

COMPETITIVITA' / Abbiamo una tra le prime flotte d'Europa, siamo leader nei cantieri, nella nautica da diporto. Eppure il comparto è sottorappresentato. Gli obiettivi dell'associazione.

Un business che vale 40 miliardi Il mare diventa una miniera d'oro

Dai trasporti ai cantieri, dai porti alla pesca e ai servizi collegati: un insieme di settori in cui l'Italia vanta molti primati, si sono riuniti in una Federazione per chiedere attenzione. In termini di infrastrutture e regole

MASSIMO MINELLA

Genova

Alla politica chiedono attenzione. In cambio mettono sul tavolo 40 miliardi di fatturato annuo e 400mila addetti. Le aziende del "cluster" marittimo, cioè tutti gli attori dell'economia che pone il mare al centro dei propri interessi, lanciano la sfida al nuovo governo chiedendo due azioni precise: leggi che consentano di giocare ad armi pari con gli altri Paesi nella sfida globale del business marittimo e la creazione di un superministero che riunisca Trasporti e Infrastrutture (divise dal governo Prodi) e vi aggiunga anche l'Ambiente, proprio per affrontare "a monte" tutte le questioni di sostenibilità di quelle nuove infrastrutture a cui il Paese non può più rinunciare, pena la definitiva marginalizzazione dall'economia internazionale. Allo stesso modo, il mare chiede chiarezza nelle competenze concorrenti fra Stato e Regioni e fra queste istituzioni e le autorità portuali, terminali dello Stato sul filo di costa, il cui ruolo va rafforzato.

E visto che in cambio qualcosa bisogna sempre dare, il comparto marittimo mette sul tavolo del confronto con il governo i suoi numeri e le sue certezze. Come quella dei porti italiani, la principale chiave logistica del Paese, da cui transitano il 63% delle merci importate e il 46 di quelle esportate. Come dire, se le rotte via mare si interrompesse, il Paese sarebbe in ginocchio nell'arco di poche ore. Ma l'interscambio marittimo italiano, leader dell'Unione Europea, è solo un aspetto.

Il mare come business significa anche una flotta di bandiera tra le prime in Europa e ai vertici mondiali per le navi passeggeri e chimichiere. Non solo. L'Italia è prima nella costruzione di navi da crociera, di grandi traghetti e di mega-yacht, mentre nella ricer-

ca partecipa al coordinamento della piattaforma tecnologica europea Waterborne. Per questo, e per tanto altro ancora, il comparto ha affidato al suo organo di rappresentanza, la "Federazione del Mare" a cui partecipano le organizzazioni industriali e le istituzioni del settore, il compito di definire una politica che affronti in modo globale tutti gli aspetti delle questioni marittime e portuali.

Già prima delle elezioni, la Federazione ha inviato ai candidati e alle segreterie delle principali forze politiche le priorità dei vari settori. E ora chiede che il dialogo non si interrompa, perché il sostegno all'economia non può non essere bipartizano.

Denominatore comune del comparto, ovviamente, è il mare declinato in tutte le sue voci: armamento privato e pubblico, cantieristica mercantile e diporto nautico, pesca, portualità, servizi nautici, terziario, istituzioni portuali e previdenziali. Tutto assieme equivale a poco meno del 3 per cento del Pil nazionale, secondo quanto stimato nel "Terzo Rapporto sull'economia del mare" pubblicato nel 2006 al termine di una complessa indagine del Censis che ha incrociato tutti i dati Istat relativi agli anni precedenti.

Tanto per dare un termine di confronto, il mare supera di oltre 4 miliardi quello che una volta si chiamava "settore primario" (l'agricoltura) ed è circa il quadruplo del Pil generato dal settore automobilistico. «Ma oltre alle cifre — spiega il presidente della Federazione del Mare, e della Fincantieri Corrado Antonini — appare interessante il fatto che il sistema delle attività marittime ha seguito da oltre un de-

cennio un percorso di progressiva e costante crescita, opposto rispetto alle fasi di stagnazione che hanno invece caratterizzato quasi tutte le altre realtà industriali. E' una caratteristica che riguarda soprattutto le industrie marittime manifatturiere, l'armamento e, sia pure in modo più contenuto, dalla portualità, la pesca e il terziario che ruota attorno alle attività marittimo-portuali».

Il business, infatti, non arriva solo dai comparti-chiave del cluster marittimo (armamento, portualità, cantieristica, nautica e pesca) ma anche dal "sapere", dalla conoscenza e dall'esperienza legata alle professioni del mare, siano essi esperti dei servizi (rimorchiatori, ormeggiatori, piloti) che professionisti (avvocati, ingegneri, assicuratori) fino ad arrivare alle eccellenze della classifica navale e industriale rappresentata dal Rina, il Registro Italiano Navale. Quindi il confronto non appare più rinviabile.

