



Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry
Milano 2 . 3 febbraio 2017

Paolo d'Amico, presidente della Federazione del Mare

1. 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.
2. 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.
3. Anzitutto, alcune parole sul *cluster* marittimo. Oggi la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3^a 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 1° al 3° 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.
4. 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.
5. 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.



6. 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.
7. 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.
8. 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*).
9. 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.
10. 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 od europee e quella grande porta sul mondo che è il mare.
11. Ma il rilievo del *cluster* marittimo deve richiamare anche ad un efficace coordinamento amministrativo in materia marittima, dando così risposta ad una questione quanto mai sentita da quando le competenze marittime sono state progressivamente disperse tra più amministrazioni. Lo auspicio della Federazione del Mare è una adeguata attenzione al settore in sede politica e che una catena di comando ben funzionante (un Ministero del Mare) si faccia carico dei problemi e porti la soluzione così individuata alla sua attuazione legislativa e amministrativa in tempi ristretti, conformi agli *standard* internazionali caratteristici del mondo marittimo.