



DA DOMANI A MILANO NEL PALAZZO DI ASSOLOMBARDA

## Cluster marittimo e industrie a confronto

Quattro workshop dedicati ai vari comparti - Le dichiarazioni di d'Amico, Masucci e Fuochi sull'iniziativa

MILANO - Due giorni di dibattito, un incontro che si propone come ciclico presso la sede di Assolombarda (via Pantano 9) per quello che è e sarà un confronto tra lo shipping e la logistica con le industrie interessate al trasporto merci. Il programma (segue a pagina 2)



Nella foto: (da sinistra) Paolo d'Amico, Riccardo Fuochi e Umberto Masucci.

### Cluster marittimo

prevede inoltre, sia per la giornata di domani giovedì 2 febbraio che per quella di venerdì 3, specifici workshop.

Sull'importanza del meeting abbiamo chiesto il parere di Paolo d'Amico, Riccardo Fuochi ed Umberto Masucci. Ecco le loro dichiarazioni.

#### Paolo d'Amico, presidente della Federazione del Mare.

Sono sempre lieto di partecipare ad iniziative come questa a Milano. Fin dall'inizio della mia presidenza, cinque anni fa, ho voluto che qui, al centro della vita economica e finanziaria del Paese, fosse ben presente il ruolo e l'importanza delle attività marittime per l'Italia.

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.

Anzitutto, alcune parole sul cluster marittimo. Oggi la flotta

di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3ª dei grandi paesi riuniti nel G20) e raggiunge circa 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), e nella costruzione di navi passeggeri e motor-yacht di lusso. I dati confermano invece l'arretramento del sistema portuale italiano dal 1º al 3º 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.

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.

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.

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.

Come non mi stanco di ripetere, siamo un grande paese manifatturiero, con poche materie prime: un'economia di trasformazione - come si dice - 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.

Nel 2015, l'ultimo anno di cui abbiamo rilevazioni complete, l'Italia ha importato per mare 166 milioni di tonnellate di merci e ne ha esportate 65 milioni. A ciò si aggiunge il trasporto interno di merci che si situa oggi sui 55 milioni di tonnellate. Complessivamente, quindi, per i porti italiani sono passate oltre 440 milioni di tonnellate di merci: 180 milioni di merci liquide alla rinfusa, 70 milioni di tonnellate di rinfuse solide, 190 milioni di merci varie (di cui, 90 milioni di tonnellate su rotabili e 80 milioni in container).

Di questa enorme quantità di merci, grezze, semilavorate e finite, che alimenta la nostra economia



attraverso il sistema marittimo e la navigazione, 84 milioni di tonnellate sono fonti energetiche fossili, come greggio e gas, e hanno una logistica tutta loro; ma il resto, quasi 360 milioni di tonnellate, richiedono spostamenti da e verso i porti attraverso il paese, cioè attività logistiche: sono 42 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati, 24 di manufatti in metallo, 23 di prodotti agricoli e alimentari, 17 di minerali, 13 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.

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 ed europee e quella grande porta sul mondo che è il mare.

**Riccardo Fuochi, presidente Propeller Milano e coordinatore del Think Tank dell'evento.**

Il Propeller Milano e quello nazionale sono da tempo promotori di momenti di confronto fra il mondo dello shipping e della logistica e le imprese. Siamo quindi lieti di sostenere l'evento che vede già, dal suo avvio, un Think Tank di grande valore e che coinvolge numerose associazioni del settore, esponenti dell'industria, della finanza e del mondo accademico ed abbiamo già registrato l'interesse di numerose aziende industriali e della logistica nel partecipare attivamente alla manifestazione. Il dialogo fra il nostro mondo e quello dell'industria è sempre stato al centro delle attività del Club, non a caso dopo la crisi Hainjin, a settembre, abbiamo organizzato la tavola rotonda sul caso Hainjin riunendo i maggiori esperti del settore per capire quali conseguenze quest'evento avrebbe avuto sul settore marittimo, per quanto concerne responsabilità, garanzie, risarcimento dei danni