Una delle prime occasioni pubbliche di dialogo con il governo sarà a Genova, l'8 e il 9 luglio. Qui **Confitarma**, l'associazione che riunisce gli armatori privati italiani, ha deciso di organizzare la seconda edizione della "48 ore del mare", due giorni di convegno che per eventi e iniziative paiono più simili a un happening, con tanto di concerto alla Stazione Marittima. «Proprio nel momento in cui Londra appare in flessione come capitale finanziaria dello shipping noi lanceremo ufficialmente la candidatura di Genova a polo internazionale dei servizi finanziari e professionali legati allo shipping — annuncia **Nicola Coccia**, presidente di **Confitarma** e vicepresidente della Federazione del Mare — Noi chiediamo con forza che il dialogo con il governo si traduca in iniziative concrete a sostegno del nostro settore. Attenzione, non chiediamo trattamenti di favore o aiuti che finirebbero per essere contestati dal-

l'Unione Europea. Chiediamo la giusta considerazione per un servizio insostituibile per il Paese».

Proprio quello dell'armamento appare come uno dei paradigmi della riscossa del business marittimo nell'ultimo decennio. La chiave di volta è stata probabilmente rappresentata dall'introduzione nel '98 del registro

internazionale che, unito a una nuova stagione di concertazione con i sindacati, si è immediatamente tradotta in massicci ordinativi di nuove navi, che hanno portato a un sostanziale raddoppio del naviglio.

Situazione analoga per la cantieristica che ha il suo punto di forza nella costruzione di navi da crociera, settore nel quale l'Italia ha la leadership internazionale grazie soprattutto alla Fincantieri che ha oggi poco meno del 50 per cento del portafoglio ordini mondiale. Qui il pericolo è però

rappresentato dall'avanzata asiatica che sta ora per concretizzarsi anche in Europa con l'acquisto da parte dei coreani di Stx del 39% del capitale dei cantieri norvegesi Aker. E non sorprende che, proprio per arginare questa strada, i sindacati abbiano proposto la creazione di una grande alleanza europea guidata da Fincantieri e allargata ad Aker e ad altre eccellenze di settore, con rilevanti quote pubbliche nel capitale sociale da parte dei governi italiano, francese, finlandese, norvegese. Sarebbe l'atto iniziale della costruzione di una sorta di "Airbus del mare".

Certo, il punto di partenza è semplice e punta sulle eccellenze italiane, nella cantieristica, nel-

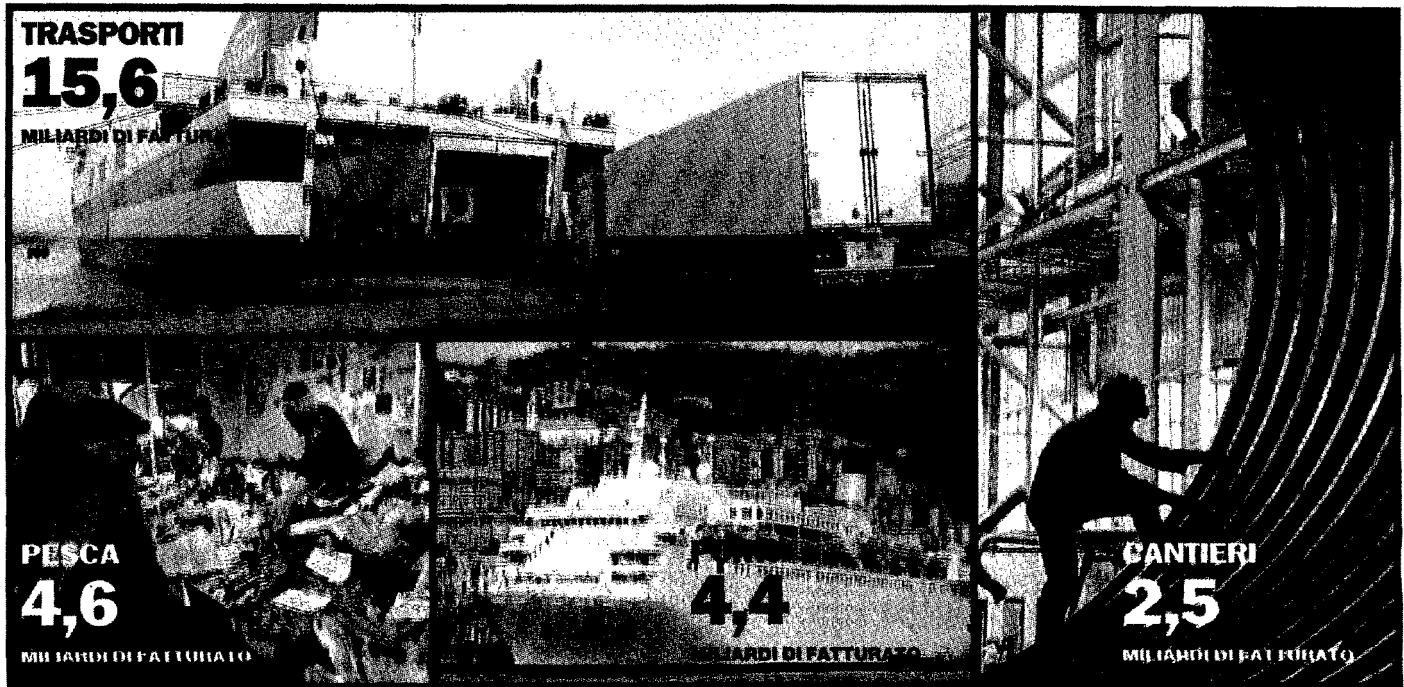
l'armamento (con nomi come Costa Crociere e Msc), nella nautica da diporto che consegna all'Italia la leadership mondiale nella costruzione dei

