

intervento dell'Ammiraglio Domenico De Michele - Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera Direttore Marittimo della Sicilia orientale.

Le cronache letterarie e gli studi e le ricerche archeologiche, ci hanno, da tempo, consegnato un passato remoto (e anche più recente), nel quale il Mediterraneo - coincidente con il mondo allora conosciuto - è stato da tempo immemorabile interessato da rotte commerciali, che hanno consentito alle varie culture fiorite sulle sue sponde, un continuo scambio di prodotti, ma anche un interscambio culturale, che ha consentito lo sviluppo di complesse civiltà, la cui ricchezza è stata determinata proprio dal successo di tali traffici, per lo più affidati al trasporto marittimo.

In tale contesto, la Sicilia si è posta da sempre quale naturale "piattaforma logistica", con una preminente vocazione non soltanto di connessione tra i paesi nord-africani e quelli dell'Italia continentale, ma anche e conseguentemente dell'Europa.

L'attuale contingenza dei traffici marittimi, l'arcinota globalizzazione che interessa i commerci internazionali, pongono sicuramente un fondato motivo di riflessione sul ruolo della Sicilia nell'ambito delle dinamiche dei traffici marittimi e della incidenza di tale "piattaforma" naturale nel Mediterraneo, nonché della capacità del cluster marittimo interessato, di intercettare i flussi commerciali, di valorizzarne le economie discendenti e, soprattutto, la capacità di svolgere un ruolo dinamico e proficuo nell'economia mondiale. Economia globale che vede i flussi commerciali interessare il Mediterraneo, non soltanto dalle sponde a Sud di questo mare, ma anche da quelle dei paesi del medio e dell'estremo oriente. Tale analisi sull'economia dei trasporti marittimi in generale, e di quella siciliana in particolare, si ritiene però che imponga una riflessione, finalmente liberata dai luoghi comuni e dalle approssimazioni e, lasciatemelo dire, da incomprensibili, a volte, lamentele. In tale contesto, si ritiene utile richiamare, la non ovvia e spesso sottaciuta circostanza che l'Italia mantiene ancora il primo posto per importazione via mare (con 185,4 mln. di tonnellate di merci) ed il terzo posto per esportazioni (con 47 mln di tonnellate di merci), a poca distanza da Germania ed Olanda, i cui sistemi portuali - spesso - vengono indicati quali modelli, irraggiungibili, da perseguire ed imitare.

Per quanto attiene il traffico croceristico, l'Italia è al primo posto con circa 6,7 mln. di passeggeri come "base" e destinazione di crociere.

Il cluster marittimo nel suo complesso, contribuisce attualmente al 2,6 % del P.I.L. nazionale, concretizzando l'11% alla produzione dell'intera branca dei trasporti, conseguendo quasi l'1% delle unità di lavoro rilevate nel paese; quota che raggiunge il 2% qualora si consideri anche l'impatto di tali attività anche a monte ed a valle dell'intero sistema dei trasporti marittimi.

Tali dati, rilevati da una indagine CENSIS effettuata nell'arco dell'ultimo decennio, molto verosimilmente hanno subito una contrazione a causa della nota e recente crisi, che ha investito il commercio globale ed internazionale ma, si ritiene, sia alquanto significativa per disegnare - seppur a grandi linee - una realtà dei grandi traffici marittimi internazionali, di rado richiamata e quasi mai attenzionata, anche per quanto attiene al contributo che tale settore riveste per l'economia nazionale e, quindi, non soltanto legata al peculiare aspetto dell'interscambio dei traffici marittimi.

A tal proposito, non è inutile osservare che l'ampio numero dei porti commerciali dislocati lungo l'intera penisola, viene spesso identificata quale vulnus del sistema trasportistico marittimo nazionale, riconducendo tale circostanza alla necessaria frammentazione degli investimenti e ad una diluizione degli effetti di questi ultimi che, a fronte degli impegni, non risulterebbero pari alla efficacia sperata.

In effetti, la presenza di tali strutture portuali - come hanno rilevato in più occasioni gli economisti della materia - costituisce piuttosto un vantaggio competitivo che un vulnus, come anzidetto.

