

3. LE PRINCIPALI DINAMICHE SETTORIALI

3.1. I trasporti marittimi

L'analisi dei flussi di traffico è stata condotta in riferimento alle sue tradizionali componenti: da una parte la domanda da parte di passeggeri e di merci, dall'altra i traffici di cabotaggio e quelli internazionali. Rinviando alle tabelle e ai grafici riportati alla fine del capitolo, i flussi di trasporti che interessano le merci risultano caratterizzati da due fenomeni contrastanti: la crescita del traffico internazionale e, specialmente in Italia, la contemporanea contrazione di quello di cabotaggio.

Al livello internazionale tale fenomeno è spiegato dall'aumento degli scambi intercontinentali, i quali solo in misura molto contenuta possono essere assorbiti dagli altri vettori (treno, aereo e camion); al contrario, per quanto riguarda i traffici interni, nonostante vi sia stato un aumento complessivo notevole, una buona parte è stata assorbita in misura sempre più consistente dall'autotrasporto. La navigazione internazionale rappresenta pertanto il principale business degli armatori i quali, proprio per le caratteristiche specifiche di questo servizio, possono contare in molti ordinamenti, anche europei, su agevolazioni di carattere fiscale e retributivo.

Per quanto riguarda la navigazione di cabotaggio, la situazione è piuttosto articolata: in Europa, alcuni Paesi hanno da tempo avviato specifiche politiche di potenziamento dei trasporti marittimi e di riduzione del costo operativo della loro flotta, mentre altri lo stanno facendo in questi ultimi anni con l'obiettivo di decongestionare l'ormai saturata rete stradale e in vista del completo abbattimento delle riserve nazionali di traffico previsto per il 1999.

Per comprendere come i fenomeni considerati si siano affermati in Italia si è osservata l'evoluzione, da una parte, della flotta mercantile italiana e, dall'altra, dei volumi di traffico gestiti dai porti italiani.

La consistenza della flotta italiana

Dall'analisi degli indicatori relativi alla consistenza della flotta italiana emerge una drastica riduzione del naviglio che prende avvio alla fine degli anni 70 e si conclude alla fine degli anni 80 con una perdita di circa 4 milioni di Tsl.

Con l'inizio degli anni 90 si assiste ad una lieve e breve inversione di tendenza favorita anche da alcuni provvedimenti di carattere normativo che sembrerebbero aver contenuto il declino della flotta nazionale. Tali provvedimenti infatti hanno permesso di compensare in parte gli alti costi delle navi battenti bandiera italiana dando la possibilità agli armatori italiani di noleggiare le proprie navi senza equipaggio (*bare boat charter out*). In particolare dal 1990 al 1995 sono state 83 le navi, per una stazza complessiva di 1.875.923 Tsl, ad utilizzare tali provvedimenti (1).

La normativa citata, oltre ad aver permesso di contenere il declino della flotta, ha favorito l'aumento del numero delle navi di recente costruzione: quelle con meno di 14 anni rappresentano il 64,6% del totale (2) (comprendendo anche le navi in *bare boat charter out*, mentre quelle sotto bandiera italiana sono il 60,6%).

La flotta italiana pertanto non sembra godere di quei vantaggi descritti in precedenza, subendo così le conseguenze negative, non solo della flessione del traffico di cabotaggio, ma anche dei maggiori costi di esercizio imposti dall'ordinamento nazionale nello svolgimento di servizi di navigazione internazionale.

La difficile situazione dell'armamento italiano si evince anche dalla posizione della flotta italiana al livello internazionale. Nonostante il recente incremento della flotta nazionale, la quota del naviglio battente bandiera italiana rimane ancora in secondo piano rispetto agli altri Paesi concorrenti. L'Italia si trova al 17° posto della graduatoria delle flotte mondiali e gestisce l'1,4% della flotta mondiale, mentre bandiere di altri paesi europei riguardano porzioni della flotta mondiale molto più importanti: la Grecia il 6,0% e la Norvegia il 4,4% (3).

Un'analoga osservazione può farsi anche se si considera l'insieme della flotta controllata dall'armamento italiano (quindi anche il naviglio iscritto nei registri internazionali o in *bare boat charter out*).

In questa seconda classifica l'Italia, pur recuperando alcune posizioni e collocandosi al 16° posto (gestendo l'1,6% della flotta mondiale), è tuttavia superata da altri Paesi europei: oltre che dalla Grecia (che gestisce il 17,1% della flotta mondiale) e dalla Norvegia (che ne gestisce il 6,9%), anche dalla Svezia, dalla Germania e dal Regno Unito (4).

NOTE

1. Nel 1996 le navi italiane in *bare boat charter out* erano 92 per 2.187.822 tsl pari al 25% del totale della flotta di proprietà italiana.
2. Nel 1996, il tonnellaggio italiano sotto i quattordici anni è pari al 63,5%, con il 27,5% sotto i cinque anni.
3. Nel 1996 l'Italia è passata al 18° posto nella graduatoria mondiale con l'1,3% della flotta mondiale. Anche la percentuale delle flotte di bandiere di altri paesi europei si è ridotta: Grecia 5,4%; Norvegia 3,7%.
4. Nel 1996 l'Italia ha mantenuto la sua posizione nella graduatoria mondiale per controllo armatoriale.

I trasporti marittimi

L'evoluzione delle dimensioni della flotta italiana sembra confermare il trend di progressivo indebolimento della marina mercantile nazionale nell'ambito dei mercati internazionali al quale sarà necessario porre rimedio, tenuto conto che il 90% del commercio esterno e quasi il 30% del commercio interno dell'Unione europea si svolge per mare.

Si tratta di un ambito dell'economia nazionale e comunitaria di particolare rilievo, in cui l'Italia nel corso degli anni 80 ha perso in misura crescente quote di mercato, non solo in relazione alla diminuzione del naviglio, ma anche a causa di una perdita di competitività delle strutture portuali.

I traffici gestiti dai porti italiani tra gli anni 70 e 80, sia di navigazione internazionale che di cabotaggio, sono in calo. Infatti mentre nel 1970 i trasporti marittimi di merci in Italia rappresentavano il 26,9% del trasporto merci complessivo, nel 1994 essi scendono al 19,1 % favorendo un aumento considerevole del trasporto su strada, che dal 44,2% del 1970 passa ad assorbire il 61,5% del traffico.

Non si tratta solo di un calo di quantità, ma anche di qualità della merce, visto che mentre nel 1980 il traffico merci marittimo rappresentava il 40% del valore complessivo delle merci trasportate, nel 1993 esso è solo il 25%.

Allo stesso modo i traffici merci internazionali gestiti dai porti italiani, pur non risentendo della concorrenza delle altre modalità di trasporto, registrano un andamento involutivo. Nel 1979 le unità in navigazione internazionale che hanno sbarcato merce e passeggeri in Italia sono state 37.582 per un tonnellaggio complessivo di 208.378.169 Tsn, mentre nel 1983 sono solo 32.387 navi per complessive 173.757.605 Tsn.

Con l'avvio degli anni 90, anche per le realtà portuali sono stati varati provvedimenti normativi orientati a riequilibrare un settore economico che rischiava di compromettere l'intero sistema della marina mercantile. Tali provvedimenti, meglio noti sotto il nome di processo di privatizzazione dei porti o riforma delle autonomie portuali, hanno consentito la privatizzazione dei principali servizi gestiti dal porto.

L'innesto di nuove forze imprenditoriali ha favorito un rilancio dell'attività portuale. A tale proposito si può riportare l'esempio del traffico dei contenitori: nel 1984 sono transitati nei porti italiani 1.714.317 container corrispondenti a 14.592.655 tonnellate di merce. Nel 1989 si è passati a 1.806.139 container per 14.689.944 tonnellate, con un aumento dei traffici dello 0,6%. È nel 1993 che si registra un vero e proprio boom del traffico, con una movimentazione di container che arriva a 2.435.806 unità corrispondenti a 21.692.381 tonnellate di merci, con un incremento del 47,6% rispetto al 1989 (5).

NOTA

5. Nel 1996, si è rilevato un aumento di circa il 70% rispetto al 1993 con un totale di 3.530.202 Teu.

3.2. L'attività cantieristica

Come noto, uno dei principali problemi che ha attraversato l'attività cantieristica negli ultimi venti anni riguarda l'adeguamento della capacità produttiva dei cantieri navali rispetto alle richieste provenienti dal mercato. Infatti, dagli anni 60 ad oggi l'affermazione nel mondo dei trasporti di nuovi vettori veloci e il notevole impiego di sistemi integrati e tecnologicamente avanzati, hanno ridotto in modo consistente sia la domanda di nuove navi che di forza di lavoro necessaria

ad un cantiere per sostenere le sfide del mercato. Proprio per esaminare l'evoluzione di tali fenomeni nell'ambito della cantieristica italiana sono stati esaminati alcuni indicatori: la quota italiana degli occupati nella Cee nel settore delle costruzioni di navi; gli occupati nel settore delle costruzioni mercantili nei principali paesi europei; l'evoluzione in Italia dei nuovi ordini e dei completamenti di navi.

Si può notare che fino al 1990 si assiste ad un incremento presso i cantieri italiani degli occupati nelle costruzioni di navi mercantili sull'insieme degli occupati Cee nel settore (che raggiunge il 16% proprio nel 1990). Questa, solo nel 1994 raggiunge il 12%. La lievitazione della porzione di occupati nel settore, in relazione all'andamento dell'insieme dei paesi Cee, testimonia il ritardo della cantieristica italiana nel contenere la propria eccedenza di capacità produttiva in una fase di crisi della domanda di nuove imbarcazioni. Si tratta di un fenomeno per certi versi sorprendente proprio perché in controtendenza rispetto agli altri paesi europei. Tale incremento viene tuttavia bilanciato da una considerevole riduzione degli addetti a partire dagli anni 90 che porta il loro livello al di sotto di quello del 1986.

Sembrerebbe pertanto che la cantieristica italiana sia riuscita ad adeguare, seppur in ritardo, la propria forza lavoro rispetto ai livelli medi europei ed internazionali, concentrando in un breve lasso di tempo tale riduzione.

Allargando il campo di analisi agli altri indicatori dell'attività cantieristica si può notare un comportamento differenziato tra l'andamento dei nuovi ordini, e dei completamenti di navi:

- l'*order book*, ovvero il numero complessivo di ordini di navi non ancora costruite (portafoglio contratti), è in costante aumento a partire dal 1984;
- i nuovi ordini, ovvero il numero di contratti acquisiti nel corso dell'anno, hanno un andamento altalenante anche se tendenzialmente in crescita a partire dal 1984;
- i completamenti di navi sono in costante calo dal 1980 al 1986, anno in cui la cantieristica si avvicina pericolosamente a quota zero, mentre a partire dal 1988 registrano una costante crescita.

L'esame di tali dati sembra mostrare che alla riduzione della forza lavoro non ha corrisposto né una riduzione della presenza sul mercato dei cantieri italiani (visto che il portafoglio contratti e l'ordinazione di navi nuove è in costante aumento), né un contenimento dei completamenti di navi, visto che essi sono perfettamente allineati con l'andamento delle ordinazioni di navi nuove e, soprattutto, molto lontani dalla quota "0" che ha caratterizzato gli anni 80.

3.3. Il diporto

Il diporto in Italia, come più volte ricordato nell'ambito del presente studio, è stato spesso erroneamente considerato un'attività turistico sportiva d'élite. Tale considerazione, mentre è confermata dall'andamento dei principali indicatori dell'industria della nautica, i quali sembrano essere più positivi nei periodi di benessere economico e decisamente negativi nei momenti di recessione economica, non corrisponde alla realtà sul parco nautico italiano, che è formato per il 90% da unità classificabili, per le loro ridotte dimensioni, come semplici natanti.

Tale interpretazione è inoltre riduttiva perché, in primo luogo, considera esclusivamente il mercato italiano senza tenere conto di quello internazionale, sempre più interessato alla produzione italiana, in secondo luogo, ritiene omogeneo il mercato italiano, che è invece costituito da diversi prodotti, ciascuno con ben diverse tipologie della domanda di riferimento. Per superare questo genere di visione approssimativa del settore, si è presa in considerazione l'evoluzione di tre indicatori: il fatturato complessivo, il saldo commerciale e la distribuzione delle imbarcazioni immatricolate al livello nazionale.

Il fatturato complessivo dell'industria del diporto è in costante aumento nel corso di tutti gli anni 80. In tale periodo si assiste ad una crescita esponenziale della vendita di barche, specie di quelle di piccole dimensioni ed a motore. Tale crescita tuttavia viene bruscamente interrotta con l'inizio degli anni 90, anche a causa di una serie di provvedimenti normativi che bloccano in Italia il mercato. La flessione del mercato italiano (una perdita di quasi 3.000 miliardi tra il 1990 e il 1993) è stata compensata dal consolidamento delle esportazioni le quali nel 1994 hanno permesso un nuovo rialzo del fatturato.

Lo sviluppo della domanda da parte dei mercati esteri per i costruttori italiani è ulteriormente confermata dall'andamento del saldo commerciale dell'industria del diporto che a partire dal 1990 torna a crescere soprattutto in relazione all'incremento delle vendite all'estero.