grandi yacht e all'associazione di rappresentanza, l'Ucina, il compito di tenere testa alla concorrenza globale del business. E sullo sfondo dei numeri delle aziende italiane, il "cluster" marittimo mette giustamente le risorse umane, siano essi operai,

marittimi formati nelle nostre accademie, pescatori, portuali, tecnici, professionisti e manager. Ed è fin troppo facile comprendere come sia interesse del Paese, prima ancora che delle aziende del settore, «favorire e soste-

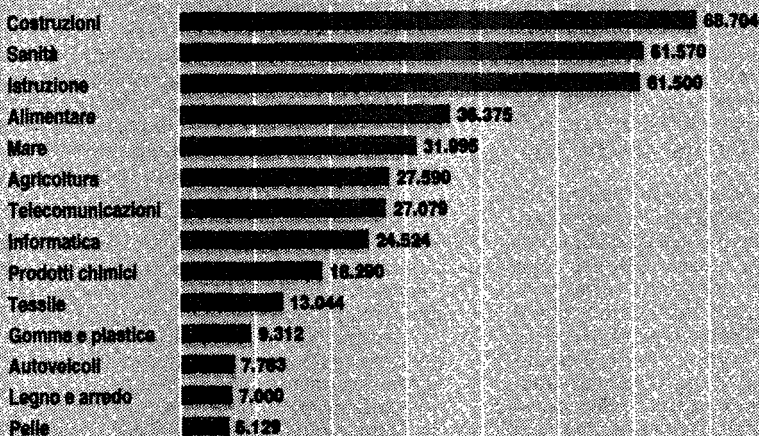
nere la preparazione scolastica e formativa del personale — chiude il documento elaborato dalla Federazione del Mare — attraverso le attività diversificate del cluster stesso. Sostegno che già avviene in molteplici campi, ma che ora chiede un impegno sinergico fra istituzioni e imprese».

www.ecostampa.it



IL PIL DEI SETTORI ECONOMICI IN ITALIA

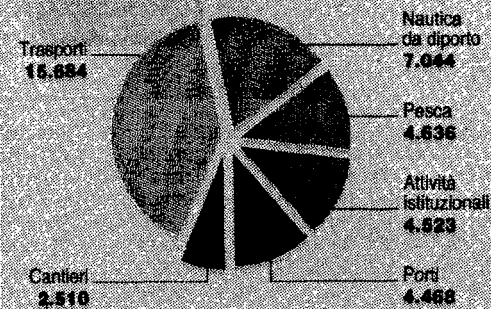
(dati 2004, in miliardi di euro)



Fonte: Federazione del mare/Censis, III Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli 2006

I SETTORI DELL'ECONOMIA DEL MARE

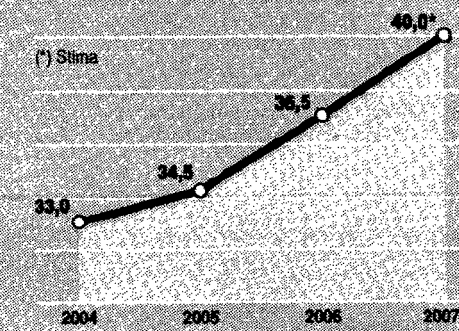
(dati in milioni di euro)



Fonte: Feder. del mare/Censis, III Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli 2006

COME CRESCE L'ECONOMIA DEL MARE

(giro d'affari del settore, in miliardi di euro)



Fare di Genova un polo internazionale dello shipping in concorrenza con Londra

IL CASO

Dal prossimo anno numeri più aggiornati

Indagine Censis su dati Istat. Così il "Terzo rapporto sull'economia del mare" fotografa una realtà in continuo movimento. Non a caso, già si sta lavorando a una nuova edizione, la quarta, aggiornata sulla base dei numeri forniti direttamente dalle associazioni di categoria. Quello tuttora in vigore, pubblicato nel 2006, utilizza e incrocia numeri del 2005 e, in alcuni casi, del 2004. Così la somma algebrica dei fatturati delle principali aziende del settore può in alcuni casi apparire addirittura riduttiva, nonostante ci si muova nell'ottica delle decine di miliardi. Resta il fatto, questo sì incontrovertibile, di un peso crescente del business marittimo, che declinato in tutte le sue voci si avvicina sempre di più ai grandi settori dell'economia italiana.

(m.min.)



Qui sopra, dall'alto, Nicola Coccia (Confitarma), Corrado Antonini (Fincantieri), Bianca Maria Poli (Federpesca)

