



## **BOZZA**

### ***EUROPEAN MARITIME DAY 2008***

#### **INTRODUZIONE DEL VICEPRESIDENTE NICOLA COCCIA**

##### **UNA POLITICA MARITTIMA PER L'ITALIA**

###### **IL CLUSTER ITALIANO : PIL, OCCUPAZIONE E TREND DI SVILUPPO**

1. Il PIL generato dal *cluster* marittimo e portuale italiano è stimato pari al 2,7% del PIL nazionale: supera quindi quello della agricoltura di oltre 4 miliardi di euro ed è circa il quadruplo di quello del settore automobilistico; l'occupazione costituisce l'1,6% dell'occupazione totale, essendo il comparto *capital intensive* e caratterizzato da elevata produttività (il valore aggiunto per addetto è secondo solo alle telecomunicazioni). Inoltre, presenta da oltre un decennio un percorso di crescita, anticiclico rispetto alle fasi di stagnazione che hanno invece caratterizzato quasi tutte le altre realtà industriali.
2. Il 63% delle quantità di merci importate e il 46% di quelle esportate transitano via mare. Nel commercio dell'Italia fuori dell'Unione Europea, oltre l'80% delle merci importate e quasi l'80% di quelle esportate transitano via mare, facendo del settore dei trasporti marittimi un sistema essenziale di vettori e rendendo i porti snodi essenziali della rete di interscambi in cui l'Italia è inserita. L'Italia è il primo dei paesi dell'Unione Europea per quantità di merci importate extra-Ue via mare (con oltre 260 milioni di tonnellate di merce nel 2007 e grande distacco dalla Spagna, seconda in classifica, e dal Regno Unito, terzo nella lista); trattandosi per lo più di materie prime utilizzate dalle imprese nazionali, si comprende il ruolo determinante che i servizi di trasporto marittimo e le infrastrutture portuali e retroportuali hanno attualmente nei processi produttivi del Paese.

###### **GOVERNANCE**

3. Lo sviluppo delle attività marittime e portuali richiede una rinnovata attenzione della politica: a tal fine, si segnala la assoluta necessità di affrontare preliminarmente i problemi di *governance*. In particolare, il *cluster* ritiene necessario che vi sia a livello politico un interlocutore unico dotato di effettivi poteri su tutte le materie marittime e portuali. In questa ottica, il *cluster* marittimo e portuale ha apprezzato la riunificazione dei ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture; confida che il nuovo ministro dell'Ambiente contribuisca a risolvere "a monte" le questioni di sostenibilità ambientale delle infrastrutture ritenute necessarie. Ritiene altresì utile che siano meglio chiarite le competenze concorrenti fra Stato e Regioni e fra queste Istituzioni e le Autorità Portuali.

###### **ARMAMENTO**

4. Eclatante è stata l'evoluzione della flotta mercantile italiana, che, sulla base del quadro legislativo introdotto nel 1998 (Registro Internazionale) secondo gli indirizzi comunitari, si è inserita nel *trend* ascendente dei traffici marittimi mondiali, raddoppiando sostanzialmente la flotta nell'ultimo decennio. Con 14 milioni di



tonnellate di stazza, la flotta italiana è nel gruppo delle principali marine mercantili, posizionandosi fra le prime in Europa e al tredicesimo posto nel mondo, con posizioni di *leadership* nella graduatoria di alcune tipologie di navi specializzate, come quelle *ro-ro* e quelle chimichiere.

Per mantenere questo *trend* positivo occorre:

- completare il processo di internazionalizzazione dello *shipping* italiano e rendere strutturali gli interventi in materia di oneri sociali per l'intera flotta di cabotaggio;
- favorire scelte ambientali sostenibili, promovendo sia il trasferimento delle merci dalla strada al mare (autostrade del mare), sia una ulteriore riduzione delle emissioni in campo navale;
- agevolare l'introduzione di strumenti finanziari innovativi quali i fondi di investimento navale;
- semplificare le norme nazionali sulla navigazione ed evitare fenomeni di stratificazione normativa dovuti ad interventi del legislatore sulle materie già disciplinate in sede internazionale;
- assicurare un più organico supporto pubblico alle attività di formazione in campo marittimo e dare il senso di una maggiore attenzione alle professioni della navigazione, ad esempio introducendo una specifica normativa elettorale che consenta ai marittimi imbarcati su navi italiane di esercitare il diritto di voto.