e perdita di credibilità del settore. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 100 persone e ha toccato i punti cardine della situazione: dall'eccesso di stiva alle tariffe spinte verso il basso da parte di una committenza sempre più alla ricerca di risparmi nella supply chain. Durante la giornata è emerso come vi sia stata una sostanziale impreparazione del cluster marittimo a reagire immediatamente ad una situazione di crisi, visto che anche le stesse compagnie che compongono l'alleanza non sono state in grado di fronteggiare la situazione ponendosi dei correttivi. Il risultato è stato che circa 5 miliardi di euro di merci sono rimaste bloccate per giorni sulle navi e nei casi più fortunati si è riusciti a trasbordare i contenitori su altre navi ma con costi 4 o 5 volte superiori agli stessi noli con totale mancanza di garanzie a tutela del carico. Il quadro è stato completato da un'informazione frammentaria e confusa che è continuata per molti giorni. Abbiamo, quindi, anche riflettuto su come avviare una miglior comunicazione di queste situazioni alla clientela cercando di invertire la tendenza di lavorare sempre più al ribasso. Per questa ragione, subito dopo la nostra Conviviale Natalizia del 5 dicembre, ci siamo messi al lavoro, assieme a Clikutility, Federazione del Mare e altre associazioni del settore sull'organizzazione di *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry*. Oltre a quest'evento mi fa poi piacere ricordare come il Propeller Milano sia sempre più attivo in un segmento speciale: la logistica dell'arte e come il 25 novembre Container Lab Association, patrocinata appunto dal nostro Club abbia ricevuto da Assologistica il prestigioso premio "Il Logistico dell'anno 2016". Container Lab Association ha avvicinato l'arte al grande pubblico con il contributo della logistica e dei trasporti, realizzando durante il periodo di Expo 2015 l'installazione di sette container da 6 metri, allestiti a galleria d'arte e posizionati in importanti piazze di diversi comuni della Lombardia con 144 opere d'arte di 12 maestri esposte per tutti i 6 mesi della manifestazione, visitati da oltre 900 mila persone. Il progetto è proseguito con l'organizzazione della mostra "Leonardo Da Vinci e i Contemporanei" (2 luglio - 2

ottobre 2016 a Palazzo Martinengo Cesaresco, a Brescia, visitata anche da una delegazione di Propellerini di tutt'Italia), una rilettura collettiva dell'opera pittorica e tecnica del genio di Leonardo. Il progetto e i suoi promotori hanno inoltre avviato un'opera di "dissemination" sul tema della professionalizzazione della logistica e dei trasporti nell'arte, segmento strategico che vale in Italia diverse centinaia di milioni di euro e che vede il nostro Paese in prima linea nel mondo per il maggior numero di beni artistici e culturali dichiarati "Patrimonio dell'Umanità" dall'Unesco.

**Umberto Masucci, presidente Propeller nazionale.**

Il Propeller nazionale ha aderito con molto interesse all'iniziativa del Propeller milanese che ha elaborato in chiave maggiormente logistica iniziative simili già avviate da altri Clubs.

La forza del Propeller italiano negli ultimi anni è stata proprio quella di mettere in rete le esperienze dei vari Clubs ed applicarle al proprio sodalizio secondo le caratteristiche e le tipicità del territorio.

Anzi tutti i numeri del Propeller: quasi 1.400 soci in Italia con 22 Clubs ben collocati nei vari territori portuali e logistici del nostro paese.

Il Propeller infatti in Italia non si occupa solo di portualità e di trasporti marittimi ma anche molto di logistica e ne sono testimonianza i quattro Clubs che operano in Città interne del nostro Paese, oltre a Milano Torino, Mantova e Bologna.

E' evidente che Milano e la Lombardia con il loro contributo del 30% al PIL nazionale siano al centro della logistica del nostro paese.

Ma la logistica non può avere un esito positivo se il sistema della portualità italiana non funziona adeguatamente: ricordo Pininfarina che ad una Assemblea Confindustria di una trentina di anni fa diceva, da Presidente e da imprenditore, che era costretto ad esportare le sue auto attraverso il porto di Rotterdam perché Genova era paralizzata dai camalli: eravamo alla fine degli anni '80 ed i porti italiani (e Genova in particolare) erano ostaggi di monopoli della manodopera e di conseguenti inefficienze operative che obbligavano gli imprenditori della Pianura Padana a cercare nuovi corridoi logistici per le proprie merci.

Oggi, con la entrata in vigore della nuova legge di riforma portuale, fortemente voluta dal Ministro Del Rio, abbiamo la possibilità di recuperare almeno in parte il gap di efficienza logistica purtroppo maturato nel corso degli ultimi anni.

La implementazione della nuova legge sembra procedere bene e le nomine fin qui designate da Del Rio vanno nel segno giusto: a dirigere le nuove Autorità di Sistema Portuale sono stati chiamate persone di livello e spesso anche estranee al mondo strettamente portuale e che potranno quindi dare un contributo maggiormente integrato all'intermodalismo mare/terra.

La due giorni milanese mette a confronto la terra ed il mare e lo fa concretamente con interventi di imprenditori di vari settori che ci diranno quanto la logistica e lo shipping siano importanti per le loro aziende e se le riforme avviate dal Ministro Del Rio riusciranno a dare una svolta nella portualità italiana non più intesa come semplice movimentazione di merci in porto ma come anello di congiunzione tra mare e terra perfettamente inserito in un processo logistico completo.

La presenza poi di numerosi Presidenti di Associazioni del Cluster marittimo-portuale potranno darci la visione "politica" dei cambiamenti in atto.

Non mi illudo che in poco tempo riusciremo a colmare il gap logistico che abbiamo con paesi del Nord Europa ma certamente l'appuntamento di Milano potrà dirci quali sono le cose da fare e se il mutato quadro normativo potrà contribuire a rendere più competitivo il sistema Italia.