In effetti, la pluralità di offerta di servizi, grazie proprio all'ampio numero di porti commerciali italiani, unitamente alla riconosciuta elevata qualità del servizio ed il patrimonio di manodopera qualificata disponibile, nonché la capacità legata ad alcune linee di produzione, nella fattispecie legate alla cantieristica navale, costituiscono di fatto un punto di forza dei trasporti marittimi nazionali. Vi è da chiedersi, piuttosto, se l'elemento di debolezza vada ricondotto non già all'ampio numero dei porti commerciali, quanto piuttosto all'incapacità di una "governance" che possa metterne a frutto le relative vocazioni di ogni singolo scalo, rafforzando un sistema dove i singoli terminali sono gestiti in una più ampia politica di integrazione e di supporto reciproco, piuttosto che visti in una mera visione di concorrenza locale, non soltanto dannosa, quanto foriera di inutili inefficienti sovrapposizioni, di cui non si riesce a cogliere, nonostante qualsiasi sforzo, una logica gestionale efficace ed efficiente.

In effetti, tale caratteristica dell'economia dei trasporti marittimi nazionali, cessa di essere un vantaggio con efficace offerta di servizi, qualora la si riduca ad una pura dimensione aziendale - del tutto fuori mercato - se messa a confronto ed in concorrenza con i principali competitor stranieri.

In tale riflessione, non può non accennarsi ad alcuni punti fondamentali che si ritengono assolutamente di primaria rilevanza, qualora si voglia riaffermare e rafforzare il ruolo nazionale, nell'ambito dei traffici marittimi, in aderenza alla posizione geografica dell'Italia e, quindi, con riferimento ai traffici del Mediterraneo, ma non solo.

1) L'elaborazione di un piano organico fattibile, con finanziamenti certi di intervento sulle infrastrutture materiali e, con particolare riferimento, ai collegamenti terra-mare che consenta ai nodi logistici (porti ed interporti) di migliorare il livello di efficienza del trasporto marittimo;

2) la tutela e la riqualificazione della forza lavoro, in parte ridimensionata dai recenti fenomeni di crisi;

3) il miglioramento della normativa comunitaria a tutela della competitività internazionale della bandiera marittima italiana.

In effetti, seppur in una rapida analisi del cluster marittimo nazionale, i numeri - per quanto noiosi - si ritengono estremamente utili per comprendere l'importanza della posta in gioco.

Il P.I.L. generato dal sistema marittimo nazionale, comprensivo sia della componente industriale, manifatturiera e terziaria, senza tralasciare quella istituzionale, ammonta attualmente a 39,5 mld. di Euro, pari al 2,2% del totale nazionale.

Il contributo maggiore a tale ammontare, proviene come sempre dai settori manifatturieri e terziari, con un P.I.L. pari a quasi 35 mld. di Euro su cui agiscono noti, ma non sempre richiamati, effetti moltiplicativi considerevoli, determinati dalla spesa dei diportisti e dei crocieristi.

Anche il mero aspetto occupazionale (con 213.000 unità di lavoro dirette) si ritiene di estrema rilevanza, ove si consideri che i comparti a maggiore intensità di lavoro sono quelli della pesca, dei trasporti marittimi ed il sistema delle attività portuali (non tralasciando l'indotto generato dalla Marina Militare).

In effetti, a seguito della crisi, già avvertita nel 2009, al netto degli effetti della spesa generata dal turismo, il cluster marittimo registrava un contributo al P.I.L. pari quasi a 33,5 mld. di Euro (29 mld. attribuibili alla componente rappresentata dai trasporti marittimi, dalla cantieristica navale e dalla nautica da diporto, dalla pesca e dalle attività di logistica e servizi portuali).

E' inutile aggiungere che l'intero sistema del cluster marittimo, a causa della crisi generalizzata, ha visto la produttività del settore sensibilmente ridimensionata in tutte le sue componenti di sistema, sia per quanto riguarda i

sistemi occupazionali, che per quanto riguarda la capacità di generare valore aggiunto.

