

INTERVENTO DEL DOTT. PESARESI ROBERTO:

Buonasera a tutti. Pensando che i tempi sarebbero stati necessariamente lunghi ci siamo permessi di consegnare al sindaco, al presidente, ai consiglieri comunali, agli assessori un documento su cui una serie di temi che per ragioni di tempo mia materialmente impossibile illustrare possono essere oggetto di eventuale riflessione e, se del caso, manteniamo la totale disponibilità a trovare altro modo, altra sede in cui illustrarlo. Rimanendo rigorosamente nel tempo mi sia solo consentito di fare tre brevi flash di cui uno puntuale rispetto a quello cui dirò, due che probabilmente non centrano con quello di cui mi occupo oggi ma che sono un po' coerente con quello cui mi sono occupato nel tempo. Io penso che la formazione sia un aspetto fondamentale su come uscire dalla crisi ma soprattutto come consolidare poi la nostra attività, solo che dobbiamo contemporaneamente dire che deve essere una formazione di qualità e mirata. Io ho troppa paura di alcune indicazioni generiche di formazione che sono più finalizzate ai formatori che non ai formandi. Conosco un ragazzo che ha 33 anni, ha fatto liceo classico a Jesi, si è diplomato in Bocconi che di questi tempi va di moda, ha fatto un master economy, ha lavorato per cinque anni come economista junior all'antitrust comunitario, lavora da un anno come economista senior all'antitrust inglese con un contratto a tempo indeterminato, tornerebbe volentieri in Italia, se non altro per l'ambiente, per il sole, per la qualità della vita solo che, mentre il governo inglese non ha difficoltà ad assumere con contratto a tempo indeterminato un lavoratore italiano, nel nostro paese ci sono delle difficoltà. Queste questioni debbono essere viste chiaramente non a livello comunale, però a volte dobbiamo scendere un po' dagli slogan, entrare nel concreto perché altrimenti rimane un po' difficile. Seconda questione: noi abbiamo un ambiente bellissimo, abbiamo alcuni settori che ci vengono invidiati al mondo, ad esempio tutto il settore della moda, abbiamo una situazione alimentare, della ristorazione, dei prodotti agricoli importante, nonostante l'impegno del consolato russo, gli aerei dalla Russia interessati a questa questione atterrano a Rimini, non atterrano a Falconara, quindi anche da questo punto di vista bisognerà che riflettiamo. Terza questione più funzionale: io non penso che l'industria delle Marche sia l'industria strettamente riconducibile ad alcune grandi industrie che per una serie di motivi hanno avuto difficoltà tra l'altro più di natura strutturale che non congiunturale. Penso che questa sia e debba restare una regione manifatturiera. Mi sembra che con troppa semplicità si passa da una ipotesi all'altra senza poi spiegare in realtà chi è che può fare occupazione in questa regione. Io resto convinto che oggi fare industria è senz'altro diverso, contano pure una serie di servizi collegati alla produzione dei beni, ad esempio il settore moda di questo territorio ne è l'esempio, però non possiamo semplicisticamente liquidare questo settore che è e resterà trainante per lo sviluppo di questo territorio. Se è vero questo, noi dobbiamo collegare questi territori con i mercati e con il mondo. Oggi le dimensioni sono globali e la distanza tra i luoghi di produzione ed i luoghi di consumo è notevolmente e definitivamente aumentata. L'attività logistica e di trasporto rappresenta per il costo di un qualsiasi prodotto finito un valore tra il 15 ed il 20%. Noi oggi deleghiamo tutta questa parte ad operatori che in larga parte sono esteri, ma quando i nostri clienti comprano i prodotti tengono pure conto di questo costo. Se noi quindi dobbiamo essere competitivi, lo dobbiamo essere incidendo anche su questo costo. Certo che è un problema culturale, perché le imprese non possono continuare a vendere franco fabbrica, lasciando fuori dalla fabbrica questo componente che rappresenta questo valore, quindi devono probabilmente riappropriarsene un po' di più però è questo su cui noi possiamo incidere. Per incidere su questo c'è un'attività specifica che riguarda prodotti che vengono realizzati nei nostri territori, con un concetto più ampio di territorio, qui non parliamo né di Jesi e né della provincia di Ancona ma io dico nemmeno probabilmente delle Marche, dobbiamo avere una visione più ampia, i territori che competono oggi non sono più quelli dei confini istituzionali e geografici, sono quelli dell'economia ed essendo quelli dell'economia noi non possiamo concentrarci in realtà che economicamente hanno meno rilevanza, dobbiamo allargare il nostro orizzonte, io penso che anche per caratteristiche di questi territori dobbiamo far riferimento sostanzialmente a buona parte dell'Italia centrale, io penso senz'altro in particolare all'Umbria. Dall'altra parte esiste studi ampi, disponibili, dimostrano