## CANTIERISTICA

### *Cantieristica mercantile*

5. La cantieristica mercantile italiana si è posizionata nei segmenti di naviglio caratterizzati da elevati contenuti tecnologici, spiccata qualità di realizzazione e forte grado di personalizzazione. Tale scelta ha permesso alla nostra cantieristica, da un lato di affrancarsi dalle produzioni standardizzate del naviglio più semplice, dove fa premio il basso costo di produzione, dall'altro di valorizzare le competenze tecnologiche e di *design* tipiche del *Made in Italy*. Come conseguenza, la cantieristica italiana ha acquisito posizioni di *leadership* in campo internazionale: infatti, i cantieri nazionali detengono il 44% del mercato mondiale, sia nel settore delle navi da crociera che in quello dei *ferry* maggiori.

Coerentemente con questa impostazione la cantieristica italiana ha privilegiato l'attività di ricerca e innovazione per migliorare caratteristiche e *performance* dei propri prodotti. In questo campo la cantieristica si è impegnata con successo anche perché venissero attivati strumenti di promozione europei, nazionali e regionali: è essenziale che questo tipo di attenzione permanga anche in futuro.

### *Cantieristica da diporto*

6. L'industria nautica italiana conferma la sua condizione di *leadership* internazionale: la cantieristica nazionale dei grandi *yacht* è prima al mondo; il complesso della produzione nautica italiana è primo in Europa e secondo nel mondo dopo gli Stati Uniti. La produzione italiana è caratterizzata da un forte *export*, superiore al 70% del fatturato.



Il settore, tuttavia, ritiene strategico promuovere e valorizzare il mercato nazionale attraverso un vero e proprio sistema-paese del turismo nautico, che preveda:

- il potenziamento della capacità ricettiva portuale turistica e il sostegno allo sviluppo della piccola nautica;
- la semplificazione della burocrazia e della fiscalità, con una normativa omogenea per il noleggio e la locazione delle unità da diporto;
- una fruizione compatibile della costa, con una nuova normativa in linea con gli altri Paesi europei sulla gestione delle aree marine protette;
- un sistema nazionale di formazione per gli equipaggi del diporto.

#### **PESCA MARITTIMA**

7. Il settore sconta un'eccessiva produzione normativa con aree di sovrapposizione e duplicazioni che costituiscono veri e propri oneri impropri. C'è quindi necessità di un'opera di semplificazione legislativa ed amministrativa, con l'obiettivo di migliorare la competitività delle imprese, attraverso una riduzione sia dei costi che dei vincoli.

La politica comunitaria della pesca, inoltre, è da anni incentrata sulla necessità di ridurre la capacità di pesca del naviglio comunitario, ritenuta eccedente rispetto alle risorse ittiche disponibili, un'opera di destrutturazione unilaterale che ha indebolito il comparto nei confronti delle flotte pescherecce di paesi terzi.

Appare quindi indispensabile riequilibrare le politiche gestionali riassegnando centralità anche agli aspetti economici e sociali e non solo a quelli puramente ambientali e biologici. Inoltre occorre tutelare i legittimi interessi compromessi dalle zone di inibizione della pesca proclamate da diversi Stati rivieraschi del Mediterraneo.

#### **PORTUALITÀ**

8. La portualità italiana è già il principale snodo logistico del Paese. Nei prossimi dieci anni si prevedono poi incrementi del traffico di merci e passeggeri del 40%; nel Mediterraneo la movimentazione di *container* aumenterà del 75%, così come presumibilmente aumenteranno le unità di carico movimentate con navi *ro-ro*: si comprende quindi l'attenzione che i porti debbono avere.

La legge n. 84 del 1994 ha consentito lo sviluppo delle attività portuali, mediante le nuove Autorità Portuali e i "terminalisti", i quali tramite concessioni gestiscono in modo imprenditoriale lo sbarco, l'imbarco e la redistribuzione delle merci. Il *cluster* ritiene che un aggiornamento di tale legge sia ormai necessario, anche per evitare interventi legislativi estemporanei che non siano frutto di un approfondito dibattito parlamentare.

C'è un generale consenso nel *cluster* sull'opportunità di potenziare le dotazioni infrastrutturali nei principali porti commerciali e dare piena applicazione all'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali: a tal fine occorre anche una semplificazione delle procedure relative alle opere portuali. L'autonomia finanziaria dovrebbe peraltro essere disciplinata in modo da garantire l'effettivo impiego delle nuove risorse per le infrastrutture.