Nell'ambito dell'attenzione che il cluster marittimo riceve da un punto di vista di mera valorizzazione del comparto stesso, normalmente sacrificato da analisi approssimative e da giudizi spesso sorretti da luoghi comuni, si ritiene di rilevare che il comparto nazionale, risulta sicuramente al disotto di comparti come quello della intermediazione finanziaria, della chimica e dell'estrazione di prodotti energetici ma, che si rilevano singolarmente maggiori rispetto ai comparti del cosiddetto "made in Italy", che tanta rilevanza (peraltro meritata) spesso assume nelle analisi dell'andamento dell'economia nazionale, come l'alimentare, il tessile e l'abbigliamento, gli apparecchi meccanici, nonché i più attenzionati ambiti della "technology intensive", quali quelli dell'informatica, della ricerca e dello sviluppo.

Si ritiene che proprio la struttura del cluster marittimo italiano, possa consentire una decisiva spinta verso la ripresa, potendo quest'ultimo ancora contare su asset materiali ed immateriali importanti, che gli derivano da un diffuso sistema di competenze disponibili e dagli elevati standard che lo pongono naturalmente aperto ai mercati esteri.

In effetti, le proiezioni derivanti dalle analisi economiche, indicano chiaramente che l'Italia intensificherà maggiormente i propri interscambi marittimi, guardando con decisione verso la Cina e verso Honk Kong, potendo raggiungere e superare facilmente i 12 mln. di tonnellate già registrate nel 2008, ridimensionate dalla crisi ad 8 mln. di tonnellate, fino a prevedere le 20 mln. di tonnellate concretamente ipotizzate per l'anno 2015.

Vocazione verso l'estremo oriente che non riduce, ma semmai rafforza, la tradizionale vocazione dei porti italiani e dei traffici marittimi che li interessano, verso la sponda sud del Mediterraneo e l'area medio orientale.

Economia di tali paesi che, senza raggiungere i tassi di sviluppo dell'estremo oriente, fa prevedere un apprezzabile tasso di crescita, con una netta propensione favorevole all'apertura verso ulteriori scambi internazionali.

Le sopraccitate proiezioni economiche, ipotizzano verosimilmente che, in virtù di tali dinamiche che investiranno (salvo il protarsi degli attuali disagi economici e politici della aree in questione) un incremento degli attuali traffici attestati su 120 mln. di tonnellate scambiate, a circa 200 mln. di tonnellate (secondo prudenti valutazioni).

Altro panorama che i traffici marittimi italiani potrebbero facilmente cogliere, è quello costituito dall'area adriatico-balcanica, interessata da una economia in costante crescita nell'ultimo decennio e che ha comportato il vivacizzarsi degli scambi via mare con l'Italia, seppur con fasi - negli ultimi anni - decrescenti. In effetti il volume dei traffici ha registrato, tra il 2002 ed il 2009, un incremento del 60%.

L'inevitabile connessione tra gli scambi marittimi da e per l'Italia ed il P.I.L. dei paesi appartenenti alla fascia adriatico-balcanica, portano a ritenere che non è irraggiungibile il passaggio dagli attuali 13,6 mln. di tonnellate scambiate via mare con l'Italia, ad oltre 23 mln. di tonnellate previste per il 2015.

In tale quadro prospettico, si ritiene di non poter ignorare l'attività dello shipping italiano da e verso l'area del Gofo Persico, potendo ipotizzare un incremento dagli attuali 3,3 mln. a 5-6 mln. di tonnellate.

In tale contesto appena descritto, seppur forzatamente generico, le attuali cronache politiche e sociali impongono uno sguardo - anch'esso rapido - al cluster marittimo anche, e si direbbe oggi soprattutto, da un punto di vista di una mera logica occupazionale.

In tale contesto, si rileva che la pesca (considerata non solo come pesca marittima, ma anche come acquacoltura) costituisce il settore con il più alto numero di unità di lavoro, seguita dai trasporti marittimi (con 35.300 unità di lavoro a bordo e 7.100 a terra) e della attività ausiliarie e di logistica portuale (31.874 unità) e, infine, della nautica da diporto (22.300 unità) e della cantieristica navale (11.800 unità).