come l'attività logistica possa rappresentare circa 45 miliardi di PIL e quindi significa che può dare un contributo fondamentale anche alla ripresa di questo paese, si pensi a quello che ha fatto in questo settore la Germania. Se tutto questo è vero, la risposta non è la singola infrastruttura o la singola attività, la risposta è quella della rete, perché i nostri numeri comunque sono numeri estremamente limitati rispetto a quella che è la competizione mondiale. Noi quindi non possiamo concentrarci nel nostro essere piccolo, ma probabilmente, pur essendo piccoli, possiamo insieme rappresentare volumi significativi, qualora mettiamo insieme i nodi della rete ed insieme confrontarci con altre parti del territorio, soprattutto nel nord del paese, nel nord Europa, nel nord est dell'Europa, perché i nostri prodotti vanno fondamentalmente da quelle parti e fondamentalmente vanno in territori che nei prossimi anni avranno la più elevata percentuale di sviluppo. Da questo punto di vista nelle Marche è passata da tempo sotto l'aspetto politico e programmatico il concetto di piattaforma logistica territoriale, sta passando anche nel paese, lo leggete nel documento che è stato consegnato, su questo noi dobbiamo passare da un livello di programmazione ad un livello operativo, non basta le intese che oggi ci sono, è necessario rapidamente che alcune realtà, io dico interporto e porto innanzitutto, ma anche altre in prospettiva, lavorino in maniera operativamente congiunta, facendo una scelta: una parte riguarda prodotti che vengono prodotti qui e venduti nel mondo, una parte riguarda merce che viene prodotta nel mondo e viene consumata qui. Ma un'altra parte riguarda, se a noi interessa, che l'attività logistica di prodotti che non vengono prodotti qui e di merce che non viene consumata qui, possa entrare in Europa dei nostri territori e da qui svolgere le principali attività di valore aggiunto che sono quelle di logistic che significa assemblaggio, personalizzazione, movimentazione, i container in sostanza vanno aperti, non vanno semplicemente trasportati. Questo è quello che fanno nel nord Europa, non è una battuta da convegno, oggi un container cinese per arrivare a Milano fa prima ad andare a Rotterdam, Amburgo, a. e scendere in Italia piuttosto che sbarcare in Italia ed arrivare a Milano, fa prima sia in termini di tempo che in termini di costo, e non è solo un problema di infrastrutture, è un problema di infrastrutture e dei servizi. Noi qui, finisco, dobbiamo lavorare non pensando a quello che sarà, ma pensando a quello che sarà, ma pensando a quello che c'è oggi mantenendo una prospettiva strategica. Noi dobbiamo lavorare con quel che c'è, che forse non è perfetto ma la risposta la dobbiamo dare subito condividendo la prospettiva strategica. A me pare, concludo, estremamente importante quello che forse è stato sottovalutato, alcuni l'hanno valorizzato anche, sembra oggi o ieri sulla stampa, leggevo un commento del consigliere regionale Giancarli, le Marche sono ad oggi interessate a due corridoi europei, sia il corridoio baltico adriatico che da Ravenna si è riusciti a farlo arrivare fino in Ancona, sia il corridoio Helsing e la Valletta che nella diramazione Bologna Ancona, grazie ai lavori fatti sulla linea ferroviaria, grazie ai lavori che verranno fatti a Falconara, grazie ai lavori che stiamo facendo noi è diventata una linea che consente trasporti PC 80, quindi identica a tutte le linee europee ed italiane più evolute. Questo che significa? Che noi avremo, il parlamento europeo deciderà tra qualche settimana, probabilmente dei due corridoi in Ancona ne arriverà uno soltanto ma non è questo il problema. L'obiettivo qual è? Con questo noi apriamo una grande visibilità internazionale, perché i competitor dell'estremo oriente soprattutto capiranno che si può entrare in Europa anche entrando dall'Adriatico; dall'altra parte avremo anche una grossa opportunità finanziaria, perché vero che il governo italiano non ha risorse da destinare alle infrastrutture, l'abbiamo detto, a livello locale il problema sarà ancora più massiccio nei prossimi anni perché l'ente regione dovrà dare un contributo fondamentale al risanamento, questo consentirà che finanziamenti importanti nel periodo 2014-2020 possono essere attratti, se saremo in grado di avere progetti adeguati e contemporaneamente di avere cofinanziamenti adeguati. Io cito due casi che dà un contributo anche alla crisi: grazie a questo lavoro noi saremo probabilmente in grado, in un caso è già realistico, di avviare lavori a Falconara per 174 milioni di euro, a me pare un contributo importante, in prospettiva dare un contributo per rendere più fattibile l'uscita dal porto, che oggi è prevista però non parte mai, con un cofinanziamento comunitario, valore 480 milioni di euro. significa che noi parliamo di investimenti reali che possono essere fatti in questi territori fin dai prossimi anni per un valore complessivo di oltre 650 milioni di euro. Tutto questo è possibile

grazie ad un lavoro in cui ognuno deve capire qual è il suo ruolo ma deve essere inserito all'interno di un'attività di rete, perché diversamente non ha senso. Noi abbiamo presentato il 3 ottobre al Ministro Passera e successivamente a tutte le realtà del territorio una ipotesi concreta che trovate nella cartellina che vi è stata distribuita, di gestione integrata nella logica delle piattaforme logistiche territoriali dei principali nodi di questo territorio incominciando dal porto interporto. E come risponderemo a queste cose, che forse possiamo dare un contributo ad uscire meglio dalla crisi ma soprattutto a garantire del tempo un livello di competitività che ci consentirà probabilmente di non ritornare in questa situazione di crisi, ma soprattutto darà a tutti la possibilità di competere meglio. Io sostengo che la competizione è chiaro che è un fattore aziendale, chiaro che è un fattore di prodotto o di processi, però questo avviene meglio se ci sono due contesti che aiutano e che sono amici delle imprese, uno, le risorse umane, due, che ci sia un territorio che sia a sua volta più competitivo ed i collegamenti infrastrutturali è un elemento di competitività assoluta sia per le merci che per le persone. Grazie.