

**Presentazione del *IV Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle Regioni.***

CNEL, 25 ottobre 2011

**Paolo d'Amico, presidente della Federazione del Mare**

A conclusione di questo incontro, per il quale ringrazio i relatori del Censis e gli autorevoli personaggi intervenuti, alcune brevi considerazioni.

\* \* \*

Questo è il quarto *Rapporto sull'economia del mare* che la Federazione del sistema marittimo italiano realizza assieme alla fondazione Censis, la quale una volta di più è stata scelta per assicurare autorevolezza e continuità allo studio.

Era quindici anni fa, nel 1996, di quest'epoca, quando il presidente della Federazione del mare di allora, mio zio Antonio, presentò il primo di questi rapporti, frutto di una nuova iniziativa quale era la Federazione, che univa le principali componenti private dell'economia marittima italiana per definirne la dimensione in termini di valore della produzione e di occupazione.

Si trattava di uno dei primi esperimenti in Europa di dare voce unitaria a quello che oggi tutti chiamano *cluster* marittimo, oggetto ormai di specifiche politiche dell'Unione.

\* \* \*

Da allora molte cose sono cambiate: nella Federazione abbiamo voluto anche i rappresentanti degli enti pubblici economici che operano nel settore; nel Rapporto sono state considerate anche quelle attività marittime istituzionali (Marina Militare, Guardia costiera, Autorità portuali, istituti di previdenza e assistenza) che completano un quadro realistico del nostro *cluster*.

Soprattutto, però, è cambiata la dimensione della produzione e dell'occupazione delle attività marittime.

Limitandoci alle attività economiche ed industriali, da una produzione di beni e servizi per un valore pari a oltre 21

miliardi di euro si è passati a 35 miliardi; l'occupazione è passata da 120mila addetti diretti e 190mila indiretti a rispettivamente 170mila e 310mila. E' una crescita del settore di oltre il 60%, pur rallentata negli ultimi anni dalla crisi finanziaria ed economica, che ha ovviamente toccato pesantemente attività molto integrate nel commercio mondiale.

\* \* \*

Una seconda osservazione riguarda il ruolo della navigazione mercantile, che – allora come oggi – costituisce il fulcro attorno al quale ruota l'economia marittima.

Considerato l'insieme delle attività ad essa dedicate – quindi non solo l'industria armatoriale dei trasporti marittimi, ma anche quella cantieristica e quella portuale (con tutte le funzioni ad essa legate, di amministrazione, di agenzia e intermediazione marittima, di logistica e spedizione, di movimentazione e stoccaggio, di certificazione e assicurazione, di servizio tecnico-nautico, *etc.*) – la produzione annua è oggi superiore a 22 miliardi di euro, con un'occupazione diretta di 86mila addetti e di altri 160mila nell'indotto. Una crescita in quindici anni del 55% per il Pil e del 59 % per l'occupazione.

Un dato certamente da mettere in relazione anche con la crescita del commercio marittimo mondiale che c'è stato in questi anni: una crescita però – va riconosciuto – che ha visto il nostro Paese su posizioni di avanguardia, le quali hanno portato le imprese italiane a sfruttare l'andamento favorevole dei mercati, precedente alla crisi, per crescere in modo significativo.

\* \* \*

Un terzo aspetto che tengo a sottolineare è infatti l'ammodernamento del sistema marittimo intervenuto in questi anni: un ammodernamento che, in un sistema fortemente regolato com'è quello marittimo, è dipeso da un processo di riforma che ha reso competitivi con i concorrenti la flotta mercantile italiana e i nostri porti.

Particolarmente fruttuosa è stata la riforma della navigazione internazionale: essa ha reso disponibili risorse per investimenti che hanno portato la flotta a

raddoppiare ed a rinnovarsi. Oggi la flotta italiana è tra le principali al mondo e supera 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). Come ho ricordato poco tempo fa in occasione dell'assemblea degli armatori, dopo la riforma sono stati investiti oltre 35 miliardi di euro nella costruzione di nuove unità navali.

Quella della navigazione internazionale è quindi l'esempio di una riforma che ha funzionato, restituendo competitività a un settore che l'aveva persa con il procedere dell'apertura dei mercati e con l'adozione della moneta unica, ed è stata estesa progressivamente alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, alla navigazione da diporto (limitatamente alle unità più grandi, orientate al noleggio), a quella peschereccia, sì da risultare un aspetto caratteristico delle attività marittime, tutte di norma fortemente esposte.