Analisi e graduatoria, quest'ultima, che deve però tener conto del fatto che la cantieristica costituisce, tutt'oggi, il fattore di maggior generazione di valore, conseguendo il primato - nell'ambito dell'intero cluster marittimo - per quanto attiene il maggiore valore della produzione e dell'esportazione per addetto. Segue il comparto dei traffici marittimi e, a distanza, gli altri comparti dell'intero cluster.

Un ultimo elemento, estremamente significativo in tale contesto, si ritiene quello afferente ai moltiplicatori dell'occupazione nelle attività marittime. Quanto sopra, ove si consideri che una unità di lavoro del cluster, ne attiva quasi due del sistema produttivo.

In tale contesto, la cantieristica è quella che registra dei moltiplicatori più elevati.

Spesso tale settore è stato interessato da analisi, che si ritengono non compiutamente approfondite, in quanto delineano un declino crescente dell'industria italiana e dell'incapacità, nel lungo periodo, di competere con altri mercati. I dati però forniti dagli economisti di settore e dagli analisti della materia sembrano, per molti versi, provare la tesi contraria o, comunque, mitigano in maniera consistente il concetto di indebolimento del settore.

La struttura economica del cluster marittimo nazionale, caratterizzata da una forte integrazione tra l'industria ed i servizi che il cluster propone e manifesta, indica in tale mix un fattore di crescita su cui si è autorizzati a puntare sempre di più.

Quanto sopra confidando che l'armamento italiano nel suo complesso, potrebbe beneficiare di una sempre più auspicata ripresa, alla luce delle previsioni economiche, degli studi ed analisi maggiormente accreditati, che ipotizzano - aldilà della consistente flessione dovuta alla crisi ancora in atto - una nuova crescita della domanda mondiale di prodotti energetici, alimentari, materie prime grezze, con effetto di intensificazione dei trasporti marittimi.

In tale analisi, si ritiene di sorvolare sulla disamina dei servizi logistici portuali ed attività ausiliarie, certamente trattati da altri autorevoli Relatori. Si vuole solo accennare, in conclusione, al ruolo della Sicilia quale naturale "piattaforma logistica" nel Mediterraneo, sia per merci finalizzate alle attività isolate, ovvero per esportazione, quali prodotti dall'economia regionale, ovvero ancora quale "piattaforma logistica" di connessione tra l'Europa ed il bacino del Mediterraneo, che per i traffici che lo interessano, diretti e/o provenienti anche oltre stretti (Gibilterra e Suez).

A tal proposito ed in via del tutto preliminare, per individuare con correttezza il ruolo dell'isola nell'ambito dell'economia nazionale, si ritiene necessario evidenziare che il 47,6% del prodotto greggio nazionale viene raffinato negli impianti siciliani.

In effetti, nel 2012, le aziende siciliane hanno esportato prodotti per un valore complessivo di circa 13 mld. di euro.

Di questi, quasi 10 mld. sono riconducibili a coke e prodotti petroliferi raffinati.

Non può sfuggire la circostanza del paradosso di una regione, quale la Sicilia, a decisa connotazione agricola e che possiede in tale settore "nicchie" di estrema rilevanza, che affida all'export dei prodotti petroliferi la sua caratteristica più peculiare.

Nell'ambito di tale visione, e tenendo conto della esigenza di realizzare se non una governance, ma quanto meno un piano di indirizzo comune tra i porti, si è ritenuto indispensabile porre a confronto ed in sinergia, nell'ambito degli scali esistenti nella Sicilia orientale, favorendo un confronto delle varie politiche portuali poste in essere da tutti gli Enti istituzionali interessati (Autorità Marittima, Autorità Portuali), finalizzando tale tentativo al superamento, per così dire istituzionale, che l'attuale norma sembra disegnare con particolare riferimento alle Autorità portuali.

In verità, tali difficoltà sembrano chiaramente recepite nel tentativo di estendere la competenza di una Autorità Portuale a più porti, rendendo così di fatto

sinergica la singola attività di ciascun scalo, consentendo la visione di sistema di un'area economica e geografica omogenea.