel porto di Genova potrebbero constatare che la CULMV offre all'utenza un livello di flessibilità organizzata e una specializzazione della mano d'opera che mai e poi mai potrebbe

essere sostituita da un lavoro interinale. Ad Anversa, dove esiste il pool di mano d'opera gestito unitariamente da Ministero del Lavoro, imprenditori e sindacati, ci sono quattro chiamate giornaliere, a Genova ce ne sono sette e se calcoliamo i turni spezzati o che si accavallano possiamo arrivare anche a 10, 12, con preavvisi di un'ora, un'ora e mezza, via sms. Il contratto nazionale dei lavoratori del porto prevede che tra un turno e l'altro debbano esserci 11 ore di pausa (a proposito, i nostri autori sanno che esiste un contratto nazionale dei porti firmato dalle tre confederazioni sindacali che riguarda non solo il personale delle Autorità ma anche i dipendenti dei terminali? E se lo sanno perché non ne fanno cenno e dipingono un quadro dal quale sembra che nei porti regni la più totale anarchia o il quotidiano sopruso?). I soci della Compagnia spesso fanno passare solo sei ore, cinque ore tra un turno e l'altro. I nostri autori dovrebbero rivolgersi al Presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, che è anche AD del Gruppo Grimaldi Napoli, per sapere se le sue navi quando arrivano a Genova trovano dei lavoratori incapaci, pigri, lenti. Vengono servite a qualunque orario arrivino, appena finito l'ormeggio, con una velocità che riduce al minimo i tempi di sosta nel porto (a parità di semirimorchi da sbarcare e imbarcare sulla stessa nave mi piacerebbe sapere in quale porto italiano le operazioni si fanno più velocemente). Come si fa a dire che la presenza dei rallisti della Compagnia nel lavoro di sbarco/imbarco dei traghetti incide negativamente sull'occupazione? Semmai è l'autoproduzione, l'impiego dell'equipaggio della nave per le operazioni portuali che può avere questo effetto. Sostenere che la presenza o la flessibilità delle Compagnie hanno impedito l'occupazione stabile sui terminali è davvero inaccettabile. Dopo l'incremento di produttività è il costo del lavoro dipendente la principale causa di una mancata crescita dell'occupazione in Italia, non è sostenibile un costo di 5.000 euro mensili per un gruista, che ne guadagna meno della metà con gli straordinari. Violante scrive di "massima esternalizzazione del servizio di carico e scarico", non è vero, anche nei terminali nei quali esiste una forte presenza della Compagnia Portuale, le gru di banchina sono azionate da dipendenti, le Compagnie sono impiegate nei servizi ausiliari, come il rizzaggio e il derizzaggio, solo in casi eccezionali, per esempio durante i periodi in cui si concentrano le ferie dei dipendenti, può accadere che qualche socio di Compagnia salga su una gru per rimpiazzarli, certi terminalisti piuttosto di far salire un socio di Compagnia sulle loro gru di banchina fermano il lavoro di sbarco/imbarco. Né mi risulta che ci siano terminalisti che affidano la conduzione delle gru a una cooperativa esterna. Al limite una Gottwald ma non una Pacheco. La tesi degli autori del libro che l'organizzazione del lavoro nei porti non

garantisce la sicurezza dovrebbe essere meglio argomentata, la responsabilità della sicurezza è in capo al terminalista, solo gli artt. 16 sono direttamente responsabili della sicurezza. Forse a qualcuno disturba che le Compagnie godano di ammortizzatori sociali come l'IMA (indennità di mancato avviamento), costui dovrebbe forse meditare sul fatto che in Italia esiste la possibilità che un lavoratore dipendente resti inattivo per anni pur percependo un salario, tramite la Cassa Integrazione (fa venire i brividi pensare che la stabilità sociale del Paese oggi sia appesa al chiodo traballante della CIG, dovesse cedere quel chiodo che succedrebbe?) Ogni cosa va messa nel suo contesto, per darle la giusta proporzione, l'"anomalia" portuale risulta ben piccola cosa se messa a paragone con le tante anomalie di questo Paese. Concordo invece con l'osservazione che ogni porto fa un po' quel che gli pare, che non ci sono comportamenti uniformi, del resto lo stesso studio ISFORT aveva parlato di Far West, ma questo è determinato dal fatto che si è cercato in tutti i modi di limitare il potere delle Compagnie facendo ricorso a cooperative esterne. Questa situazione indubbiamente crea delle forti distorsioni alla concorrenza tra porti, Genova e Trieste possono essere considerate agli antipodi. A me stupisce invece la pace sociale che regna nei porti italiani, quando vedo Los Angeles, Rotterdam, Hong Kong e tanti altri hub mondiali paralizzati per settimane intere da scioperi selvaggi. Ma lo stupore si trasforma in indignazione per certi giudizi avventati quando dal lavoro nei porti passiamo al lavoro nella logistica. Com'è noto da circa un anno i conflitti nei grandi centri di distribuzione si sono fatti frequenti, con scioperi, blocchi stradali, scontri con la polizia, denunce, licenziamenti. Violenze? No, sacrosante proteste, che hanno strappato il velo su una condizione vergognosa nella quale per anni, ignorati da tutti, prefetti e magistrati, ispettori del lavoro e amministratori, decine di migliaia di addetti al facchinaggio sono stati sfruttati da una nuova generazione di caporali e da cooperative più o meno fasulle, che, promosse inizialmente dai sindacati, hanno visto man mano accrescersi l'infiltrazione mafiosa, non solo nelle aree private ma anche nelle aree di Interporti pubblici. Sono stati i Cobas a ricordare a questi lavoratori che esistono dei contratti nazionali e che oltre ai doveri hanno anche dei diritti. Li hanno trattati per la prima volta da cittadini e non da schiavi. Il Paese dovrebbe essere loro grato, penso io, ed invece una parte consistente del ceto politico e sindacale erede del movimento e del partito nato sulle ceneri di Gramsci e nel quale ha militato anche Luciano Violante li accusa di essere forze eversive. Lo scandalo sarebbe la Compagnia di Genova mentre nei magazzini della logistica tutto normale? E' di fronte a situazioni come queste che mi convinco di vivere veramente in un Paese da Terzo Mondo,

confermando quello che dicevo all'inizio. Qui ne parlo perché c'è gente nell'ambiente marittimo-portuale che vorrebbe trasferire le pratiche in uso in tanti magazzini della logistica all'interno dei porti, se non proprio sulle banchine, sulle aree immediatamente retrostanti. E questa tentazione riprende fiato oggi in concomitanza con la proposta dei distretti logistici, secondo un'ottica che è proprio l'opposto di quel che si dovrebbe fare per evitare che il sistema logistico italiano sprofondi definitivamente nella miseria. Sono certo che non è questa l'intenzione degli autori di questo volume ma, vista la situazione, è meglio dirlo esplicitamente che darlo per scontato. Se è necessario rivedere l'ordinamento previsto dalla legge 84/94 in materia di lavoro, si proceda, affrontando il problema con coraggio e decisione ma – per favore - con un minimo di onestà intellettuale. I primi a guadagnarne saranno i lavoratori.

Sergio Bologna