

«L'Italia dello shipping deve guardare verso il sud»

Coccia (Confitarma): «Piattaforma logistica dell'Europa? Prima dobbiamo esserlo per i paesi del Mediterraneo»

dal nostro inviato

FRANCESCO FERRARI

ROMA. Guardare verso sud, capire paesi come Egitto e Turchia, stringere alleanze con gli altri 22 paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Rimettersi in moto cambiando strategia, dimenticando espressioni tanto care ai convegnisti di professione. «Piattaforma logistica dell'Europa meridionale», per citare la più abusata. È un'Italia più concreta e meno arrogante del recente passato, quella dipinta nella prima giornata del Maritime Day, a Roma, nel corso del convegno organizzato dalla Federazione del mare in collaborazione con il Censis. Un'Italia, per usare le parole del presidente di **Confitarma** **Nicola Coccia**, che deve fare i conti con la realtà: «La piattaforma logistica di cui abbiamo parlato per anni esiste solo geograficamente. Sotto il profilo storico non c'è mai stata. L'Italia ha invece tutte le carte in regola per proporsi come piattaforma dello shipping mediterraneo. Il segreto è mettere insieme le professionalità, creare un sistema che possa servire come unica risorsa per tutti i paesi del Mediterraneo». Con particolare attenzione, come suggerisce il Censis, per le economie emergenti. La Turchia e l'Egitto, per citare le più importanti. Ma anche Marocco, Tunisia, Libia. Paesi giovani e con enormi potenzialità, anche nel settore marittimo. «Dobbiamo essere realisti - commenta Coccia - puntare da subito su un progetto strategico concreto, che faccia leva sull'esistente e valorizzi al massimo le risorse umane, organizzative e di rete che già operano. Senza dimenticare che, secondo le stime del Fmi, da qui al 2014 il continente africano registrerà tassi di svi-

luppo elevatissimi. Non solo. Si prevede un boom demografico che nei prossimi dieci anni porterà ad un aumento di 100-150 milioni di persone nel Nord Africa». Sarebbe folle, per l'Italia del mare, voltare le spalle ai paesi africani. Perché «una nave - ricorda Coccia - non porta semplicemente carichi o passeggeri ma genera ogni giorno ricchezza e occupazione. Basta citare alcuni dati: in dieci anni il tonnellaggio della flotta mercantile italiana è cresciuto del 62,5%, il fatturato del 61,2%, i dipendenti diretti del 70,2%. Nello stesso periodo il terminalismo portuale ha visto il fatturato aumentare del 300% e i dipendenti del 267%, mentre il comparto delle spedizioni ha registrato un incremento del 122% del fatturato e del 100% dei lavoratori».

È con queste cifre che l'Italia può e deve proporsi come partner privilegiato dei paesi del Mediterraneo. Aumentando gli investimenti nelle autostrade del mare, per esempio: «Lo short sea shipping, malgrado gli avvertimenti dell'Ue, continua a essere sottovalutato - accusa Coccia -. Eppure gli armatori hanno colto immediatamente l'opportunità offerta da questa modalità di trasporto: oggi l'offerta delle autostrade del mare in partenza dai porti italiani è pari a 431 partenze settimanali, per un totale di 760 mila metri lineari. La nostra flotta è fra le più moderne al mondo». Ora i protagonisti dello shipping chiedono un'inversione di rotta. Chiedono alla politica di ascoltarli, senza perdere altro tempo. «Purtroppo la strada è parzialmente in salita. Manca quel salto di qualità che trasforma un insieme in un sistema. Manca ancora la consapevolezza dell'occasione, unica e irripetibile, di fare dell'Italia un polo integrato dello shipping mediterraneo». Anche di questo - oltre che di crociere, pirateria e sicurezza - si parlerà oggi, nella seconda giornata di incontri romani. Sono annunciati, fra gli altri, gli interventi del premier Silvio Berlusconi e del presidente della Commissione europea José Barroso.