Un altro elemento utile a comprendere la realtà italiana del diporto riguarda l'analisi della distribuzione sul territorio nazionale dei possessori di barche. La propensione ai consumi nautici, e forse anche la passione per il mare, non appare omogenea nel Paese. Ad esempio andando ad analizzare tale dato, si può notare che solo tre regioni (Liguria, Veneto e Toscana) detengono più della metà della flotta da diporto italiana. Inoltre, mentre si osserva una maggiore diffusione di barche a vela nei porti del Nord d'Italia, le imbarcazioni a motore primeggiano nei porti del Sud.

In conclusione, l'analisi dell'evoluzione degli indicatori riportati mette in evidenza una netta contrazione del mercato nazionale del diporto a cui l'industria ha risposto rivolgendosi al mercato estero. La crisi delle vendite tuttavia non può essere certamente dovuta ad una riduzione della propensione da parte dei consumatori nei confronti di tale attività turistica e sportiva, bensì alla scarsa disponibilità di adeguate infrastrutture portuali, unitamente all'aumento dei costi indotti dalle politiche fiscali.

3.4. Le attività della pesca

L'andamento dell'attività della pesca appare difficilmente raffrontabile con quello delle altre realtà produttive del mare. Come emerge dall'analisi dei dati riportati nell'allegato, tale comparto sembra caratterizzato infatti da una stazionarietà dei livelli produttivi e da uno scarso rinnovo nella flotta, associato tuttavia ad un notevole aumento della domanda, testimoniato sia dall'incremento dei consumi delle famiglie, sia dall'aumento delle importazioni di prodotti dall'estero. Infatti, la produzione negli ultimi venti anni è rimasta piuttosto stabile, rendendo pressoché costante la quantità complessiva del pescato (si è passati dai 3.058.850 quintali nel 1981 ai 2.947.273 del 1992).

Nel corso del tempo si è registrato un ritardo nel rinnovamento della flotta: oggi è composta in buona parte da motonavi con più di venti anni. In particolare tale quota rappresenta il 48% delle imbarcazioni, e circa il 51% della loro stazza complessiva.

A fronte di tale scarsa dinamica della produzione e del rinnovo della flotta, fa invece riscontro un aumento del consumo di pesce da parte degli italiani. Infatti analizzando i dati relativi ai consumi alimentari degli italiani tra il 1970 e il 1994 si può notare che il consumo di tale prodotto è aumentato maggiormente (+36%) rispetto ad altri generi alimentari, quali la carne (+27%), il pane e i cereali (+15%). Questo incremento testimonia pertanto una forte crescita della domanda di prodotti ittici da parte della popolazione, che è stata però soddisfatta più da produttori esteri che da quelli nazionali. Tale fenomeno, giustificato in parte da una maggiore richiesta di tipologie di prodotti non presenti nelle acque nazionali, ha inciso gravemente sul saldo commerciale del settore, che presenta, di anno in anno, valori sempre più negativi.

Occorre infine sottolineare che la situazione descritta non riguarda certamente le attività a valle della produzione della pesca, che in virtù dell'aumento e diversificazione dei consumi registra una consistente crescita. È questo il caso delle attività di lavorazione e di conservazione del pesce e di alcuni segmenti delle attività di distribuzione e commercializzazione dei prodotti di pesce e a base di pesce.

Fig. 1 - Evoluzione della flotta italiana di stazza superiore alle 100 Tsl

Fonte: elaborazione Censis su dati Registro navale italiano e Confitarma, anni vari

Tab. 1 - Consistenza della flotta mondiale per bandiera nazionale all'1 gennaio 1996 (*)

	V.a. tsl	% su totale
1 Panama	71.922	14,66
2 Liberia	59.822	12,19
3 Grecia	29.435	6,00
4 Cipro	24.653	5,02
5 Bahamas	23.603	4,81
6 Norvegia	21.551	4,39
7 Giappone	19.913	4,06
8 Malta	17.678	3,60
9 Cina	16.943	3,45
10 Russia	15.202	3,10
11 Singapore	13.610	2,77
12 USA	12.761	2,60
13 Hong Kong	8.795	1,79
14 Filippine	8.744	1,78
15 India	7.127	1,45
16 Corea del Sud	6.972	1,42
17 ITALIA (**)	6.699	1,37

18	Turchia	6.268	1,28
19	San Vincenzo	6.165	1,26
20	Taiwan	6.104	1,24
21	Danimarca	5.747	1,17
22	Germania	5.626	1,15
23	Brasile	5.077	1,03
24	Ucraina	4.613	0,94
25	Regno Unito	4.413	0,90
26	Paesi Bassi	4.606	0,94
27	Iran	2.902	0,59
28	Francia	4.194	0,85
	Altri	69.517	14,17
Totale mondiale (**)		490.662	100,00

(*) Navi superiori alle 100 tsl

(**) Al 31 dicembre 1996

18	Italia	6.594	1,30
Totale mondiale		507.873	100

Fonte: Lloyd's Register of Shipping

Tab. 2 - Internazionalizzazione della flotta mondiale (tonnellaggio complessivo controllato dall'armamento dei principali Paesi marittimi all'1/1/1996)

	Totale	Flotta controllata (navi superiori alle 1.000 tsl)				
		Con bandiera nazionale	Con bandiera estera	Quota % con bandiera estera	Quota % su flotta mondiale	
1	Grecia	118.275	50.226	68.049	57,5	17,1
2	Giappone	87.082	23.561	63.521	72,9	12,6
3	Norvegia	48.041	28.532	19.509	40,6	6,9
4	USA	47.801	13.124	34.677	72,5	6,9
5	Cina	34.242	22.517	11.725	34,2	4,9
6	Hong Kong	30.977	6.731	24.246	78,3	4,5
7	Regno Unito	21.377	4.300	17.077	79,9	3,1
8	Corea del Sud	20.481	9.348	11.133	54,4	3,0
9	Germania	17.040	5.938	11.102	65,2	2,5
10	Russia	15.954	11.935	4.019	25,2	2,3
11	Taiwan	14.266	7.552	6.714	47,1	2,1
12	Svezia	13.358	2.120	11.238	84,1	1,9
13	Singapore	12.537	7.599	4.938	39,4	1,8
14	India	11.929	10.802	1.127	9,4	1,7
15	Danimarca	11.428	7.130	4.298	37,6	1,6
16	ITALIA (*)	10.842	7.373	3.469	32,0	1,6
17	Brasile	9.308	7.956	1.352	14,5	1,3
18	Arabia Saudita	9.207	973	8.234	89,4	1,3
19	Turchia	9.161	9.094	67	0,7	1,3
20	Francia	6.945	3.514	3.431	49,4	1,0
21	Ucraina	5.652	4.651	1.001	17,7	0,8
22	Paesi Bassi	5.065	3.024	2.041	40,3	0,7
23	Svizzera	5.049	541	4.508	89,3	0,7
24	Filippine	4.616	4.478	138	3,0	0,7
25	Iran	4.578	4.549	29	0,6	0,7
26	Romania	4.354	3.367	987	22,7	0,6
27	Indonesia	4.018	2.718	1.300	32,4	0,6
28	Belgio	3.875	13	3.862	99,7	0,6
29	Kuwait	3.836	2.906	930	24,2	0,6
30	Finlandia	3.372	1.096	2.276	67,5	0,5
	Altri	57.193	34.317	22.873	40,0	8,3
	Ignoto controllo armatoriale	41.280	0	41.280	0	6,0
Totale mondiale (*)		693.139	301.985	391.151	55,4	100,0

(*) Al 31 dicembre 1996

ITALIA	11.064	7.175	3.889	35,0	1,6
Totale	713.303	292.015	421.287	59,0	-

Fonte: ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services

Tab. 3 - Consistenza della flotta mondiale per bandiera nazionale e tipo di nave all'1/1/1996

Bandiera Tpl-rank	Petroliere		Chimichiere		Gassiere		Portarinfuse		Navi carico misto	
	N.	1.000 tpl	N.	1.000 tpl	N.	1.000 tpl	N.	1.000 tpl	N.	1.000 tpl
1 Panama	720	37.427	156	1.059	165	2.109	909	43.088	18	2.909
2 Liberia	494	56.208	77	1.574	77	2.166	411	22.143	43	5.641
3 Grecia	334	25.369	33	324	7	59	437	20.523	19	2.131
4 Cipro	143	8.522	19	162	4	9	548	20.985	13	1.182
5 Bahamas	200	19.752	23	248	19	317	121	6.063	19	1.681
6 Norvegia (totale)	184	18.228	61	1.161	88	2.306	95	4.876	27	2.266
Norvegia (Nis)	145	16.016	54	1.143	88	2.306	89	4.858	27	2.266
Norvegia (Nor)	39	2.213	7	17	0	0	6	17	0	0
7 Malta	235	12.523	15	139	4	26	302	10.910	9	636
8 Giappone	737	10.799	373	448	198	1.355	469	9.969	1	248
9 Cina	344	3.831	22	47	16	20	338	10.796	0	0
10 Singapore	352	9.284	15	48	11	240	107	5.600	7	771
11 Hong Kong	38	1.204	2	5	3	76	130	11.569	3	427
12 Stati Uniti	131	8.457	8	208	14	900	14	636	2	167
13 Filippine	91	272	8	10	19	30	231	10.974	0	0
14 Russia	289	3.320	11	30	0	0	72	1.332	16	1.532
15 India	84	4.718	8	155	6	58	136	4.948	3	312
16 Turchia	93	1.523	31	93	5	14	150	5.452	12	1.348
17 Corea del Sud	123	873	53	118	22	52	139	6.534	0	0
18 Taiwan	27	1.665	1	1	0	0	55	4.361	1	169
19 Saint Vincent	73	1.600	15	95	5	27	103	3.384	3	313
20 ITALIA	178	3.563	69	281	42	262	36	2.653	1	83
21 Brasile	65	3.489	8	132	14	63	46	1.921	12	1.731
22 Danimarca (totale)	41	2.984	28	102	30	305	15	955	0	0
Danimarca (Dis)	35	2.976	27	99	30	305	13	943	0	0
Danimarca (Den)	6	8	1	3	0	0	2	12	0	0
23 Regno Unito	113	3.974	14	50	11	246	20	887	0	0
24 Germania	27	225	8	35	13	123	6	117	5	281
25 Francia	49	4.052	4	20	8	140	10	539	0	0
26 Isole Marshall	10	3.005	0	0	0	0	30	1.046	1	165
27 Ucraina	37	134	2	11	0	0	39	1.383	0	0
28 Bermuda	16	3.240	0	0	16	767	8	424	1	13
29 Olanda	34	1.118	22	257	16	50	8	262	0	0
30 Malesia	81	851	12	249	14	605	39	1.755	0	0
Altri	1.268	21.814	185	1.004	125	2.279	536	16.566	6	698
Totale	6.611	274.024	1.283	8.066	952	14.604	5.560	232.651	222	24.704
% sul totale	17,9	39,0	3,5	1,1	2,6	2,1	15,0	33,1	0,6	3,5

* Navi oltre le 300 tpl

Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistic (ISL), Brema su dati Lloyd's Register

Tab. 4 - Consistenza della flotta mondiale per bandiera regionale e tipo di nave all'1/1/1996

Bandiera Tpl-rank	Porta container		Navi da carico generale		Navi passeggeri		Totale			
	N.	1.000 tpl	N.	1.000 tpl	N.	1.000 tpl	N.	%	1.000 tpl	%
1 Panama	291	7.583	1.937	13.092	139	271	4.335	11,7	107.538	15,3
2 Liberia	142	3.957	288	4.115	47	229	1.579	4,3	96.034	13,7
3 Grecia	35	779	296	1.967	247	287	1.408	3,8	51.439	7,3
4 Cipro	100	1.684	705	6.595	39	117	1.571	4,2	39.256	5,6

5	Bahamas	39	817	509	6.191	89	337	1.019	2,8	35.407	5,0
6	Norvegia (Totale)	5	84	426	3.337	233	166	1.119	3,0	32.423	4,6
	Norvegia (NIS)	5	84	236	3.051	16	68	660	1,8	29.791	4,2
	Norvegia (NOR)	0	0	190	285	217	98	459	1,2	2.631	0,4
7	Malta	23	502	427	3.761	45	65	1.060	2,9	28.561	4,1
8	Giappone	40	1.126	1.337	2.675	416	581	3.571	9,6	27.200	3,9
9	Cina	87	1.666	1.009	7.151	152	190	1.968	5,3	23.700	3,4
10	Singapore	91	2.045	187	2.086	14	6	784	2,1	20.082	2,9
11	Hong Kong	40	987	52	847	56	11	324	0,9	15.125	2,2
12	Stati Uniti	82	2.757	95	1.573	49	77	395	1,1	14.775	2,1
13	Filippine	14	221	372	1.962	133	135	868	2,3	13.603	1,9
14	Russia	33	377	1.488	6.321	49	56	1.958	5,3	12.968	1,8
15	India	6	111	124	787	17	31	384	1,0	11.120	1,6
16	Turchia	1	12	451	1.596	115	43	858	2,3	10.081	1,4
17	Corea del Sud	53	1.335	244	940	36	20	670	1,8	9.874	1,4
18	Taiwan	85	2.666	66	270	4	5	239	0,6	9.136	1,3
19	Saint Vincent	18	161	507	2.905	19	21	743	2,0	8.506	1,2
20	ITALIA	14	399	138	688	201	391	679	1,8	8.319	1,2
21	Brasile	11	248	71	429	18	9	245	0,7	8.022	1,1
22	Danimarca (Totale)	62	2.152	268	854	83	135	527	1,4	7.487	1,1
	Danimarca (DIS)	61	2.101	235	791	6	17	407	1,1	7.232	1,0
	Danimarca (DEN)	1	51	33	63	77	117	120	0,3	255	0,0
23	Regno Unito	37	1.358	141	528	99	229	435	1,2	7.273	1,0
24	Germania	147	4.063	323	1.396	84	128	613	1,7	6.368	0,9
25	Francia	17	618	58	381	62	114	208	0,6	5.863	0,8
26	Isole Marshall	15	746	26	172	0	0	82	0,2	5.134	0,7
27	Ucraina	12	131	382	3.187	21	18	493	1,3	4.865	0,7
28	Bermuda	7	154	18	184	4	8	70	0,2	4.790	0,7
29	Olanda	31	986	393	1.989	28	62	532	1,4	4.724	0,7
30	Malesia	25	430	185	741	22	5	378	1,0	4.636	0,7
	Altri	184	3.079	4.785	21.694	811	899	7.900	21,0	68.034	9,7
	Totale	1.747	43.234	17.308	100.414	3.332	4.646	37.015	100,0	702.343	100,0
	% sul totale	4,7	6,2	46,8	14,3	9,0	0,7	100,0	-	100,0	-

