

Dir. Resp.: Ezio Mauro

**Il cluster
 del mare vale
 32 miliardi
 ma cresce
 troppo piano**

Massimo Minella
 a pagina 21

Economia del mare, rotta avanti piano

LA COSIDDETTA "BLUE ECONOMY" VALE 32 MILIARDI FRA TRASPORTI, CANTIERI, LOGISTICA E PESCA. SOFFRE PER IL RITARDO DEL PAESE NELLE INFRASTRUTTURE CHE POTREBBERO ACCELERARE ENORMEMENTE LA SUA CRESCITA SIA IN TERMINI DI PIL CHE DI OCCUPAZIONE

Massimo Minella

Genova
 Cammina veloce la "blue economy", l'economia del mare che aggrega valore per oltre 32 miliardi di euro e dà lavoro a quasi mezzo milione di persone. Ma potrebbe correre, se solo il Paese fosse in grado di sostenerla, consegnandole quelle infrastrutture fondamentali per legare i business dell'acqua (porti, armamento, cantieristica, nautica, pesca) alla terraferma. Fin troppo semplice capire che solo attraverso un'adeguata gestione della logistica, punto dolente dell'Italia, l'economia del mare può continuare a crescere.

Si può crescere, insomma. Anzi, si deve. Se, come recentemente previsto dall'Ocse, il Pil aumenterà dello 0,8% nel 2015 e dell'1,4% nel 2016, mantenendo l'attuale quota di Pil (2,03% del totale), il contributo dell'economia del mare passerebbe da 32,6 a 33,3 miliardi di euro, con una crescita di 700 milioni. Ma l'obiettivo è più ambizioso. Con una crescita del 5% del valore del cluster marittimo, si aumenterebbe il "fatturato aggregato" di 1,5 miliardi; con una crescita del 10 di aumenterebbe di 3 miliardi.

La fotografia più nitida del macrosettore è stata scattata pochi giorni fa dalla Federazione del Mare, l'associazione che riunisce tutti i comparti della Blue Economy guidata dal presidente di Confitarma Paolo d'Amico, che ha redatto un articolato Rapporto dell'Economia del Mare (il quinto) insieme al Censis. Ci mostra un "cluster" marittimo fra i più dinamici dell'economia italiana, che contribuisce appunto alla formazione del Prodotto Interno Lordo per 32,6 miliardi di euro (2,03%) e dà occupazione al 2% della forza lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto).

La flotta di bandiera italiana, ad esempio, è tra le principali al mondo (terza dei grandi Paesi del G20) e supera i 17 milioni di tonnellate di stazza. L'Italia resta poi il primo paese europeo nel traffico crocieristico (6,2 milioni di passeggeri e 4.600 scali di navi), e nella costruzione di navi passeggeri e megayacht. Frena però il sistema portuale, che scende dal primo al quarto posto in Europa per import-export di merci via mare, con 194 milioni di tonnellate, in buona parte, spiega il rapporto «imputabile al calo degli approvvigionamenti alla nostra economia, legato alla crisi».

Non può sfuggire, però, che proprio la scarsa dotazione infrastrutturale dei porti italiani, costretti a movimentare le loro merci sfruttando quasi esclusivamente la strada al posto della ferrovia, finisca per sbloccarne lo sviluppo. Non è un caso che proprio uno dei punti-chiave della riforma della portualità che il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio si prepara a sottoporre al Consiglio dei ministri sotto forma di decreto, ponga proprio sulla trasformazione dei porti in piattaforme logistiche capaci di governare la merce non solo nella fase di imbarco e sbarco, ma ancor più di trasferimento, possibilmente via treno, fino alla destinazione finale.

«Ciò che più mi ha colpito di questo studio — spiega il presidente Paolo d'Amico — è a che a saldo totale il mare ha tenuto sul fronte dell'occupazione, difendendo cioè il numero dei suoi addetti, nonostante la peggiore recessione dal 1929 a questa parte. E la crescita è arrivata in quei comparti in cui lo Stato ha adottato una politica, "shipping friendly", cioè vicina alle esigenze del settore, come per l'armamento con la creazione del Registro Internazionale per la Marina Mercantile». Il presidente della Federazione del Mare sottolinea anche il dato legato al moltiplicatore di reddito che per la "blue economy" è di 1 a 2,63 (ogni euro investito ne vale 2,63 per il sistema economico nazionale).