Ovunque essa ha portato ad investimenti, con ricadute spesso di grande rilievo: sulla specializzazione dei nostri cantieri nelle grandi navi da crociera, un settore nel quale sono oggi *leader* mondiali, e in quelle da trasporto passeggeri; su quella dell'industria nautica nei *maxi-yacht*, ove l'Italia si contende con gli Stati Uniti la posizione di primo produttore del mondo; sulla pesca marittima, pur penalizzata da un calo generalizzato del settore.

\* \* \*

Altrettanto importante, anche se richiede alcuni aggiornamenti (ormai in gestazione da diverso tempo), la riforma dei porti, riforma che ha reso possibile all'Italia di qualificarsi in Europa come primo importatore ed esportatore via mare, con più di 240 milioni di tonnellate di merci, e prima meta per i passeggeri, con 6,7 milioni di crocieristi e 47 milioni di viaggiatori in cabotaggio, che testimoniano il ruolo che i nostri scali rivestono nel dare slancio all'industria del turismo e nell'assicurare la continuità territoriale del Paese.

Si tratta di realtà estremamente significative.

Quella italiana è infatti anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime, di cui il nostro paese è molto povero per gli *standard* attuali, arrivano da fuori (per lo più da altri continenti) per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo.

Ed è anche un'economia in cui il turismo interno e internazionale gioca e giocherà sempre di più un ruolo chiave nello sviluppo.

\* \* \*

Ma l'impatto delle attività marittime sull'economia va oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione trasportistica e si rivolge direttamente ai settori produttivi.

Faccio solo qualche esempio:

- i trasporti marittimi, spendono annualmente circa 700 milioni di euro in prodotti alimentari e bevande, 330 in prodotti della raffinazione del petrolio, 240 in mobili e altri manufatti, 100 milioni in servizi di intermediazione finanziaria;
- la logistica portuale acquista per 265 milioni di euro nel settore delle costruzioni, per 155 nelle attività immobiliari, per 140 milioni nei computer e nei servizi connessi;
- la cantieristica spende 960 milioni di euro in componenti per mezzi di trasporto, 540 in prodotti metallici, 410 milioni in apparecchiature meccaniche ed elettriche, 100 in prodotti di plastica;
- la nautica, 360 milioni in prodotti metallici, 165 in apparecchiature meccaniche ed elettriche;
- la pesca spende per costi di distribuzione, in buona parte verso ristoranti e industria alimentare, più di 2 miliardi di euro.

C'è poi il grande capitolo delle attività professionali: 1 miliardo e 170 milioni di servizi di questo tipo acquistati dalle branche economiche del *cluster* marittimo.

E quello, altrettanto importante, degli acquisti di beni e servizi effettuati da diportisti e croceristi al di fuori del settore marittimo, valutati in quasi 6 miliardi di euro.

Tutti questi dati per rendere evidente come si tratti di attività rilevanti per tutto l'apparato produttivo, agricolo e

industriale, del Paese; oltre che per quello logistico, cui più facilmente sono più associate.

Come risulta dal *IV Rapporto sull'economia del mare*, e come ricordato, pur in un periodo di crisi, il *cluster* marittimo italiano, tra le sue componenti industriali, manifatturiere o terziarie, e quelle istituzionali, produce attualmente in un anno oltre 39,5 miliardi di euro, pari al 2,6% del Prodotto interno lordo nazionale, e dà lavoro a circa 500mila addetti, tra diretti e indiretti.

\* \* \*

Questo Rapporto presenta poi alcune novità rilevanti.

Per la prima volta delle crociere si definisce il contributo al Pil dei passeggeri come turisti consumatori, al di là di quello prevalente derivante invece dalla gestione armatoriale, dalle attività portuali, dalla costruzione navale, contributo già incluso fin dall'inizio nel Rapporto.

Abbiamo poi voluto avviare un approfondimento sull'importanza delle attività marittime nelle varie Regioni italiane. Le Regioni infatti, specialmente a seguito della riforma costituzionale del 2011, stanno divenendo soggetti politici rilevanti e sempre più lo saranno in prospettiva.