* Navi oltre le 300 tpi

Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistic (ISL), Brema su dati Lloyd's Register

Fig. 2 - Composizione della flotta mondiale di stazza superiore alle 300 Tsl al 1/1/1996

Fonte: elaborazione Institute of Shipping Economics and Logistic (ISL), Brema su dati Lloyd's Register

Fig. 3 - Navigazione di cabotaggio: merci trasportate (Tkm)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 4 - Navigazione di cabotaggio: passeggeri trasportati (Tkm)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 5 - Navigazione di cabotaggio: percentuale di merci trasportate (Tkm)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 6 - Navigazione di cabotaggio: percentuale di passeggeri trasportati (Tkm)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 7 - Navi arrivate nei porti italiani (Tsn)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 8 - Merci movimentate nei porti italiani (tonnellate)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 9 - Passeggeri movimentati nei porti italiani

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Fig. 10 - Movimento contenitori nei porti italiani (tonnellate)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto nazionale dei trasporti, 1995

Tab. 5 - Misura della concentrazione dei traffici sui porti italiani (1994)

	Totale sbarco/ totale imbarco	N. porti con il 90% del traffico
<i>Traffico passeggeri</i>		
Cabotaggio	- sbarco	26
	- imbarco	26
Internazionale	- sbarco	9
	- imbarco	10
<i>Traffico merci</i>		
Cabotaggio	- sbarco	30
	- imbarco	25
Internazionale	- sbarco	19
	- imbarco	21
Prodotti agricoli	- sbarco	21
	- imbarco	15
Prodotti alimentari	- sbarco	23
	- imbarco	23
Combustibili/min. solidi	- sbarco	9
	- imbarco	5
Prodotti petroliferi	- sbarco	16
	- imbarco	9
Minerali	- sbarco	3
	- imbarco	8
Prodotti metallurgici	- sbarco	13
	- imbarco	9
Concimi	- sbarco	18
	- imbarco	3
Minerali greggi/manufatti, materiali da costruzione	- sbarco	28
	- imbarco	20
Prodotti chimici	- sbarco	21

	- imbarco	18
Macchine/manif.	- sbarco	24
	- imbarco	23

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1994

Tab. 6 - Graduatoria dei principali porti italiani per tipo di traffico (1994)

Porti	Traffico passeggeri		Traffico merci		Traffico merci								
	Internaz.	Cabotaggio	Internaz.	Cabotaggio	Prodotti agricoli	Prodotti alimentari	Combust. min. solidi	Prodotti petroliferi	Minerali gascami	Prodotti metall.	Minerali manifatt./mater. da costruz.	Prodotti chimici	Macchine veicoli/man
Ancona	2	•	12	•	8	10	•	•	•	•	22	19	19
Augusta	•	•	4	2	•	27	•	2	•	•	21	3	•
Bari	4	•	18	•	•	•	•	•	•	•	•	•	10
Brindisi	1	•	13	14	20	19	•	•	•	•	•	18	6
Capri	•	2	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Civitavecchia	•	5	16	3	14	14	•	13	•	9	8	17	5
Genova	3	6	2	1	6	3	4	4	3	2	10	4	1
Ischia P.	•	3	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
La Spezia	•	•	11	•	3	6	6	•	•	6	4	9	3
Livorno	5	7	9	4	4	4	•	8	•	11	2	5	2
M. di Carrara	•	•	17	•	•	•	•	•	•	•	1	•	•
Napoli	•	1	14	6	2	2	•	•	•	•	12	7	11
Piombino	•	4	15	11	17	17	7	•	2	5	20	•	7
Porto Foxi	•	•	5	8	•	•	•	3	•	•	•	14	•
Ravenna	•	•	8	10	5	1	•	11	•	4	5	2	15
Santa Panagia	•	•	7	9	•	•	•	5	•	•	•	•	•
Savona/Vado	•	•	10	12	7	18	3	9	•	8	•	15	22
Taranto	•	•	3	7	•	•	1	14	1	1	7	16	•
Trieste	7	•	1	13	16	15	2	1	•	•	23	12	8
Venezia	6	•	6	5	1	5	5	6	•	3	3	1	18

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat - Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani - 1994

Fig. 11 - Quota italiana sulla Cee degli occupati nelle costruzioni di navi (%)

Fonte: elaborazione Censis su dati Fincantieri

Fig. 12 - Indicatori dell'attività cantieristica (Italia)

Fonte: elaborazione Censis su dati Fincantieri

Fig. 13 - Fatturato della nautica da diporto, mercato interno (milioni di lire correnti)

Fonte: Ucina, La nautica italiana, n. 53

Fig. 14 - Fatturato della nautica da diporto, mercato interno ed esportazioni (mil. lire correnti)

Fonte: Ucina, La nautica italiana, n. 53

Fig. 15 - Produzione della pesca (milioni di lire correnti)

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche della caccia e della pesca, anni vari

Fig. 16 - Naviglio da pesca motorizzato (Tsl)

4. IL PANEL DEI TESTIMONI PRIVILEGIATI

4.1. Considerazioni di sintesi

Il panel degli esperti è stato realizzato attraverso 27 interviste a personalità suddivise per settori di appartenenza (politica e istituzioni, economia e industria, finanza, costume e stampa, cultura e ricerca, Europa) e selezionate in base all'autorevolezza, alla rappresentatività, alle competenze e ai particolari legami con il mare (cfr. l'elenco degli intervistati al paragrafo 4.8).

La semplificazione e la schematizzazione costituiscono i maggiori rischi che si corrono in una analisi trasversale delle opinioni, per di più quando si tratta un tema ampio e complesso quale il mare nella sua accezione più ampia, economica, storica e culturale. Tuttavia l'eterogeneità dei soggetti, la loro diversa estrazione culturale e professionale, l'articolazione delle esperienze e i diversi punti di osservazione, costituiscono una vera e propria ricchezza che rischia di svanire senza una lettura trasversale d'insieme.

L'unica possibilità di rimanere fedeli alle idee originali è l'interpretazione dei singoli brani all'interno di una griglia concettuale astratta che permetta una destrutturazione finalizzata alla successiva ricostruzione di un discorso "policefalo", dove non tutto sia coerente ma il ragionamento sia compiuto.

Una ulteriore riflessione preliminare riguarda i sistemi interpretativi utilizzati dai vari interlocutori che, malgrado la diversa matrice (storicista, sociologica, antropologica o economica) concentrano tutti la propria attenzione su alcune problematiche invariante:

- *la fragilità e discontinuità del rapporto tra il mare e gli italiani;*
- *la debolezza storica della cultura marittima nazionale;*
- *la frammentazione e l'arretratezza sistemica del settore nel suo complesso;*
- *la transitorietà del momento, a cavallo tra economia protetta e liberalizzazione dei mercati.*

Non altrettanto costanti sono risultate al contrario le cause addotte dagli intervistati per queste fenomenologie. Infatti le motivazioni riportate sono state molto più articolate e difficilmente semplificabili, anche se è possibile ricondurle ai seguenti macro fenomeni:

- *il legame tra gli italiani e il mare pur essendo radicato (storicamente e culturalmente) a tal punto da diventare una dipendenza (dei primi dal secondo), non si è mai trasformato in un maturo e consapevole bisogno soddisfatto;*
- *l'assenza di una politica culturale ed economica a favore del mare che ha determinato l'emarginazione storica di questo rispetto all'economia terranea;*
- *la conformazione "compartimentale" dell'economia del mare, pur avendo comportato dei vantaggi di "nicchia", non solo ha creato difficoltà al dialogo orizzontale ma ha di fatto determinando una vera e propria frattura con l'economia della terra.*

L'economia del mare è una sorta di "Italia blu" i cui confini non si limitano alle coste ma penetrano, oggi più che mai, all'interno del territorio nazionale, con esso dialogano, si integrano e si arricchiscono culturalmente ed economicamente. Il mare vive in funzione della terra e viceversa, siano essi intesi come ecosistemi che come economie diverse e complementari.

Oggi l'Italia blu, l'economia del mare, è debole perché è debole il suo rapporto con la terra in termini di reti trasportistiche, di cultura d'impresa, di politica strategica e di alleanze. E non è un caso che i settori maggiormente dinamici siano ritenuti quelli che più degli altri si sono aperti all'economia della terra. Inoltre è opinione comune che la debolezza nei confronti della terra si manifesta in modo ancora più evidente *nel settore della cultura*, e in particolare:

- *nella scuola*, sia essa quella dell'obbligo che quella superiore degli Istituti nautici, per finire con l'Università e nei corsi di specializzazione post-universitaria;
- *nei mass-media*, che continuano a riproporre un modello di mare tutto passivo, fatto di spiaggia, sole, abbronzatura;
- *nelle campagne promozionali e nell'advertising* sia dei prodotti di largo consumo, che nella moda, che nei settori turistico e della nautica da diporto.

Per quanto riguarda il futuro i vari interlocutori concordano sulla necessità e opportunità di ricollocare il mare al centro del processo di sviluppo del Paese, sia per motivi di ordine strategico/politico che economico.

Il presente e il futuro sembrano generalmente caratterizzarsi, pur con le dovute differenziazioni settoriali, con aggettivazioni positive e di generale accrescimento di interesse, opportunità, dinamismo e reattività dei soggetti.

La scelta prioritaria deve essere *rafforzare l'integrazione dell'Italia blu nel territorio nazionale*, in particolare nel Mezzogiorno, agendo contemporaneamente su un duplice fronte:

- *sul sistema infrastrutturale* tendendo sia al rafforzamento che all'innalzamento di efficienza del sistema;
- *sull'innovazione e riorganizzazione del sistema industriale* e delle imprese favorendo i processi di modernizzazione.

Diverse sono ovviamente *le proposte e le modalità di intervento*, che possono essere ricondotte all'interno dei seguenti ambiti:

- *legislativo e normativo*: attraverso la revisione dell'attuale assetto e l'attuazione efficace e tempestiva delle riforme varate, ridefinendo, tra l'altro, il sistema delle sovvenzioni e delle agevolazioni settoriali in modo da ripristinare un sistema di parità di condizioni sia sul mercato nazionale che internazionale e infine adottando una legge sul turismo nautico;
- *istituzionale e organizzativo*: attraverso la riorganizzazione, la concentrazione e il coordinamento delle competenze dei vari organi della P.A., anche in base a criteri di forte decentramento garantito da un'unica "regia" in sede di governo nazionale;
- *politica dei trasporti*: attraverso lo sviluppo del trasporto marittimo nelle tre componenti (cabotaggio nazionale, trasporto europeo e mediterraneo, trasporto intercontinentale), in complementarità alle reti terrestri sempre più prossime alla saturazione;
- *infrastrutturale*: attraverso il ridisegno "sistemico" e gerarchico della rete portuale nazionale in congruità con quello della rete dei trasporti terrestri e la netta diversificazione gestionale e procedurale per gli interventi da realizzare negli approdi commerciali rispetto a quelli turistici;
- *politica industriale*: attraverso la spinta ai processi volti alla privatizzazione e completa liberalizzazione dei mercati e alla modernizzazione del sistema, favorendo ~~processi di concentrazione e sviluppo in imprese locali~~;
- *cultura del mare*: attraverso lo sviluppo di interesse all'interno dei programmi didattici a partire dalla scuola dell'obbligo e finire con l'Università, il rilancio delle scuole specialistiche come gli Istituti nautici, lo sviluppo della ricerca e di produzioni editoriali e programmi televisivi divulgativi;
- *immagine del mare*: attraverso un uso più attento dei mass-media in funzione di un progetto di riorientamento dell'opinione pubblica a favore di un uso attivo e produttivo del mare, nel rispetto del concetto di risorsa limitata e soggetta a rischio ambientale.

4.2. L'italiano e il mare

Il rapporto che lega gli italiani al mare è a dir poco complesso e talvolta contraddittorio. Indubbiamente lo amiamo più da lontano che da vicino, preferiamo più ammirarlo che usarlo, e generalmente instauriamo con esso un rapporto passivo che denuncia una certa diffidenza e comunque una scarsa dimestichezza.