«Se si adottasse la stessa strategia politica indicata per l'armamento avremmo risultati ecce-

zionali — continua — Penso ad esempio al comparto nautico e al sostegno alle marine da diporto, con programmi importanti concentrati soprattutto al Sud». Ci vorrebbe però, come riflette il leader della Federazione del Mare, uno Stato alleato o quantomeno sensibile alle istanze del cluster. «Non abbiamo mai chiesto e non chiediamo trattamenti di favore, chiediamo solo di poterci confrontare alla pari con gli altri e, come per molti altri paesi avremmo bisogno di dialogare con un soggetto unico, a differenza di quanto avviene oggi, con competenze sparpagliate fra direzioni e ministeri differenti. Rivendichiamo quindi un direttore del Mare, un'agenzia o, meglio di tutto quanto, un ministero del Mare che raccolga appunto tutte queste competenze sparpagliate e le riunisca sotto un'unica voce. Io credo che il cluster marittimo se lo meriti e sarebbe comunque un'operazione a costo zero».

L'impatto delle attività marittime sull'economia italiana, comunque, va oltre gli aspetti legati alla loro dimensione trasportistica e coinvolge anche i settori produttivi, manifatturieri e terziari, dell'economia. E proprio questo elemento potrebbe crescere in maniera esponenziale se solo si riuscisse a seguire al meglio il percorso della merce, attraverso una nuova gestione della logistica.

Proprio il cluster marittimo industriale spende annualmente in acquisti quasi 20 miliardi di euro e fra le voci principali ci sono i prodotti della raffinazione del petrolio (3,6 miliardi) e servizi di noleggio, leasing, attività finanziarie e assicurative (1,87). Per costi di distribuzione, invece, in buona parte relativi a pesce diretto a ristoranti e industria alimentare, si spendono invece quasi 2 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



(I NUMERI)

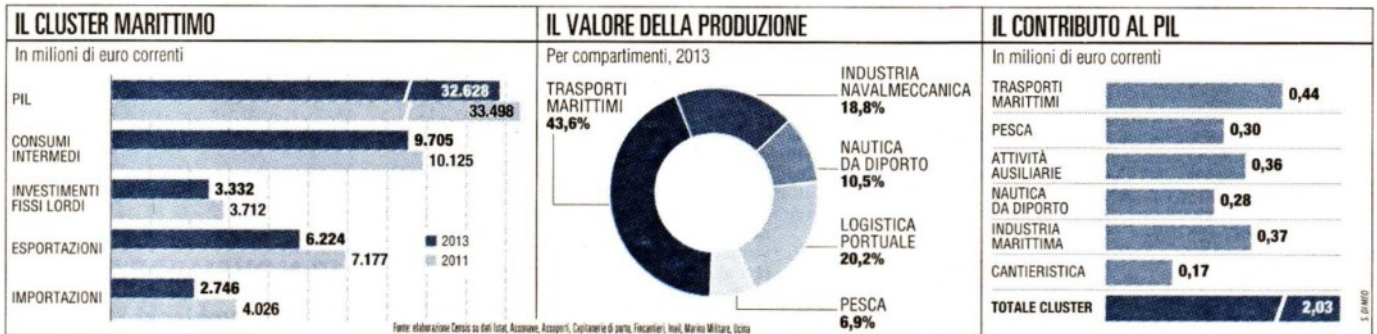
Un cluster industriale: la manifattura pesa il 30%

L'economia del mare dà una mano anche alla terraferma. Per costi di distribuzione, ad esempio, in buona parte relativi a pesce diretto a ristoranti e industria alimentare, si spendono quasi 2 miliardi di euro. Per gli acquisti di beni e servizi di diportisti e croceristi al di fuori del settore marittimo, lo scorso anno la spesa complessiva ha superato i 2 miliardi di euro.

Ma è soprattutto in termini di valore della produzione che la "blue economy" mostra la sua forza. I trasporti marittimi, secondo il rapporto redatto dalla Fe-

derazione del Mare insieme al Censis si collocano al primo posto tra le attività industriali (11,8 miliardi di euro); vengono poi le attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti (5,4 miliardi), la navalmeccanica (5,1 miliardi), la nautica da diporto e la pesca (rispettivamente 2,8 e 1,9 miliardi, che con l'indotto salgono a 4,5 e 4,8 miliardi di contributo al Pil). Le attività marittime istituzionali (Marina Militare, Capitanerie di porto-Guardia costiera, Autorità portuali, Inail-settore marittimo) pesano infine per 4,6 miliardi. (*mas.m.*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Qui sopra, il presidente di Confitarma e della Federazione del Mare **Paolo D'Amico** (1). Il presidente di Assoport **Pasqualino Monti** (2)