Fra le infrastrutture da adeguare appaiono certamente prioritari i dragaggi e le altre opere atte ad adeguare fondali e spazi acquei ai pescaggi e alle dimensioni delle navi di nuova generazione. Ma occorre che siano considerate prioritarie anche le connessioni fra i principali scali marittimi e le reti stradali e ferroviarie, nonché con i nodi interportuali.

Le scelte dei singoli porti e le politiche regionali debbono essere inquadrare in una visione logistica più ampia, che individui gli snodi cruciali per il Paese. Tale necessità comporta lo scioglimento di due nodi: una più precisa definizione delle competenze concorrenti fra Stato e Regioni nei porti; una loro classificazione che sia realmente rispondente alla necessità di competere su mercati diversi (in primo luogo, tra porti di trasbordo e di destinazione finale).

Riguardo ai servizi tecnico-nautici, è da sottolineare come il *cluster* marittimo abbia raggiunto al suo interno un accordo fra gli utenti di tali servizi e i loro fornitori, volto a inserire nella revisione della legge n. 84 del 1994 sull'ordinamento portuale una serie di misure migliorative, muovendo dalla premessa di mantenerne la natura di servizi di interesse generale, atti a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo: accordo condiviso dalle Autorità Portuali e dalle Capitanerie di Porto.

#### **RICERCA E INNOVAZIONE**

9. La ricerca industriale e l'innovazione tecnologica costituiscono un indispensabile strumento di competitività del *cluster* marittimo: da ciò è nata la Piattaforma Tecnologica Europea *Waterborne*, coordinata dal RINA – Registro Italiano Navale, unico caso di Piattaforma Tecnologica Europea a coordinamento italiano.

C'è una analoga iniziativa a livello nazionale, la Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima, che coinvolge tutte le organizzazioni industriali del settore e ha definito per la prima volta un piano di ricerca ed innovazione truardato al 2020: una prima importante attuazione, in piena sintonia con il sistema di ricerca pubblico (CNR, ENEA, ICRAM ed altri enti), ne è la proposta per un Programma nazionale di ricerca per il Mare (RITMARE). E' stato inoltre istituito un fondo per il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni delle navi passeggeri.

Sono tutte iniziative che richiedono un'attività pubblica di promozione e di sostegno.

#### **RISORSE UMANE**

10. La valorizzazione delle risorse umane costituisce un impegno preminente del *cluster* marittimo e portuale. Una dettagliata descrizione delle iniziative in materia è contenuta nel Rapporto redatto dalla Federazione del Mare, con la collaborazione dell'UPI- Unione Province Italiane e dell'ISFORT, e pubblicato nel 2007 da Franco Angeli.

Qui si vuole sottolineare la conoscenza "internazionale" che caratterizza la stragrande maggioranza dei lavoratori del *cluster*: non solamente vertici e quadri delle imprese, ma spesso anche personale adibito a mansioni meramente esecutive. Basti pensare ai dipendenti degli agenti marittimi, dei *broker*, degli armatori, del settore commerciale, della cantieristica, degli assicuratori, dei finanziatori, del personale navigante, di quello delle Autorità Portuali e delle imprese



portuali: tutte risorse umane proiettate in un mondo globalizzato per la natura stessa della loro attività quotidiana.

E' facile comprendere come risponda agli interessi generali del Paese favorire e sostenere la preparazione scolastica e formativa di tale personale: questo avviene già in molteplici campi (è il caso dell'Accademia della Marina Mercantile di Genova), ma occorre che la collaborazione fra Istituzioni e imprese venga ulteriormente generalizzata e assunta come indirizzo politico.

#### **UNA NUOVA POLITICA MARITTIMA PER L'ITALIA**

11. La nuova politica marittima europea, esplicitata nel *Libro Blu* dell'ottobre 2007, afferma la necessità di una politica integrata, che affronti globalmente ed intersettorialmente tutti gli aspetti delle attività legate al mare, sottolineando come ciò spinga a prendere coscienza del valore dell'economia marittima.

Quanto proposto qui dalla Federazione del Mare costituisce una proiezione in sede nazionale di tale politica europea. La richiesta iniziale del *cluster* marittimo e portuale di avere un interlocutore politico unico per il settore ne è la prima espressione.

Roma, 21 maggio 2008