Tale opinione non nasce esclusivamente da una riflessione sui dati statistici che denotano sia la bassa marittimità di un popolo (una barca ogni 70 abitanti) che addirittura la sua scarsa "acquaticità" ma anche e soprattutto dall'indole, dal carattere e dai comportamenti sociali che fanno dell'italiano un popolo antropologicamente terraneo (De Rita).

Il mare è infatti diffusamente utilizzato come strumento utilitaristico che consente il raggiungimento di un fine, quasi sempre estraneo ad esso.

Ciò è evidente nel caso dei modelli di comportamento sociale e nei consumi:

- la barca è uno “status” più che un hobby, ed è usata più per abbronzarsi e fare il bagno che per navigare (De Crescenzo, Legitimo, Mattera);
- la nave da crociera si trasforma in “villaggio turistico galleggiante e itinerante”;
ma anche nelle dinamiche dei settori industriali:
- gli armatori spesso preferiscono il semplice nolo della nave all’offerta di un servizio completo di trasporto;
- le imprese che realizzano il porto turistico non per gestirlo ma per fare i lavori marittimi o valorizzare i terreni circostanti (Zunino).

È in parte la riproposizione del conflitto tra l’ideale dell’eroe virgiliano Enea (il mare come via per raggiungere la meta, la terra) e l’Ulisse dantesco (il mare come strumento di virtù e nuove conoscenze).

Ma anche il recente modello di sviluppo industriale del dopoguerra (Sansa, Cipolletta) fondato sulla industria automobilistica e sulla casa sembra quello più rispondente all’indole dell’italiano che ama guardare il mare da lontano (Azzolini, De Rita), dalla terra o dalla propria casa, a tal punto che anche su una barca ripropone i propri modelli di vita domestici.

La ragione di ciò va ricercata forse in un complesso edipico irrisolto: l’amore per la terra-madre, la paura di affrontare il mare aperto e la vita da soli. O piuttosto per uno storico timore del mare che per secoli ha rappresentato un confine indifendibile e sostanzialmente aperto all’invasione dell’infedele straniero (De Rita, Legitimo).

A sostegno della tesi secondo la quale l’italiano non è un popolo di navigatori (Caligaris, Capo, De Rita, Mattera) solo in parte può bastare la spiegazione secondo cui la sfida verso l’ignoto si era già esaurita con il dominio del *mare nostrum*, avvenimento assai remoto e comunque limitato a quel bacino assai ristretto, rispetto all’oceano, che è il mediterraneo (Caligaris, Campo, Capo, De Rita, Perticaro). Sia esso il crogiolo della civiltà descritto da Braudel (“Il mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni”, 1987) sia esso quello del film-oscar di Salvatores, dove l’avventura finisce con la “sensazionale” scoperta di essere a casa propria.

Ma il segnale di quanta sia ancora oggi la distanza che nel nostro inconscio collettivo ci separa dal mare è identificabile nell’uso del termine “faro” più come uno strumento persecutorio e indagatorio che nella sua accezione originaria, quella marinara, di punto certo di accoglimento che segnala la meta sicura di un approdo (De Rita).

Solo in alcuni casi (De Crescenzo) il mare rappresenta lo specchio della vita, trasformandosi da strumento di un rito di iniziazione “ i *luciani* gettano di forza a mare i bambini che per salvarsi imparano a nuotare”, a complice della propria vita amorosa per diventare infine il campo di competizione sportiva con risvolti sociali dove i “poveri gagliottisti” sfidano i “ricchi acquaramisti”.

Comunque solo per pochi costituisce una vera passione (Sansa, Frattini, Orlando, Rapisarda) che è sostanzialmente vissuta come rifugio dalla quotidianità sia che si configuri come attività subacquea che diportistica.

4.3. Una disaffezione che viene da lontano

È opinione diffusa che in Italia non solo non esista una grande coscienza marinara ma non esista neanche una grande tradizione culturale marinara, malgrado alcune meritorie eccezioni, seppure episodiche, locali e legate a circoscritti periodi storici quali le Repubbliche marinare.

Non vi è dubbio che tutta la cultura nazionale risenta generalmente di una sorta di sentimento di avversione (De Rita), e talvolta di ostilità, che ci contrappone al mare. Che anche nelle nostre opere letterarie il più delle volte è raffigurato come fonte di tormento e di struggimento interiore, come nel caso di Montale: “come l’osso di seppia dalle ondate/svanire a poco a poco” (Rivere, da “Ossi di seppia”), che si contrappone alla visione positiva e costruttiva di tanta letteratura d’oltralpe, basti citare, uno per tutti, il caso di Baudelaire: “Uomo libero, sempre caro avrai il mare!” (L’uomo e il mare, da “Fiori del male”).

Le ragioni di ciò siamo in genere propensi a ricercare nel passato. E per ritrovare la radice terranea dell’italiano si deve forse risalire all’antichità, quando, come scrive Platone, “il carattere degli uomini era condizionato dalla distanza (venti stadi) che li separava dal mare, in quanto il contadino senza il mare, ossia un facile sbocco commerciale, non produceva più di quanto gli servisse per nutrirsi” (De Crescenzo).

Ciò si rafforza ulteriormente nelle antiche talassocrazie, quando, come scrive Cacciari (“Geofilosofia dell’Europa”, 1994), “colui che ‘sposta’ incessantemente i confini della propria ‘terra’ (*l’innovatore*), e che, dunque, non possiede vera terra, non ha vera *radice terranea*”, e ancora oltre, quando “La terra non è che il retroterra della grande flotta.”.

Né si deve dimenticare il ruolo che ha avuto il mare per l’urbanesimo arcaico, in quanto è proprio per merito di esso, e in particolare del Mediterraneo, che nascono e si sviluppano le prime grandi città (Mollat Du Jourdin “L’Europa e il mare”. 1993) e conseguentemente la civiltà occidentale (Braudel). Concetto sviluppato in epoca moderna dallo stesso idealismo

hegeliano “Lo Stato europeo può essere veramente Stato europeo solo quando è sul mare” (Hegel “Lezioni sulla filosofia della storia”). Del resto anche i romani riescono a costruire l'impero solo quando scoprono l'importanza del mare, (Caligaris) e così la talassocrazia assurge a forma compiuta: la vittoria su Cartagine “porta definitivamente il Mediterraneo sotto la tutela dell'Europa” (Mollat du Jourdin).

Tuttavia la “marittimità” dell'Italia, cioè la nostra “naturale” e storica propensione a essere proiettati sul mare, sembra in gran parte esistere e svilupparsi nel corso dei secoli “malgrado” gli italiani che, nel migliore dei casi, rimangono profondamente diffidenti nei suoi confronti.

La dimostrazione di ciò è la causa della stessa decadenza della Repubblica veneziana e in generale la fine dell'esperienza italiana delle Città-Stato (al riguardo non si deve dimenticare che l'Adriatico nel Medioevo era denominato Golfo di Venezia), anche se gran parte di responsabilità sono da attribuire al ritardo della nascita di uno stato nazionale moderno (Capo).

Certo non è un caso che sia proprio l'Inghilterra elisabettiana che “Eredita ciò che Venezia prefigurava, ma lo realizza sulla scala del pianeta, nella dimensione della lotta tra ‘gelidi mostri’ moderni: i grandi Stati nazionali.”(Cacciari), con effetti diretti, che durano secoli, in tutta la propria produzione culturale, a partire dal pensiero mercantilista di Mun, Child e Temple, fino all'apice della narrativa ottocentesca degli sconfinati orizzonti oceanici di Stevenson e Melville, americano di nascita ma di origine familiare inglese e olandese.

L'ultimo secolo di storia italiana sembra caratterizzato dalla costante rincorsa del nostro Paese nel recuperare il ritardo storico che accusiamo nei confronti dei grandi stati nazionali. La distanza che separa la cultura nazionale dalla tradizione nord europea pare quasi incolumabile anche alla luce dei grandi sforzi modernizzatori dell'epoca moderna e contemporanea, sebbene non manchino episodi e singolarità di tutto rilievo.

Il sintomo di ciò è proprio la scarsa presenza dell'Italia sul mare, in quanto “la *power projection*, la proiezione di potenza, ovvero la capacità di una nazione di essere presente oltre i propri confini, si esercita soprattutto attraverso il mare” (Caligaris).

Da qui nasce l'accusa di assenza di strategie nazionali (Caligaris, Giorgerini, Legitimo) e di una politica culturale a sviluppo e sostegno del mare (Azzolini, Corona) che essendo sostanzialmente emarginato dalle grandi dinamiche di sviluppo industriale del Paese, si è strutturato in comparti sub-settoriali che hanno vissuto per decenni sulla base di un loro equilibrio interno, peraltro precario, anche attraverso la formazione di nicchie di protezione favorite da una cultura “demanialistica”, burocratica e talvolta assistenziale (Borgomeo, Capo, Cipolletta, Dardani). Tale struttura compartimentale non solo ha creato difficoltà al dialogo orizzontale, ma ha impedito la creazione di un progetto culturale nazionale che andasse al di là di specifici e circoscritti problemi (Corona).

4.4. Le reti di comunicazione: una disattenzione voluta

Un ulteriore segnale dello scarso interesse degli italiani nei confronti del mare è costituito dalla poca attenzione che nei confronti di esso è riservata dai mass media (Cipolletta, Corona, Frattini).

Le cause di ciò sono solo in parte da attribuire alle logiche commerciali che regolano il settore, i dati di audience e la tiratura, ma dipendono essenzialmente dall'assenza di una politica culturale di alto profilo, che dovrebbe iniziare sin dai banchi di scuola e accompagnare i giovani lungo tutto il proprio percorso didattico.

La nostra formazione, basti pensare al materiale didattico della prima infanzia, è prevalentemente basata su riferimenti terranei, e il posto riservato al mare è generalmente relegato in ambiti marginali, quasi irrilevanti, e comunque generalmente legati al sistema dei consumi: il mare come spiaggia piuttosto che come ecosistema o settore economico.

Ed è proprio quest'ultima l'immagine che prevale nell'universo massmediologico: dalle copertine estive dei rotocalchi, tutte bikini e abbronzatura, agli show televisivi di successo, del genere “belle al bagno”. Questo fenomeno rispecchia evidentemente i comportamenti sociali delle masse e la loro propensione ai consumi (Cipolletta) alimentati prevalentemente dall'industria dei beni di largo consumo attraverso le proprie campagne pubblicitarie.

Tuttavia non deve essere trascurato il ruolo che alcuni settori industriali del mare, in particolare la cantieristica da diporto, hanno avuto nell'alimentare questo fenomeno, puntando su campagne pubblicitarie tutte incentrate sul modello: motoscafo - belle donne - abbronzatura (Sansa, Corona). Orientando le proprie campagne promozionali, e i momenti espositivi tipo Salone della nautica di Genova, su prodotti di segmento medio-alto, destinati a una élite, per catturare anche le masse: si pubblicizza la Ferrari per vendere la Punto.

Questa strategia pur consentendo dei risultati dal punto di vista commerciale ha alimentato l'idea che la barca sia un prodotto di lusso destinato ad una élite sociale, e pertanto soggetto a una particolare attenzione fiscale, anche qualora comporti un investimento inferiore a quello della seconda casa (De Rita, Sansa, Zunino).

Ma la disattenzione nei confronti del mare riguarda anche quelle iniziative promozionali che un tempo le istituzioni governative organizzavano oltremare, in occasione di eventi particolari o visite diplomatiche, attraverso mostre ed esibizioni su unità navali itineranti (Giorgerini).

4.5. Il mare come infrastruttura del mercato globale

“Il mare unisce i paesi che separa” (Pope “La foresta di Windsor”) solo per merito dell’uomo che nell’arco dei secoli si è spinto fino a varcare i limiti dell’ignoto mettendo in contatto popoli e culture molto diverse tra loro sulla spinta di interessi economici e commerciali che nel corso del tempo si sono talmente consolidati da trasformare il mare in una sorta di “collante delle civiltà”.

Oggi la rivoluzione telematica e lo sviluppo degli scambi immateriali tendono ulteriormente a indebolire i confini nazionali e continentali, ma nelle dinamiche di globalizzazione dell’economia il mare sembra rafforzare il proprio ruolo strategico (Caligaris, Giorgerini) in quanto deputato, per eccellenza, a favorire quegli scambi materiali dei quali anche la società dell’informazione non può e non potrà fare a meno.

Anche gli specchi d’acqua e i bacini regionali si globalizzano, venendosi a configurare come una sorta di enorme area naturale di libero scambio, sempre meno “contenuta” dei deboli confini delle acque territoriali, nella quale circola di tutto, merci, uomini e tecnologie (sia con modalità lecite che illecite).

Di ciò ne sono coscienti tutti, istituzioni, operatori economici e finanziari, uomini di cultura, che ritengono indispensabile non farsi cogliere impreparati dalla liberalizzazione e dalla globalizzazione dei mercati (che per il cabotaggio avverrà nel 1999) che si ripercuoterà sull’economia marittima nazionale con effetti macroscopici (Antonini, Clerici, Giorgerini, Franchini, Mattered).

A questo fine il sistema necessita quindi di una revisione delle regole contestuali in modo da porre nelle stesse condizioni di partenza tutti i soggetti imprenditoriali, in particolare:

- le imprese armatoriali private nazionali fortemente penalizzate sia rispetto a quelle pubbliche (che usufruiscono di sovvenzioni statali) che da quelle straniere (alle quali è consentito secondo le varie legislazioni nazionali di fare uso anche di personale extracomunitario) (Clerici, Costa, Grimaldi);
- la cantieristica europea ponendo un freno alle politiche commerciali delle imprese del Far East, sempre più vicine a fenomeni di *dumping*.

