

Estratto dell'intervento all'assemblea annuale di Assarmatori

Mare Nostrum, buco nero nella politica UE

di Stefano Messina

Presidente di Assarmatori

L'intera economia del mare vale circa il 3% del PIL italiano (dati Unioncamere); in termini di valore aggiunto stiamo parlando di almeno 45 miliardi di euro che non solo danno lavoro a oltre 880 mila italiani, ma, se consideriamo anche l'effetto indotto sul resto dell'economia, visto che ogni euro generato direttamente da un comparto ne attiva altri due nel complesso dell'economia nazionale, è di circa 130 miliardi di euro la cifra complessiva che questo settore mette in moto.

Per capirci, l'ultimo studio realizzato da Cassa Depositi e Prestiti, Sace Simest e ANFIA, rivela che l'intera filiera automotive italiana, l'asse portante della produzione industriale, ha un fatturato di 93 miliardi di euro.

Ma se questi sono i numeri, perché è tesi comune che lo shipping, la portualità e la logistica italiana abbiano un peso marginale rispetto all'asse portante industriale e produttivo del Paese?

Chi lo sostiene diffonde una "FAKE NEWS" che si abbina all'altra "FAKE NEWS" sul ruolo marginale dello shipping e della portualità! Sono entrambi sofismi molto pericolosi che vanno denunciati, confutati e rispediti al mittente.

Ma veniamo ai temi più urgenti. Prima di tutto quelli più strategici

L'Europa e il mare

Secondo ASSARMATORI, il più grande fallimento dell'Unione europea, dal Consiglio alla Commissione fino allo stesso Parlamento, è stata la politica marittima ed in particolare la totale inesistenza di una politica marittima mediterranea.

Ricordiamo quando si parlava, tanti anni fa, di una bandiera comunitaria; ricordiamo le politiche di "dumping" ferroviario consentite e favorite dalla Unione europea per privilegiare i porti del Nord Europa. Ricordiamo anche uno dei limiti più clamorosi dell'Europa, ovvero la mancanza di una politica estera vera e propria, con la lunga lista dei danni provocati specie nel Mediterraneo, mare abbandonato che la vecchia Commissione oggi ci riconsegna con uno scenario di crisi geo-politica e di problemi irrisolti senza precedenti.

ASSARMATORI non solo chiede, ma pretende, proprio nel momento in cui l'Europa torna a chiedere sacrifici, che l'Unione faccia quello per cui è nata ed è stata costruita anche grazie all'importante contributo fornito dall'Italia: una politica del mare volta a ristabilire la pace e a proteggere ed incrementare i traffici, una politica di rilancio delle infrastrutture marittime, una

politica che
incida e lasci il segno nel mercato dell'interscambio mediterraneo così importante per il nostro Paese.

La Via della Seta

Su questo tema il nostro Paese ha alternato grandi entusiasmi ad altrettanto estese previsioni negative. La Cina è tra le principali aree di origine e destinazione del carico in transito nel Mediterraneo. Prima o poi l'Italia sarebbe stata chiamata a fare la sua parte.

Sono 113 i Paesi in qualche modo coinvolti da questo progetto e la Cina ha già firmato accordi di cooperazione con oltre 70 Paesi. Nessuno deve stupirsi se il governo cinese si interessa al nostro sistema logistico. Il raddoppio del Canale di Suez ha portato e porterà incrementi significativi del traffico intercontinentale, incrementi che l'Italia deve saper intercettare. Infatti, l'andamento con crescita a due cifre dei traffici del Canale mostra che il raddoppio sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. Le compagnie marittime fanno il loro dovere con grandi investimenti in naviglio sempre più grande, in tecnologia e logistica terrestre adeguata per il "just in time".

Ci attendiamo che la politica nazionale ed europea faccia la sua parte. I porti vanno dragati, connessi ad una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione posto che oramai i c.d. "high cube" sono la maggioranza nelle flotte delle compagnie e molte linee ferroviarie hanno tunnel non compatibili.

La Cina è una opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui in Europa vigono le regole della economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudichino gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche. Proprio questo contesto di rinnovato interesse cinese dovrebbe far capire quanto importante può tornare a essere il nostro Paese sulle rotte dell'interscambio mondiale, oltre che nello scacchiere di equilibri geopolitici precari.

E allora la nostra proposta è chiara. ASSARMATORI si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il Governo tracci una efficiente ed armonizzata "VIA ITALIANA" alla Via della Seta.

Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare. Una "VIA ITALIANA" che si basi su regole del libero mercato e che non sia frutto di scelte imposte dalla geo-politica di potenze straniere.

L'Italia ha le risorse economiche e le competenze tecniche per rafforzare e sviluppare il proprio sistema infrastrutturale. Altri Stati non hanno le medesime risorse e si affidano ad altri per tutelare la loro crescita. Lo capisco. Ma non capiremmo l'Italia se prendesse quella strada.

Le

nostre

Conclusioni

Ecco, in estrema sintesi, le proposte che avanziamo ai nostri Rappresentanti e Decisori:
– in primo luogo, il rilancio del lavoro marittimo italiano: occorre concludere il censimento dei marittimi e mettere in campo tutte le misure per incrementare l'occupazione italiana a bordo;

– la protezione dei nostri interessi in sede europea: prima di tutto le Autostrade del Mare vanno tutelate e sostenute perché sono vitali per il nostro Paese più che per altri che sino ad oggi hanno maggiormente beneficiato del sostegno dell'Unione;

– siamo poi consapevoli che sarà difficile ottenere un Commissario ai Trasporti italiano ma deve essere chiaro che, in ogni caso, si dovrà lavorare per ottenere l'attenzione e il sostegno dalla Unione che il nostro Paese merita per la sua importanza economica e sociale, soprattutto nell'evoluto scacchiere mediterraneo ove l'Italia deve essere al centro delle politiche europee dei trasporti;

– l'alta politica deve tornare ad occuparsi di mare mettendo al centro dell'azione del Governo le misure di programmazione centrale delle politiche marittime e dei trasporti anche attraverso gli strumenti di gestione centrale e di coordinamento che sono previsti dalla legge portuale; mi riferisco alla Conferenza dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale che rimane l'elemento più importante ma inattuato della recente riforma di settore;

– infine, chiediamo al Governo una maggiore e qualificata attenzione che merita un comparto che costituisce l'ossatura portante del sistema Paese, che trasporta alcune decine di milioni di persone per mare garantendo la continuità territoriale, che assicura all'industria le materie prime e le esportazioni su cui vive il nostro tessuto economico, che allarga gli orizzonti del turismo con milioni di croceristi in ogni angolo d'Italia, che mantiene altissima la ricca tradizione marinara del nostro Paese.

[Leggi qui l'intervento integrale del presidente di Assarmatori](#)