PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Livorno: Simposio "Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese"

Organizzato dal CE.S.I. – Centro Studi Internazionali con il supporto della Marina Militare e il patrocinio del Comune di Livorno. DICHIARAZIONI E SINTESI DELL'INTERVENTO DI Carlo Lombardi, segretario generale DELLA FEDERAZIONE DEL MARE- ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER IL PAESE PER MANTENERE LA COMPETITIVITA' NECESSARIO RAFFORZARE LA DIREZIONE GENERALE DEL MIT DEDICATA E DARE LUOGO AD UN MINISTERO del MARE O UN UNITA' SPeCIFICA di Coordinamento

Livorno 18 maggio 2018 – Intervenendo al Simposio "*IL ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese" organizzato dal Ce.S.I*,Carlo Lombardi, Segretario della Federazione del Mare ha dichiarato: "L'Italia è una potenza manifatturiera povera di materie prime, i cui approvvigionamenti giungono per lo più via mare, una terra in gran parte peninsulare, con molte isole e città costiere, il cui sviluppo non ci sarebbe stato in passato, e non ci sarebbe oggi, senza l'impronta delle attività marittime sulla loro realtà sociale ed economica".

"Visto il peso dell'economia marittima nel nostro Paese – ha continuato Lombardi – "l'auspicio che la Federazione, che riunisce le principali organizzazioni del sistema marittimo, ribadisce è quello che le Istituzioni possano in prima istanza rafforzare la Direzione Generale per la Vigilanza dei porti e trasporto marittimo e poi dare luogo ad un Ministero dedicato o un'unità specifica con poteri di coordinamento (Agenzia o Segretariato del Mare, ad esempio, eventualmente presso la Presidenza del Consiglio), in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell'adozione politica e nell'attuazione legislativa e amministrativa delle decisioni in campo marittimo, e sia in grado di farlo in tempi conformi agli *standard* europei e internazionali, caratteristici di questo mondo".

SINTESI DELL'INTERVENTO – LA VALIDITA DELLE RIFORME IMPLEMENTATE PER LA COMPETITIVITA' DEL SETTORE

Quello marittimo è un settore fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale, di cui un deciso processo di ammodernamento normativo ha a suo tempo favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994, ove già si anticipava ampiamente quella poi realizzata negli ultimi anni, e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale, riforma quest'ultima impostata secondo linee-guida della Commissione europea più volte confermate e poi estesa alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, a quella da diporto, a quella peschereccia.

Oggi il *cluster* marittimo industria spende annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti di beni e servizi e nel complesso, le attività industriali del *cluster* marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama

produttivo nazionale, superiori a settori consolidati come la farmaceutica o le assicurazioni.

LO SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE E LOGISTICA

Per mantenere una posizione di avanguardia è certo 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.

I NUMERI DELL'ECONOMIA MARITTIMA

Secondo l'ultimo *Rapporto sull'economia del mare* (il *V*) realizzato assieme alla Fondazione Censis, il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, il cui insieme è definito dal termine di *cluster* marittimo, è di 33 miliardi di euro, pari al 2 per cento del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5 per cento della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti, tra diretti e indiretti. 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. In questo contesto, la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un'importanza strategica evidente Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l'Italia, che riceve via mare quasi la totalità delle materie prime per la nostra industria manifatturiera (nel 2016, 200 milioni di tonnellate).

Quella italiana è anzitutto una economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano da fuori (per lo più da altri continenti) per essere qui processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo (nel 2016, 70 milioni di tonnellate). A ciò si aggiunge il trasporto interno di merci, che si situa oggi sui 95 milioni di tonnellate. Complessivamente, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio hanno movimentato nel 2016 oltre 480 milioni di tonnellate: 180 milioni di merci liquide alla rinfusa, 70 di rinfuse solide, 230 milioni di merci varie (di cui, 95 milioni su rotabili e 115 milioni in *container*).

Oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le principali al mondo (la 3^ dei grandi paesi riuniti nel G20) e si situa intorno ai 16 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 6,2 milioni di passeggeri), e nella costruzione di navi passeggeri e *motor-yacht* di lusso.