Ciò è ritenuto tanto più urgente in considerazione del fatto che lo sviluppo dei trasporti marittimi costituisce, come da qualche anno indicato dalla Unione europea, l’alternativa obbligata alla saturazione delle infrastrutture terrestri (Antonini, Caligaris, Peticaro), non solo con evidenti vantaggi economici (il trasporto merci via strada-mare costa il 35% in meno di quello tutto-strada) ma anche e soprattutto per quelli ambientali.

Se sviluppare il cabotaggio sfruttando le “autostrade del mare” adiacenti alle nostre coste e sviluppare lo *short sea shipping* europeo è talmente logico da “risultare una affermazione banale” (De Rita), non sono altrettanto banali le modalità di intervento che vertono sulla integrazione tra terra e mare, trasporti terrestri e marittimi.

4.6. Integrare l’Italia blu nel territorio

Che il mare sia generalmente sottovalutato dagli italiani è un’opinione ricorrente, quasi unanime, che tuttavia per certi versi è in gran parte smentita dagli stessi fatti e argomenti addotti a giustificazione di tale tesi.

Ciò è evidente per l’atteggiamento di sopravvalutazione che riponiamo in esso considerandolo una risorsa illimitata (Borgomeo), paragonabile all’aria o all’acqua potabile, e il cui sfruttamento può avvenire senza limite, data l’enorme capacità auto rigenerativa in grado di esprimere che ci induce a comportamenti troppo spesso distruttivi come quello di gettare in acqua le buste di plastica (De Crescenzo).

O come la pratica obbligata, per l’assenza di soluzioni alternative come quelle adottate negli approdi francesi, di scaricare in mare i reflui delle imbarcazioni da diporto anche nei porti turistici più eleganti e raffinati (Zunino).

Nella società contemporanea il mare è oggetto di consumo tanto e più della terra, ma a differenza di essa sfugge al dominio del nostro controllo, perché nasconde e occulta facendo sviluppare un sentimento consolatorio per questa sua presunta capacità rigenerativa. Concetto che deve essere demolito senza indugi anche facendo ricorso a una campagna promozionale con soluzioni innovative (De Crescenzo).

Quello che appare altrettanto evidente (Dardani, Corona, Capo, Legitimo) è la generale coscienza della sottovalutazione delle potenzialità economiche insite nel mare, dell’Italia blu, nella sua accezione più vasta e in tutte le sue articolazioni settoriali che appaiono talmente frammentate da farlo configurare come una sorta di struttura compartimentata:

- dal punto di vista delle politiche industriali: da un lato l’armamento e la cantieristica, dall’altro la pesca e la nautica da diporto;
- dal punto di vista del quadro normativo e giuridico;
- dal punto di vista delle competenze e dell’organizzazione sia degli attori istituzionali preposti alle scelte politiche che di quelli preposti alla gestione amministrativa.

Ciò è evidentemente più importante alla luce della considerazione che la marittimità dell’Italia, che si configura dal punto di vista economico quale paese importatore di *utilities* ed esportatore di prodotti trasformati, come una assoluta dipendenza da esso (Legitimo, Giorgerini, Matera, Orlando).

Ed è da tale considerazione che prende forza l’opinione secondo cui se d’ora in poi non si faranno comunque delle scelte strategiche certe e precise in sede programmatica istituzionale, queste saranno “spontaneamente” generate dalle logiche interne al mercato (Caligaris, Capo, Dardani): se alla liberalizzazione del mercato dei trasporti marittimi non si affiancheranno norme sulla liberalizzazione del mercato del lavoro, il naviglio nazionale sarà costretto, per far fronte alla competizione straniera, a trasferirsi altrove (Clerici, Grimaldi).

Ciascun settore ha i propri problemi e le proprie debolezze, determinate dal retroterra culturale e storico, da cause esogene ed endogene, che tuttavia possono trovare soluzione solo all’interno di un disegno generale di ampio respiro secondo un progetto razionale e coordinato.

Per molti aspetti non si tratta di fare cose straordinarie ma una politica dei piccoli passi, con coerenza e determinazione (Legitimo).

La percezione generale è che il mare abbia grandi potenzialità che devono essere valorizzate superando rapidamente la fase di transizione dei settori ancora in bilico tra cambiamento delle regole, liberalizzazione del mercato e nuovo dinamismo imprenditoriale da un lato, conservazione di nicchie di privilegio e di assistenza dall’altro.

Per fare questo è indispensabile agire su due fronti contrapposti, spingendo l’acceleratore per il rinnovamento del quadro normativo (Antonini, Clerici, Costa, Dardani, Grimaldi) e, contemporaneamente, favorire la crescita del sistema imprenditoriale (Borgomeo) favorendo una razionalizzazione attraverso le privatizzazioni e l’avvio di un processo di concentrazione (Clerici, Mattered).

L’economia del mare è una sorta di “Italia blu” i cui confini non si limitano alle coste ma penetrano, oggi più che mai, all’interno del territorio nazionale, con esso dialogano, si integrano e si arricchiscono culturalmente ed economicamente (Zanetto). Il mare vive in funzione della terra e viceversa, siano essi intesi come ecosistemi che come economie diverse e complementari.

Anche il trasporto deve essere concepito come totalmente integrato a tal punto da rendere assolutamente indifferenziate sia le modalità di trasporto che la localizzazione dei luoghi di origine e di destinazione a tal punto che “l’espressione più matura di un cabotaggio auspicabile non sia il collegamento Genova-Palermo ma quello Torino-Enna” (Legitimo).

La scelta prioritaria deve essere rafforzare l’integrazione dell’Italia blu nel territorio nazionale, in particolare nel Mezzogiorno, agendo contemporaneamente su un triplice fronte:

- sul sistema infrastrutturale tendendo a rafforzare la struttura reticolare;
- sull’innovazione e riorganizzazione del sistema industriale e delle imprese favorendo i processi di modernizzazione;
- sull’apparato legislativo, procedurale e normativo.

4.7. Le nuove gerarchie di sistema

L’economia del mare è quasi unanimemente considerata strategica per il futuro del nostro Paese. Se il passato recente è stato dominato dai trasporti terrestri, stradali e ferroviari, il futuro dovrà esserlo da quelli marittimi (Cipolletta, Peticaro) e pertanto questo settore meriterà una particolare attenzione.

Il sistema portuale nazionale sta subendo una grande trasformazione con l’effetto di concentrazione dei traffici commerciali e della logistica, in particolare dei terminal container (Dardani). Tendenza che sembra destinata a rafforzarsi ulteriormente nel futuro, quale “onda lunga” della liberalizzazione del mercato e della introduzione nel settore di una cultura industriale per troppi anni assente dalle banchine portuali (Capo, Clerici, Dardani, Corona, Borgomeo, Legitimo), che consentirà il rilancio e lo sviluppo dei porti di Genova-Voltri e Gioia Tauro.

Ciò presuppone un ridisegno del sistema portuale nazionale sia in termini gerarchici che di specializzazione, attraverso la concentrazione degli investimenti infrastrutturali terrestri e marittimi, e la completa distinzione tra gli approdi commerciali da quelli turistici (Dardani, Caligaris, Capo, Legitimo, Zunino).

Così si potrebbe consentire il riavvicinamento alla grande portualità europea, il cui distacco risale in gran parte addirittura al secolo scorso, quando lo sviluppo dei nuovi mezzi di comunicazione consentì la reciproca indipendenza tra le

attività manifatturiere e quelle mercantili. La conseguente specializzazione dei centri portuali e la separazione delle funzioni commerciali da quelle strettamente trasportistiche determinarono lo sviluppo di infrastrutture autonome dalle città secondo il modello nordico del porto che penetra all'interno del territorio (Legitimo).

Parallelamente si dovrebbe favorire la creazione di una rete di porti turistici (Capo, Cipolletta, Corona, Perticaro, Zunino), in particolare nel Sud d'Italia, fortemente radicati nel territorio e concepiti sia come strutture di sviluppo economico e occupazionale che come elementi di riqualificazione territoriale e urbana.

Tutto ciò deve essere accompagnato da una revisione globale delle norme e delle procedure che regolano il traffico e l'attività marittima, sia quella commerciale che diportistica, in particolare per superare definitivamente la cultura demanialistica e monopolistica che ha governato la portualità nazionale e favorire le relazioni funzionali tra la terra ed il mare.

Per quanto riguarda il sistema delle imprese è indispensabile favorire la loro modernizzazione, in termini finanziari, organizzativi e tecnologici, attraverso:

- l'apertura delle grandi imprese al mercato dei capitali favorendo il ricambio generazionale e la riqualificazione del top-management (Clerici);
- la politica delle privatizzazioni, anche favorendo le dinamiche di concentrazione (Clerici, Mattera);
- la diffusione ed estensione delle esperienze positive di riconversione produttiva, tipo Fincantieri e Contship (Borgomeo, Capo, Cipolletta);
- lo sviluppo di nuova imprenditorialità, in particolare nel settore della pesca, attraverso l'uso di nuove tecnologie, del turismo nautico e lo sviluppo di cultura imprenditoriale (Borgomeo, Corona, Zanetto, Zunino);
- la revisione del quadro normativo e del sistema dei sussidi statali sia per l'armamento e la cantieristica che in generale a favore del trasporto marittimo (Clerici, Costa, Dardani, Grimaldi, Legitimo, Mattera);
- l'applicazione "intelligente" e rapida della legge di riforma delle autorità portuali (Dardani);
- la semplificazione delle norme e l'attenuazione dell'imposizione fiscale riguardanti la nautica da diporto (Sansa);
- la concentrazione delle competenze politico-amministrative in un unico referente (Azzolini, Costa, Giorgerini, Frattini, Rapisarda).

4.8. Le opinioni

4.8.1. L'elenco degli esperti

Politica e istituzioni

Eugenio Campo	Capo ufficio cooperazione scientifica e tecnologica Ministero Affari esteri
Giuseppe Capo	Vicepresidente Cnel
Giuseppe De Rita	Presidente Cnel
Franco Frattini	già Ministro della Funzione pubblica e degli Affari regionali
Alberto Pera	Segretario generale Autorità antitrust
Sante Perticaro	già presidente Commissione trasporti della Camera
Adriano Sansa	già Sindaco di Genova
Gabriele Zanetto	Assessore attività produttive Comune di Venezia

Economia e industria

Corrado Antonini	Presidente Fincantieri S.p.A.
Carlo Borgomeo	Presidente Società per l'imprenditoria giovanile
Innocenzo Cipolletta	Direttore generale di Confindustria
Paolo Clerici	Armatore - Gruppo CoeClerici
Nicola Costa	Armatore - Gruppo Costa Crociere
Aldo Grimaldi	Armatore - Gruppo Grimaldi
Rosolino Orlando	Delegato del Presidente di Confindustria per i rapporti internazionali

Finanza

Alessandro Franchini	Presidente Insar
Massimo Mattera	Responsabile direzione Crediti Imi

Comunicazione e mondo associativo

Puccio Corona	Giornalista televisivo, conduttore di “Linea blu”
Bruno Dardani	Giornalista economico “Il Sole 24 Ore”
Giorgio Giorgerini	Giornalista e pubblicitista
Giovanni Novi	Presidente Yacht Club Italiano
Alberto Rapisarda	Giornalista, Presidente Assobarca

Cultura e Ricerca

Luciano De Crescenzo	Scrittore e regista
Gianfranco Legitimo	Docente di Economia dei trasporti

Europa

Claudio Azzolini	Parlamentare europeo, Commissione politiche regionali
Luigi Caligaris	Parlamentare europeo, Commissione politica estera, sicurezza e difesa
R. Zunino Reggio	Vicepresidente esecutivo Euromarina

4.8.2. Sintesi delle interviste

Eugenio Campo (*Capo ufficio cooperazione scientifica e tecnologica - Mae*)

Sintesi

Il mare per il Ministero degli Esteri è essenzialmente il Mediterraneo, e tra le varie direttive di politica estera l'azione di controllo delle relazioni tra i paesi del bacino è una attività prioritaria. Il Ministero porta avanti cooperazioni scientifiche con molti paesi, nel tentativo di sviluppare un dialogo euro-mediterraneo, in questa direzione la comunicazione è fondamentale, è necessario dunque servirsi il più possibile dei mass-media e delle nuove tecnologie, non solo per sviluppare una cultura del mare all'interno del nostro Paese, ma anche e soprattutto per consentire e facilitare gli scambi culturali tra i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

L'esperienza personale diretta

“Ho un rapporto profondo con il mare perché sono nato in Albania, mio padre è siciliano e mia madre è sarda”.

“Nel '92, quinto centenario della scoperta dell'America, mi trovo negli Stati Uniti, dove ho assistito ad una grande mostra a Washington dove, oltre il mare in sé, un aspetto molto importante era il tipo di civiltà che sul mare e attraverso di esso si è sviluppata”.

La cultura del mare

“Il mare collega, le montagne dividono, questo si riflette nel carattere dell'italiano medio che è aperto. In questo senso la cultura del mare è quella che ha favorito la disponibilità caratteriale dell'italiano”.

“La cultura del mare che io possiedo è certamente mediterranea, e non mi trovo d'accordo con chi afferma che l'italiano medio non ha cultura del mare: l'80% di essi in fondo passa le proprie vacanze al mare, l'Italia inoltre è il paese delle Repubbliche marinare, il concetto stesso dell'Italia come nazione è quello di una nazione marittima”.

