



Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry Milano, 1-2 febbraio 2018 Federazione del Mare

Milano, 2 febbraio 2018 – 1. Siamo sempre lieti di partecipare ad iniziative a Milano. Ormai da anni, stiamo attenti a che qui, al centro della vita economica e finanziaria del Paese, sia ben presente il ruolo e l'importanza delle attività marittime per l'Italia.

2. Da questa preoccupazione sono nate la presentazione a Milano del IV e del V "Rapporto sull'economia del mare", che la Federazione ha realizzato assieme al Censis nel 2011 e nel 2015, quella del rapporto "Nutrire il Pianeta: il contributo dell'economia marittima" in occasione dell'Expo, la partecipazione ad altre iniziative sul ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e su altri temi che investivano il nostro sistema marittimo.

3. Anzitutto, alcune parole sul cluster marittimo. Oggi la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3^a dei grandi paesi riuniti nel G20) e si situa tra i 16 e i 17 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Il nostro Paese mantiene la leadership europea nel traffico crocieristico (con 4.600 scali di navi), così come nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso. I dati confermano invece l'arretramento del sistema portuale italiano dal 1° al 3° posto in Europa per importazioni ed esportazioni di merci via mare. L'impatto sull'economia italiana delle attività marittime va oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione trasportistica e coinvolge direttamente anche i settori produttivi, manifatturieri e terziari, dell'economia. Il cluster marittimo industriale spende infatti annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi.

4. Nel complesso le attività manifatturiere e terziarie del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, inferiori per valore della produzione a settori rilevanti e pervasivi come l'agricoltura o il tessile, ma superiori ad ambiti consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni.

5. Per venire al tema di oggi, va in primo luogo sottolineato che il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale, commercio che nell'ultimo decennio è cresciuto da 6 a 10 miliardi di tonnellate e salirà nel 2030 a 17 miliardi. Ciò significa che l'integrazione tra le varie aree del pianeta e il loro sviluppo, che sta portando ad un incremento del reddito medio anche nel terzo e quarto mondo (e alla fuoriuscita di molti paesi da situazioni di povertà insostenibili), non sarebbero possibili senza il trasporto marittimo di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti.

6. L'Italia poi è un paese peninsulare e insulare, dove lo sviluppo economico e sociale è sempre stato legato a quello delle sue tante città di mare, città che hanno giocato un ruolo fondamentale anche per la componente più continentale del Paese, come quella

in cui ci troviamo oggi.

7. Come non ci stanchiamo di ripetere, siamo un grande paese manifatturiero con poche materie prime: un'economia di trasformazione dove materie prime e semilavorati arrivano per lo più dall'estero, in massima parte via mare, qui vengono poi lavorate e i prodotti vengono in parte rilevante esportati, spesso oltremare.

8. Nel 2016, l'ultimo anno di cui oggi abbiamo rilevazioni complete, l'Italia ha importato per mare 200 milioni di tonnellate di merci e ne ha esportate 70 milioni. A ciò si aggiunge il trasporto interno di merci che si situa oggi sui 95 milioni di tonnellate. Complessivamente, quindi, per i porti italiani sono passate oltre 480 milioni di tonnellate di merci: 180 milioni di merci liquide alla rinfusa, 70 milioni di tonnellate di rinfuse solide, 196 milioni di merci varie (di cui, 95 milioni di tonnellate su rotabili e 120 milioni in container).

9. Di questa enorme quantità di merci, grezze, semilavorate e finite, cui dà luogo la nostra economia e si sposta attraverso il sistema marittimo e la navigazione, 80 milioni di tonnellate sono fonti energetiche fossili, come greggio e gas, e hanno una logistica tutta loro; ma il resto, quasi 400 milioni di tonnellate, richiedono spostamenti da e verso i porti attraverso il paese, cioè attività

logistiche: sono, ad esempio, 44 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati, 24 di manufatti in metallo, 24 di prodotti agricoli e alimentari, 17 di minerali, 14 di prodotti chimici e articoli in plastica e gomma, 7 di materiali edili, altrettante tonnellate di legno e carta, per finire con prodotti a elevato valore aggiunto, come 5 milioni di tonnellate di apparecchiature e macchinari, 3 di mezzi di trasporto, 1 milione di tonnellate di mobili.

10. Qui va sottolineato, poi, come oggi la logistica sia da valutare non solo sotto il profilo delle quantità movimentate, ma sotto quello del valore stesso delle attività logistiche, che spesso costituiscono una parte rilevante del valore della merce. In tal senso, la produzione italiana - mano a mano che aumenta di valore - deve farsi carico anche delle attività di trasferimento a destino della merce, abbandonando l'abitudine sin qui spesso seguita della cessione 'franco fabbrica'.

11. Il sistema marittimo, la logistica e l'industria manifatturiera trovano quindi una naturale e necessaria interdipendenza. Nel pieno rispetto della concorrenza, la loro integrazione sarà condizione per un ulteriore sviluppo. Per mantenere una posizione di avanguardia nel mondo manifatturiero, è sempre più necessario un adeguato sviluppo delle infrastrutture e della logistica, in modo da assicurare trasporti celeri, efficaci ed economici tra le aree nazionali od europee e quella grande porta sul mondo che è il mare.

12. Ma il rilievo del cluster marittimo deve richiamare anche ad un efficace coordinamento amministrativo in materia marittima, dando così risposta ad una questione quanto mai sentita da quando le competenze marittime sono state progressivamente disperse tra più amministrazioni. L'auspicio della Federazione del Mare è una adeguata attenzione al settore in sede politica e che una catena di comando ben funzionante, con un'amministrazione specializzata, si faccia carico dei problemi e porti la soluzione individuata alla sua attuazione in tempi ristretti, conformi agli standard internazionali caratteristici del mondo marittimo.