E' un primo passo, anche perchè gli apparati statistici regionali non sempre sono completi e omogenei. Alcune considerazioni comunque si possono trarre.

Anzitutto, è risultato confermato dai dati dell'indagine svolta dal Censis che le quattro regioni su cui avevamo indirizzato fin dall'inizio la nostra attenzione (Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Campania e Sicilia) sono quelle che hanno la più forte vocazione marittima: figurano infatti tra le prime cinque classificate a tal fine (quarta è il Veneto, ma nello studio le è stata preferita la quinta in classifica, la Sicilia, per ragioni di equilibrio geografico).

In secondo luogo, è risultato evidente che la rilevanza in queste Regioni delle attività marittime ha un notevole impatto sull'occupazione, pur trattandosi per lo più di attività a prevalente intensità di capitale. In Liguria, ad

esempio, l'incidenza dell'occupazione nelle attività marittime risulta del 4%, a fronte di una percentuale nazionale dell'1%.

\* \* \*

Infine – novità forse più importante - delle singole attività marittime si indicano fattori di forza, di debolezza, minacce e opportunità, con i punti cardine di una *policy* settoriale e di sistema.

Certo: non mancano nel nostro Paese elementi di preoccupazione.

L'Italia non è un paese facile sotto il profilo logistico, con uno sviluppo manifatturiero disperso sull'intero territorio nazionale, un territorio in gran parte montuoso.

Il nostro assetto burocratico-amministrativo, a prescindere dalla solerzia dei singoli, non brilla certo per semplicità e speditezza delle procedure.

La nostra industria cantieristica, così come quella nautica, risentono del forte calo della domanda di nuove unità, di manutenzione e di componenti che la crisi economica ha determinato e che solo ora dà cenni di superamento; a ciò si aggiunge la preoccupazione per la sovraccapacità produttiva a livello mondiale, che sta causando un ulteriore inasprimento della concorrenza.

Né si deve trascurare il problema della pirateria nelle acque del Corno d'Africa e dell'Oceano indiano, dato che in quei mari si svolge un traffico mercantile e peschereccio di grande importanza per l'Italia.

Ci sono però anche fattori di speranza.

Il Mar Mediterraneo, ove il nostro Paese ha una posizione geografica privilegiata, sta tornando al centro dei traffici marittimi mondiali.

Il grande sviluppo della flotta mercantile avviene per lo più iscrivendo le navi nei nostri registri, grazie alle ricordate scelte legislative che consentono all'Italia di mantenersi competitiva a livello internazionale.

La portualità italiana, pur con le sue difficoltà di ordine legislativo e finanziario, come già detto mantiene una *leadership* europea nelle attività mercantili e crocieristiche.

La nostra cantieristica navale e nautica sono all'avanguardia negli aspetti ambientali relativi alla costruzione e alla gestione delle unità.

Una nuova normativa anti-pirateria è stata approvata ed è in via di attuazione.

Soprattutto importante in momenti di crisi, le attività marittime del nostro Paese lavorano in genere sulla base di impegni a medio-lungo termine, preferendo uno sviluppo stabile, anche se misurato.

Sono questi fattori, nonché l'analisi e le proposte dianzi ascoltate, che ci aiuteranno anche per il futuro a mantenere e ampliare l'importante quota del prodotto interno che l'economia del mare rappresenta e dare il nostro contributo fondamentale allo sviluppo del Paese.

In Europa si calcola che il valore del *cluster* marittimo raggiunga 450 miliardi di euro e dia occupazione a 5 milioni di persone: sono grandezze che devono far riflettere tutti, e in particolare la classe dirigente, sul ruolo economico e sociale che svolge il sistema marittimo.

\* \* \*

Concludo ricordando che il nuovo Rapporto viene presentato nell'anno in cui si celebra il 150° Anni versario dell'Unità d'Italia. E' l'occasione per ricordare il contributo che le attività marittime hanno da sempre dato allo sviluppo del Paese: con Cavour, poi grande artefice del Risorgimento, che da ministro della Marina già ne metteva in luce la rilevanza per una moderna economia di scambio, come quella che intendeva promuovere anche da noi.

E' in momenti come questo che si fanno bilanci: e quello dell'Italia è certo decisamente positivo.