Il mare e la comunicazione

“In termini di politica estera il mare è un fattore di collegamento storico culturale con i paesi vicini, per cui il Mediterraneo costituisce la spinta culturale e scientifica alla comunicazione tra questi paesi”.

L'economia del mare

“Il Mediterraneo ha per il Ministero degli Esteri una grande importanza soprattutto per i rapporti economici, culturali e scientifici con gli altri paesi che vi si affacciano”.

“Nonostante in Italia ci siano diversi porti importanti, la civiltà marittima non è stata il motore di questi ultimi anni, lo è stata maggiormente la Pianura Padana, legata al Nord Europa”.

Giuseppe Capo (*Vicepresidente Cnel*)

Sintesi

Il mare in Italia è largamente sottovalutato. Ciò deriva dalla scarsa cultura settoriale, in parte dovuta al ritardo storico nella formazione dello Stato unitario (rispetto alle altre nazioni europee) e dall'assenza di uno sbocco diretto sull'oceano.

A ciò si aggiunge il *gap* infrastrutturale che ha impedito uno sviluppo settoriale moderno. Ciò malgrado il nostro sistema ha saputo, episodicamente, esprimere grandi capacità in alcuni periodi storici e comparti economici, penso alla cantieristica post-unitaria o a quella contemporanea delle navi da crociera e dell'alta velocità.

Il sistema portuale nazionale è molto più arretrato di quelli stradale e ferroviario a causa del prevalere di una concezione monopolistica pubblica che ha creato enormi steccati nell'economia del Paese, solo oggi in parte abbattuti con la creazione delle Authority portuali e la liberalizzazione dei servizi. Il mare è oggi un settore strategico per il nostro futuro.

L'esperienza personale diretta

“Non sono un gran marinaio, non ho mai posseduto una barca”.

“La struttura e l'assistenza al turismo nautico è migliore in Turchia che in Italia”.

La cultura del mare

“La cultura marittima nasce da una affezione secolare non da modelli di sviluppo imposti all'economia moderna”.

“La carenza principale è l'assenza di una storia marittima nazionale”.

“Non abbiamo un background culturale sufficiente alle spalle sia in termini di capacità finanziaria che di cultura politica in grado di armonizzare le scelte industriali”.

Il mare e la comunicazione

“Non c'è diffusione della cultura del mare”.

L'economia del mare

“Gli esempi Gioia Tauro e quello Fincantieri (una riconversione produttiva a 180°) sono da imitare ed estendere”.

~~È necessario che i costi di gestione siano inferiori a quelli del Paese.~~

“Il ritardo dello sviluppo del sistema portuale italiano è dovuto oltre a ragioni storiche, alla sfavorevole orografia del territorio nazionale e alla carenza del sistema infrastrutturale terraneo”.

Giuseppe De Rita (*Presidente Cnel*)

Sintesi

L'attaccamento dell'italiano alla terra e la conseguente disaffezione nei confronti del mare hanno profonde radici storiche, che risalgono alla Magna Grecia, quando la costa costituiva un pericolo di invasioni.

Il mare è generalmente visto con diffidenza e lo si utilizza solo a fini utilitaristici e comunque quando non se ne può fare a meno. Lo si vive prevalentemente in modo passivo, dalla spiaggia o dalla finestra di casa, e il suo mancato sviluppo deve essere ricercato più attraverso interpretazioni storiche, sociali, antropologiche e psicologiche che politico-economiche.

L'esperienza personale diretta

“Una interpretazione storica del mare ci porta ad affermare che l'italiano non è un popolo di marinai, ma profondamente radicato sulla terra”.

“La barca è una moda passeggera non è radicata nella coscienza collettiva nazionale”.

“Gli italiani del mare amano la spiaggia, che è una parte della terra”.

“Affrontare il mare per un popolo mediterraneo non è una virtù alta, ma mediocre”.

“Il Mediterraneo rispetto all'Oceano è una cosa così piccola che non valeva la pena affrontare la sfida”.

La cultura del mare

“L'italiano è un popolo terraneo”.

“Se si pensa alla poesia nazionale non si trova quasi mai il mare”.

“Anche i crociati per andare in Terra Santa privilegiarono la terra al mare”.

Il mare e la comunicazione

“Per l’italiano il faro è qualcosa che sta lì a sorvegliarti, non un indicatore della sicurezza del porto”.

L’economia del mare

“Sottolineare l’importanza del mare nel sistema dei trasporti nazionale è a dire poco banale come anche affermare la necessità di una integrazione tra porti container, interporti, trasporti su ferro e su gomma”.

“La barca è stata venduta come prodotto di élite perché la struttura produttiva è molto articolata e si configura quasi come un grande artigianato”.

“Fino ad oggi è stato inutile tentare la grande avventura del consumo di massa, ma si è puntato sull’élite”.

“Mentre per usare l’auto ormai da anni non si ha più bisogno dell’autista, per andare in barca anche oggi c’è necessità del marinaio ciò ne impedisce uno sviluppo commerciale di massa”.

Franco Frattini (già *Ministro della Funzione pubblica e degli Affari regionali*)

Sintesi

Lo sviluppo della nautica da diporto in Italia è ostacolato da due fattori: la carenza di porti turistici adeguatamente attrezzati e gli elevati costi sia dei natanti che di gestione. Esiste poi il problema dell’educazione e del rapporto con il mare, che differenzia il diportista della domenica dagli appassionati del mare (velisti o pescatori). È importante diffondere tra i cittadini un maggior rispetto per il mare, al fine di promuovere una maggiore attenzione per la sua conservazione. Il rischio di depauperamento delle risorse naturali marine (flora e fauna) non è causato solo dai turisti o dagli sportivi, ma ci sono anche attività produttive, quali ad esempio la pesca, che se non adeguatamente controllate rischiano di compromettere definitivamente l’ambiente. Il mare ha necessità di un unico referente politico-amministrativo che accenti le competenze frammentate.

L’esperienza personale diretta

“Quando dovetti decidere quali studi universitari intraprendere, andai a parlare con Jacques Cousteau in Francia perché ero profondamente interessato ai temi dell’ecologia marina”.

“Sono un subacqueo e mi piace esplorare il mare andando a scovare posti incontaminati. Purtroppo in alcuni casi registro profonde e rapide mutazioni della fauna marina.”

La cultura del mare

“Gli italiani sono profondamente legati al mare e la storia delle Repubbliche marinare non è che una testimonianza di questo interesse. Tuttavia nel dopoguerra la necessità di avviare politiche di investimento strutturale nei settori edilizio e dei trasporti via terra hanno spostato l’interesse verso quest’ultima. In Italia infatti, la barca non è concepita come mezzo di trasporto, ma esclusivamente come un mezzo di svago e soprattutto come uno “status symbol” “.

Il mare e la comunicazione

“Vi sono alcuni esperimenti interessanti legati ai programmi televisivi (Linea Blu), tuttavia la gran parte della comunicazione è legata agli interessi generali della gente che oggi sono più rivolti verso altri settori”.

L’economia del mare

“L’Economia del mare manca di un referente politico-amministrativo unitario. Le competenze riguardo la pesca, il trasporto marittimo, la cantieristica, ecc. sono suddivise su più Ministeri. Nel quadro della riforma della Pubblica Amministrazione italiana sembra necessario raccogliere le competenze dello Stato in merito alle attività produttive marine all’interno di un Ministero dedicato alle attività produttive in genere”.

“Sono necessarie tre iniziative per tutelare l’integrità del sistema marino: fermo biologico, divieto della pesca intensiva, e introduzione di tecniche di pesca innovative (tipo acquacoltura)”.

“A tale proposito è importante tenere conto del valore aggiunto rappresentato dalla conservazione dell’ambiente marino inalterato. Un valore aggiunto che può anche giustificare la concessione di indennizzi ai pescatori al fine di contenere il prelievo delle risorse ittiche”.

Alberto Pera (*Segretario generale dell’Autorità antitrust*)

Sintesi

Nel nostro paese la passione per il mare, per la vela è fortemente sentita, solo da una ristretta cerchia di persone. L'italiano medio infatti non possiede una vera cultura marittima ed una approfondita conoscenza del mare. Ciò spiega in parte anche il notevole disinteresse delle istituzioni alle questioni legate al mare e lo straordinario sviluppo dei sistemi di trasporto terrestri rispetto a quelli marini.

La crescita dell'interesse per l'industria turistica e il progressivo congestionamento della rete stradale e ferroviaria possono costituire un'interessante banco di prova per l'industria marittima ed una opportunità per recuperare le posizioni perdute.

L'esperienza personale diretta

“Mio padre è stato per un lungo periodo della sua vita armatore e spedizioniere”.

La cultura del mare

“Il velista normalmente vive la barca come una specie di prolungamento di sé, quindi non va in barca solo per andare a vela, ma perché il mare è un ambiente in cui si ritrova, e attraverso la barca riesce a viverlo nonostante le sue componenti a volte ostili”.

“Vedo la barca come un habitat, un ambiente e uno strumento molto familiare, che richiede però una costante manutenzione e una completa conoscenza, perché si può anche andare incontro a grossi pericoli sul mare”.

L'economia del mare

“Le tasse sulla barca sono aumentate notevolmente, in particolare so che dalla riforma del 1990/91 è aumentata la tassa di stazionamento; al di là di questo ho l'impressione che tra manutenzione e tutto il resto le imbarcazioni siano un po' cose da ricchi”.

“Io non credo che la scelta degli italiani in favore della casa rispetto alla barca sia stata una scelta strategica, ma dovuta alle caratteristiche di un paese prevalentemente agricolo prima e urbanizzato poi, in cui la casa rappresenta un investimento sicuro”.

“Uno dei problemi strutturali del nostro paese che non hanno consentito uno sviluppo del diportismo sono i porti e la loro organizzazione, in cui sarebbero invece necessari modi di utilizzo delle strutture esistenti più veloci, più fluidi”.

“Ho l'impressione che sulle ferrovie ci sia un po' la filosofia del centro unico del trasporto in Italia, penso invece che dovrebbero esserci delle imprese che da un lato cercano di coordinarsi tra di loro e dall'altro abbiano tra loro una certa competizione, ma senza irrigidirsi, quindi ferrovia ma anche aereo, nave, automezzo, ecc.”.

“La mia opinione personale è che purtroppo l'intervento pubblico da noi sia stato uno dei fattori che hanno impedito lo sviluppo di un sistema integrato dei trasporti in generale e un rilancio del diportismo in particolare”.

Sante Perticaro (già presidente Commissione trasporti della Camera)

Sintesi

Il mare è senza dubbio una risorsa di grande importanza, ma è stata sfruttata al di sotto delle sue potenzialità. Il fatto che il trasporto marittimo sia stato trascurato è conseguenza dell'avvento delle ferrovie, delle strade e poi delle autostrade, per cui non si tratta di un problema italiano, ma mondiale. Per quanto riguarda l'Italia a ciò si sono aggiunti altri fattori più specifici, come l'inefficienza dei porti, la burocrazia, i costi delle attività marittime, ma anche il fatto che fino a pochi anni fa ci trovavamo in una condizione di monopolio, per cui siamo stati sostanzialmente tagliati fuori dal mercato estero. La ripresa però, iniziata con il diffondersi delle privatizzazioni e con la riforma della legge 84, comincia a dare i primi risultati, anche se i tempi, a causa dell'arretratezza della gestione portuale italiana, saranno piuttosto lunghi.

L'esperienza personale diretta

“Io e mia moglie, pur non facendo attività sportive, abbiamo sempre preferito il mare alle altre località di vacanza. La mia famiglia, per quel poco tempo libero che ha a disposizione, è molto legata al mare”.

“Non ho una barca un po' per i costi, un po' per le difficoltà burocratiche, ma il rapporto con la nave è decisamente buono. Io e la mia famiglia abbiamo fatto diverse crociere, tutte di grande soddisfazione”.

La cultura del mare

“Molti fattori hanno contribuito ad ostacolare l'avvicinamento degli italiani al mare, ma non ritengo che sia un fatto genetico anzi, penso che come paese siamo molto più avanti nel rapporto col mare rispetto ad altri popoli”.

“Il rapporto che la maggior parte delle famiglie ha oggi con il mare è di tipo tradizionale, che è forse il meno interessante, ovvero stando al sole e andandosi a fare il bagno”.

L'economia del mare

“Il mare fino a qualche secolo fa era di fatto l'unica via di comunicazione di un certo livello, successivamente con l'avvento delle ferrovie prima e delle strade poi, la funzione del trasporto marittimo è venuta scemando”.

“Oggi ci troviamo in una situazione di necessità di riscoperta dell'economia marittima anche per i gravi problemi di congestionamento e intasamento del trasporto su gomma e su ferro”.

“La perdita del primato dei porti italiani rispetto a quelli europei è dovuta ad una diversa organizzazione del lavoro portuale e ad una naturale disposizione di questi ultimi a muoversi verso l'Atlantico, soprattutto in seguito allo spostamento dell'interesse dell'economia dal Medio Oriente al Nord America”.

“Non si fa molto oggi in Italia per sviluppare il settore turistico, io ritengo invece che molti porti potrebbero essere convertiti in porti turistici, rivalorizzando tutta la penisola, sfruttando finalmente le grandi potenzialità delle nostre coste”.

Adriano Sansa (già Sindaco di Genova)

Sintesi

Il mare nella mia vita ha avuto un ruolo fondamentale. Da sempre ho posseduto una barca a vela. Negli ultimi anni in Italia lo sport nautico è scoraggiato da diversi fattori: gli elevati costi di mantenimento, la burocrazia, l'assenza di un'educazione del mare, il modesto sviluppo dell'attività portuale. Questo è dovuto al modello economico di sviluppo del dopoguerra, che privilegiò l'automobile e la casa. La strategia politica sbagliata e la frammentazione degli investimenti hanno penalizzato la portualità che non si è sviluppata proporzionalmente alle potenzialità della penisola, mentre sarebbe prioritario un progetto nazionale per risolvere la situazione di isolamento e forte inferiorità rispetto ai grandi porti europei. Oggi il mare è una priorità per il paese.

L'esperienza personale diretta

“Io provengo da una terra di mare e questo ha avuto influenze su tutta la mia vita”.

“A undici anni avevo la prima barca a vela”.

“Sono un dipendente dello stato, ho sempre potuto tenere una barca ma solo in società con qualcuno e facendogli manutenzione da solo”.

La cultura del mare

“Noi puntiamo troppo sulla burocrazia, sull'imperativo, sulla sanzione, e ci occupiamo pochissimo dell'educazione del mare”.

“Il mare purtroppo oggi è visto come un oggetto di consumo, anche la barca, vissuta con l'idea “mi abbronzio e vado molto veloce” non è ancora una pratica che fa crescere la cultura del mare”.

Il mare e la comunicazione

“Il mare è una grandissima risorsa economica, e non solo per le città portuali, ma nella cultura e nel mondo delle comunicazioni non ha un suo spazio adeguato”.

L'economia del mare

“Siamo diventati più un paese di terra, di industria sulla terra, che di mare, diventato mero oggetto di sfruttamento”.

“Il nostro mare, se trattato bene, è una grande risorsa turistica. Abbiamo costruito troppo e inquinato troppo, ma se organizziamo bene il turismo nautico estivo, il Mediterraneo può essere veramente il bacino più bello del mondo”.

“Perché nessun porto italiano ha potuto diventare uno dei grandissimi porti europei? Io penso che sia a causa di una debolissima strategia politica e portuale: ci si muove solo a livello locale, ma la coerenza del disegno deve riguardare un progetto nazionale, perché se si è abbandonati a sé stessi ognuno cerca di trarre il massimo vantaggio dalla situazione in cui si trova, quando con un progetto “a rete” si potrebbe crescere anche dieci volte tanto”.

“Una proposta concreta potrebbe essere la creazione di una rete dei porti italiani con l'individuazione di una capitale amministrativa”.

Gabriele Zanetto (*Assessore alle attività produttive del Comune di Venezia*)

Sintesi

La cesura tra terra ferma e mare si è progressivamente annullata. Pertanto è difficile poter isolare all'interno delle differenti realtà produttive locali la dimensione dell'economia marittima e soprattutto gli elementi che la compongono. Gli odierni sistemi economici fondati sul ciclo integrale del trasporto delle merci, pongono il porto non quale centro dell'iniziativa economica ma come cuore dell'organizzazione e della logistica. Non esiste più una città marittima, in quanto nessuna attività tipicamente marinara sarebbe in grado di sostenere economicamente il tessuto urbano. Si può piuttosto parlare di città che si affacciano sul mare e che da esso traggono parte della loro ricchezza.

La cultura del mare

“L'ambientalismo ha avuto il merito di recuperare il mare quale patrimonio dell'umanità rilanciandone anche la dimensione culturale”.

Il mare e la comunicazione

“Il mare è scomparso dalle città costiere anche dal punto di vista dell'immaginario dei cittadini. Un mio amico russo che parlava l'italiano con un forte accento straniero mi raccontò che venendo a Venezia veniva spesso scambiato per un marinaio, oggi nessuno penserebbe ad uno straniero a Venezia come ad un marinaio”.

L'economia del mare

“I privati possono contribuire al rilancio delle attività portuali, a patto che non ambiscano a subentrare all'autorità pubblica ereditandone esclusivamente i privilegi”.

“Gli imprenditori privati dovranno essere in grado di saper investire non solo in infrastrutture, ma soprattutto in organizzazione, logistica e formazione professionale. Non è tanto importante avere a disposizione grandi magazzini per lo stoccaggio dei carichi, quanto piuttosto di una struttura logistica ed organizzativa in grado di far giacere la merce nel porto il minor tempo possibile”.

“I porti in Italia sono troppi e soprattutto troppo assistiti dallo Stato. Manca da sempre nel Paese un governo del settore in grado di armonizzare le risorse e di concentrare gli investimenti. Per il futuro potrebbe essere importante dare maggiore spazio alle iniziative delle Regioni e degli Enti locali”.

“Nelle città di mare non esiste più un'economia tipicamente marittima. Lo si nota anche andando a ricercare all'interno di esse professionisti specializzati nel settore. Un tempo a Venezia era possibile trovare avvocati specializzati in contenziosi marittimi, assicuratori che dedicavano buona parte della propria attività al settore, ingegneri navali, oggi tali competenze non si trovano più”.

Corrado Antonini (*Presidente Fincantieri SpA*)

Sintesi

L'Italia è un paese importatore di materie prime e, una volta trasformate, esportatore di prodotti finiti. Il trasporto marittimo costituisce pertanto una risorsa fondamentale, tuttavia questo settore è decisamente in una posizione di svantaggio rispetto al resto dell'Europa, innanzitutto perché non lo si è mai considerato come parte di un sistema integrato di trasporti, inoltre è continuamente penalizzato da fattori come l'inadeguatezza delle infrastrutture di terra, la lentezza e burocratizzazione procedurale delle attività siano esse portuali che armatoriali. Il trasporto marittimo è strategico per il futuro non solo dell'Italia ma dell'Europa e di ciò dobbiamo prendere ancora completa coscienza a livello nazionale attraverso politiche di sviluppo settoriale incentrate sullo *short sea shipping* e sul cabotaggio. Per fare ciò è necessario partire dalle strutture esistenti sviluppando i collegamenti di terra con i porti per rendere i servizi più veloci e diretti, e trovare delle nicchie di specializzazione con conseguenze dirette sull'industria cantieristica.

Il mare e la comunicazione

“Per poter svolgere la nostra attività occorre creare un contesto che la favorisca o quantomeno non la sfavorisca, questo si traduce in promozione, in attività informativa con coloro che agiscono a livello comunitario e nazionale e devono formulare le politiche di supporto al settore”.

L'economia del mare

“Non basta attrezzare il porto, velocizzare le procedure, abolire i vincoli delle documentazioni doganali, e via dicendo, occorre anche creare modalità facili e dirette di accesso ai porti, quindi collegamenti porto-sistema autostradale, stradale, ferroviario, perché quello che è mancato al nostro paese è stata proprio una visione integrata dei trasporti, si sono sempre viste le cose in maniera parcellizzata, mentre il trasporto via mare è una modalità che va inserita in un sistema”.

“Per quanto riguarda la gomma siamo attualmente a un livello di ipersaturazione, che comunque non offre possibilità di ulteriori sviluppi, perché comporta costi ambientali e di infrastrutture assolutamente insostenibili, quindi direi che la modalità ferroviaria e/o marittima è una risposta più che convincente”.

“Il mio parere è che non esiste ragione alcuna perché l'armamento italiano debba subire dei fattori di penalizzazione rispetto ad altri armamenti che si trovano a competere sui mercati internazionali, quindi bisogna liberare il nostro armamento da una serie di gravami fiscali e burocratici in tempi brevi, perché l'armamento italiano oggi si trova già in grande difficoltà nella concorrenza con il mercato internazionale, e rischia di aggravare la sua condizione nel momento in cui il mercato interno verrà liberalizzato”.

“Lo sviluppo del cabotaggio comunitario è una grandissima occasione di lavoro, di sviluppo tecnologico e quindi di possibilità di attività per la cantieristica oltre che comunitaria, nazionale: perché esso si sviluppi è indispensabile semplificare le procedure burocratiche distinguendole da quelle del trasporto internazionale, creando aree e strutture dedicate al cabotaggio e velocizzando le operazioni di imbarco e sbarco”.

“Lo sviluppo ulteriore dell'economia nazionale comporterà un incremento dei traffici che dovranno essere resi più razionali. Così come in Giappone il just in time ha comportato una riduzione dell'immagazzinamento, in Italia si dovrà tendere a favorire la circolazione dei beni pensando a dei magazzini “mobili”.

“Le modalità ferrovia-mare sono ottimali, tuttavia la prima ha un rapporto costi-benefici sicuramente più sfavorevole rispetto alla seconda”.

“Il traghetto per passeggeri e merci, che ha un mercato interno, europeo, può costituire per l'industria cantieristica comunitaria uno sbocco specialistico nel quale sperimentare nuove tecnologie in materia di propulsori e profili di navi, con alti rendimenti e basso inquinamento”.

Carlo Borgomeo (*Presidente Società per l'imprenditoria giovanile*)

Sintesi

Il mare è senz'altro un grande giacimento di risorse economiche, ambientali e turistiche, bisogna riuscire a creare le basi che permettano a tali risorse di svilupparsi perché le potenzialità sono enormi.

Per fare ciò è indispensabile superare il concetto di mare come risorsa illimitata, assai diffuso oggi specialmente in Italia. Oltre al turismo ci sono molte altre opportunità meno tradizionali ma non per questo meno ricche, alcune delle quali sono state anche sfruttate da progetti finanziati con la legge 44, come un sottomarino per visitare i fondali, una barca da 35 posti per piccoli meeting o una nave per ricerche oceanografiche.

Per quanto riguarda il trasporto direi che il vero problema non sia tanto costituito dalle infrastrutture, dall'“hard” quanto dal “soft”, dalla cattiva gestione. Il settore marittimo somiglia molto a quello agricolo: bisogna fare promozione d'impresa favorendo il ricambio generazionale attraverso la modernizzazione del sistema.

L'esperienza personale diretta

“Faccio parte di una famiglia che ha sempre visto il mare come un'opportunità di lavoro, come una fonte di reddito, dunque personalmente non ho un rapporto dei più positivi con il mare”.

La cultura del mare

“L'allargamento del mare al campo turistico comporta anche il suo ‘sfruttamento’ culturale, ad esempio utilizzando grandi sottomarini che facciano vedere i fondali, i ritrovamenti archeologici”.

“Il settore marittimo somiglia terribilmente a quello agricolo: esiste una cultura diffusa secondo cui entrambi sono lavori “disperati”.

L'economia del mare

“Una questione sulla quale sarebbe bene investire, come a Napoli, è il traffico urbano-marittimo”.

“Penso che in questo settore si vince se si accompagna in maniera intelligente il ricambio generazionale con dei contributi ad una modernizzazione del sistema”.

“ L a c h i a v e p e r l o s v i l u p p o d e l t u r i s m o n a u t i c o p o t r e b b e e s s e r e arrivare ad una mediazione tra la moltiplicazione dei mezzi per i natanti e il rispetto dell’ambiente, creando più approdi ma anche f a v o r e n d o l a p i c c o l a n a u t i c a ” .

“Tra i nostri progetti ce n’è uno molto avanti nell’innovazione tecnologica: il progetto Nautilus. Si tratta di un investimento di due miliardi e mezzo su una nave che sta a largo delle nostre coste e fa ricerca oceanografica, anche a livello internazionale”.

Innocenzo Cipolletta (*Direttore generale di Confindustria*)

Sintesi

Il mare, il cabotaggio, il diportismo, l’educazione al mare, fanno tutti parte di un ambito economico decisamente trascurato in Italia, principalmente perché negli ultimi decenni si è puntato sulle attività economiche terrestri legate all’industria. Negli anni passati si sono andate sviluppando infrastrutture che garantivano l’agibilità del territorio interno al paese, a discapito dell’industria portuale e delle attività marittime. Oggi invece è ora di pensare allo sviluppo delle attività marittime, per troppo tempo trascurate. Ciò riguarda sia il trasporto che la nautica da diporto.

L’esperienza personale diretta

“Come la maggior parte degli italiani passo le vacanze in località di mare, dunque vedo il mare principalmente in termini di paesaggio e di vacanze”.

“Sono di origine napoletana, e a Napoli il rapporto col mare è ristretto a poche persone: la gran massa dei napoletani il mare lo vede come un aspetto coreografico, non come quotidianità”.

“In autostrada mi sento più libero e con meno vincoli di quando viaggio per mare, perché abbiamo un sistema portuale a dir poco difficoltoso”.

La cultura del mare

“Ogni volta che ci si siede di fronte al mare e lo si guarda, non si può fare a meno di pensare a quello che sta dall’altra parte: il mare per me dunque più che separare unisce”.

“Il sistema scolastico italiano ha trascurato completamente gli aspetti della vita pratica, manca un’educazione al mare”.

“*Non ho mai visto l’Italia come un paese dalla cultura marinara*”.

Il mare e la comunicazione

“In Italia la vacanza, come fenomeno di massa, è nata nel dopoguerra e oggi il mare è diventato sinonimo di vacanza; quando un oggetto diventa sinonimo di qualche cosa diventa difficile poi far passare qualsiasi altro tipo di comunicazione”.

“I mass-media, che in fin dei conti riproducono i modelli che la gente vuole, hanno difficoltà a proporre il mare come mezzo di produzione, come stile di vita, come ambiente e così via”.

L’economia del mare

“Negli ultimi anni l’interesse economico si è rivolto più alla terra che al mare, abbiamo avuto scarsi investimenti sul mare anche perché siamo stati l’unico paese che ha visto come un lusso inutile il diporto marittimo, tanto che quando si voleva parlare di un ricco sprecone che buttava i soldi si parlava di quello che aveva la barca, che veniva perseguito fiscalmente”.

“L’offerta di un porto non può essere a sé stante, deve andare insieme ad una cultura di offerta turistica e di utilizzo capillare delle diverse città”.

“Bisogna rendersi conto che l’Italia ha bisogno di infrastrutture a rete”.

Paolo Clerici (*Armatore, Gruppo Coe Clerici*)

Sintesi

L'industria armatoriale sta attraversando un momento del tutto particolare legato alla globalizzazione del mercato e all'incremento della competitività. L'armamento italiano rischia una sorta di "congiuntura imprenditoriale" che potrà essere superata solo attraverso una forte spinta alla modernizzazione sul duplice fronte del sistema regolamentare, che deve evolversi adeguandosi allo scenario internazionale, e del sistema imprenditoriale, che deve abbandonare la propria posizione di nicchia a favore di una cultura manageriale completamente orientata al mercato.

Sul primo aspetto è indispensabile trovare una soluzione al problema della flotta di bandiera nazionale, con la conseguente possibilità di riduzione dei costi del personale navigante e del loro riallineamento a quelli dei nostri *competitors* stranieri.

Per il secondo aspetto è indispensabile attivare un rapido processo di modernizzazione anche attraverso politiche di alleanza e di concentrazione al fine di evitare l'impatto della liberalizzazione dei mercati.

L'esperienza personale diretta

"Sono convinto che se non avessi condotto questo tipo di vita, molto orientata a viaggiare, non avrei sviluppato questa visione allargata, e sarei ancora chiuso nella mia cittadina con i miei cinque amici".

La cultura del mare

"Essendo così sradicato rispetto ad un territorio fisso non sono legato tanto al territorio genovese quanto alla sua cultura".

"L'italiano medio è troppo radicato, troppo stanziale, se la gente se ne fosse accorta prima avremmo una mentalità più aperta, potremmo essere più competitivi, invece abbiamo sviluppato un mercato protetto che non è in grado di competere con l'estero".

L'economia del mare

"Nel settore marittimo uno dei problemi più gravi è l'esistenza di ancora troppe aziende a gestione familiare, a parte alcune grandi compagnie come i Costa, le aziende familiari non hanno saputo creare un management adeguato ai tempi e sono diventate delle aziende di nicchia, con la diretta conseguenza di un conservatorismo diffuso".

"La diversificazione e l'apertura all'esterno del nostro armamento è probabilmente stata scoraggiata anche dalle varie politiche susseguitesì negli ultimi decenni che hanno determinato una logistica portuale monopolizzata e altamente politicizzata".

"C'è la necessità da parte del paese di avere una flotta, non mi sembra però che ci sia la necessità di avere una flotta di bandiera italiana ...".

Nicola Costa (*Armatore, Gruppo Costa Crociere*)

Sintesi

Negli ultimi anni si è assistito ad un forte recupero dell'attività marittima nel Mediterraneo, ma ciò ancora non basta, soprattutto perché il nostro paese, a parte alcuni settori di spicco come la crocieristica e i traghetti veloci, subisce una concorrenza spietata da parte delle imprese straniere. Allo stato attuale sarebbe indispensabile ridare competitività al sistema nel suo complesso, in particolare ragionando sulle opportunità o meno di mantenere un armamento nazionale, in quanto il problema del registro è ormai improcrastinabile. Vi è poi la necessità di sviluppare le infrastrutture di terra, potenziare l'attività marittima soprattutto nel sud, che al contrario del nord soffre dell'isolamento dai traffici dell'Europa comunitaria, che gode di mercati e strutture molto più veloci e fluide. Senz'altro fondamentale per una ripresa del settore è l'aspetto culturale, per cui è necessario valorizzare il rapporto dell'italiano medio con il mare, sia a livello di comunicazioni di massa che nell'ambito educativo.

La cultura del mare

"Bisognerebbe far conoscere, valorizzare e dare il giusto peso al trasporto marittimo, valorizzando le autostrade del mare come alternativa al trasporto di terra, facilitando e migliorando l'accessibilità dei porti".

"È necessario rilanciare il mare come un ambiente amico dell'uomo e come bene da difendere e conservare".

"Le Università dovrebbero avere più corsi sull'economia del mare, ad esempio l'Università di Pavia ha un corso sui trasporti in cui il trasporto marittimo è del tutto assente".

Il mare e la comunicazione

“Per rinnovare l’immagine della crociera come un prodotto innovativo, moderno, sicuro e divertente uno degli ostacoli più grossi è che la maggior parte della gente ha un’unica esperienza di nave a bordo dei traghetti della Tirrenia per la Sardegna, che sono una cosa disastrosa, quindi la nave passeggeri, il viaggiare per mare è andato sempre più scemando. Ultimamente questa tendenza è un po’ cambiata perché grazie alle nuove navi che abbiamo costruito noi, che ha costruito Grimaldi, finalmente si è entrati in un’era di grandi investimenti e di grande evoluzione tecnologica, per cui la nave comincia ad incuriosire e ad interessare”.

“L’ecologia è un altro aspetto importante, e forse è l’aspetto marittimo che più interessa l’italiano medio, quello cioè legato alle spiagge, alla conservazione del bene del mare, bisognerebbe a questo proposito far sapere alla gente che le navi da crociera non inquinano, perché hanno a bordo sistemi di trattamento dei rifiuti altamente avanzati”.

L’economia del mare

“Io ritengo che non sia sufficiente avvicinarsi ai costi di gestione delle navi straniere per essere competitivi. Occorre anche essere inseriti in correnti di traffico, avere la dimensione giusta per competere con i grandi armamenti”.

“Il Ministero del Mare potrebbe essere una carta da giocare per il nostro paese, soprattutto se raggruppasse una serie di funzioni che oggi sono sparpagliate tra diversi Ministeri”.

“L’importante è che l’industria nazionale possa utilizzare trasporti rapidi ed economici, e quindi non tanto che la bandiera di una nave sia panamense o italiana, quanto che le reti infrastrutturali e i porti siano efficienti e ben collegati”.

“Per il futuro amatoriale esistono due possibilità: mantenere i registri nazionali dando la possibilità di noleggiare le navi a società straniere che le gestiscano in autonomia, o quella di un registro fisso dove le navi che battono bandiera italiana ottengano facilitazioni sul costo dell’equipaggio e abbiano le possibilità di imbarcare personale straniero”.

Aldo Grimaldi (*Armatore, Gruppo Grimaldi*)

Sintesi

Il settore del trasporto marittimo nazionale, se raffrontato a quello degli altri paesi, è in forte declino, con conseguenze estremamente negative per la bilancia commerciale del settore dei trasporti.

Ciò è avvenuto a vantaggio di altri paesi, in particolare la Grecia, che hanno potuto usufruire di un quadro normativo nazionale che ha consentito l’abbattimento dei costi del personale navigante. Oggi una soluzione a tale problema non è semplicemente necessaria ma indispensabile al fine di poter mantenere un naviglio nazionale.

Le proposte possono essere molte ma l’essenziale è mettere l’armamento privato italiano (che negli ultimi anni ha comunque dato prova di notevoli capacità imprenditoriali) nelle condizioni di poter competere pariteticamente con i competitors, siano essi stranieri che nazionali (le compagnie pubbliche che usufruiscono di contributi statali)

La cultura del mare

“La cultura del mare nel nostro paese non esiste, cosa spiacevole sia per la posizione geo-politica che per la tradizione storica italiana”.

“Se si va in Grecia e si parla con i bambini lungo la spiaggia si capisce che conoscono i problemi del mare. Noi non li conosciamo, malgrado siamo un paese che importa tutto”.

“Viaggiare per mare invece che su un’autostrada significa guadagnare un giorno di vacanza facendo una mini-crociera, con tutte le gioie e i divertimenti che una crociera può dare”.

L’economia del mare

“Siamo un grande paese trasformatore e anche nei nostri traffici purtroppo dobbiamo dipendere dall’estero, con un deficit nella nostra bilancia commerciale dei trasporti di oltre 3.000 miliardi annui”.

“Tutti gli altri paesi europei hanno già trovato una soluzione al problema delle bandiere nazionali, noi abbiamo aggirato l’ostacolo e per sopperire alle deficienze dei nostri governi ci siamo dovuti arrampicare sugli specchi”

“Per poter competere con le compagnie pubbliche sovvenzionate dallo Stato, abbiamo creato navi come la “Majestic” che valgono per due, in quanto fino al ponte principale trasportiamo veicoli pesanti e autovetture e dal ponte principale in su abbiamo 1.900 passeggeri con tutti i comfort. Così lavoriamo tutto l’anno: nell’alta stagione portiamo auto e passeggeri e nella bassa veicoli pesanti”.

“Il 50% delle navi in costruzione in Italia sono del gruppo Grimaldi”

“Il mediterraneo dovrebbe essere un bacino per il cabotaggio: le autostrade sono ormai talmente sfruttate da non poter rispondere alla domanda di trasporto”.

“Noi armatori italiani dovremmo essere messi nelle stesse condizioni degli altri sia sul piano nazionale che internazionale”.

Rosolino Orlando (*Delegato del Presidente di Confindustria per i rapporti internazionali*)

Sintesi

L'attività commerciale internazionale avviene prevalentemente attraverso il trasporto marittimo. Per esperienza diretta posso dire che i porti mediterranei vivono delle forti penalizzazioni rispetto a quelli nord-europei, non solo per motivi di distanza rispetto all'oceano, ma anche per motivi di gestione del trasporto stesso, che in Italia è decisamente meno efficiente che nel resto d'Europa. Una risposta a questo tipo di problema è la realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, che velocizzi e renda meno caro il mercato italiano, in una visione di cooperazione con l'Europa che fino ad oggi è mancata totalmente. Anche negli altri settori il mare è stato a lungo sottovalutato per l'assenza di una cultura marittima che lo valorizzasse.

L'esperienza personale diretta

“Importiamo rame per 700 mila tonnellate/anno tutte per via mare ma preferiamo farci servire dai porti atlantici e dalla ferrovia piuttosto che dai porti italiani”.

La cultura del mare

“L'Italia è un paese che ha scoperto il mare solo negli ultimi 30 anni, ma solo negli ultimi 15 anni si sta sviluppando nei giovani un forte interesse nel viverlo quotidianamente”.

“Qui se uno possiede una barca a vela di 10 metri è considerato un ricco signore, senza andare a vedere poi che tipo di rapporto ha con essa, non conta come la si usi, qui la barca è considerata ancora un oggetto di lusso”.

L'economia del mare

“Oggi la politica del trasporto deve essere incentrata sulla intermodalità. Bisogna avere una visione integrata del sistema dei trasporti, che vuol dire integrare nave, porti e vie fluviali, ma anche ferrovie e strade”.

“Una grande mancanza è stata non rilanciare Trieste e gli altri porti adriatici verso la middle-Europa”.

“Turismo marittimo vuol dire far lavorare i cantieri e dare la possibilità alla gente di mare di creare proprie attività”.

“È necessaria una politica fiscale adeguata che consenta a chi possiede una barca a vela di certe dimensioni di non essere considerato un ricco signore, ma anche non gravare la cantieristica di oneri impropri, come è successo negli ultimi anni”.

Alessandro Franchini (*Presidente Insar*)

Sintesi

L'economia del mare sta subendo un grande processo di trasformazione generato dalla globalizzazione del mercato. Ciò riguarda in particolare sia l'armamento e la cantieristica, che le attività trasportistiche legate alla logistica terminalistica, che stanno subendo una fortissima spinta alla specializzazione che deve essere favorita sfruttando appieno le potenzialità infrastrutturali esistenti. La concorrenza del Far East è talmente agguerrita che tende a generare fenomeni di dumping, ma comunque agisce positivamente sul processo di modernizzazione delle imprese che va sostenuto e favorito attraverso la razionalizzazione e lo sviluppo dell'offerta infrastrutturale, specialmente nel Mezzogiorno.

L'esperienza personale diretta

“La Gepi opera nel settore del mare seguendo una logica di mercato, così come in qualsiasi altro settore”.

“Con i cantieri di Marina di Carrara e La Spezia siamo il secondo gruppo nazionale, ma diversamente da Fincantieri abbiamo uno storico orientamento al mercato privato”.

La cultura del mare

“L'Italia rincorre un ritardo storico in termini di deficit infrastrutturale che la separa dagli altri paesi europei, alimentato da una dissennata politica di finanziamenti a pioggia”.

“La cultura dell'impresa marittima è scarsamente aperta verso altri settori, determinando uno svantaggio per politiche di diversificazione ma anche una grande attenzione nella gestione “core business”.

Il mare e la comunicazione

“Negli anni 70 nella nautica da diporto è prevalsa l’idea della barca come status symbol, che ha comportato politiche fiscali penalizzanti e il conseguente trasferimento dell’armamento nazionale all’estero”.

L’economia del mare

“Il mare oggi costituisce una opportunità come altre per gli investimenti industriali, è indispensabile però confrontarsi in una logica di mercato globale, specializzando le proprie attività”.

“La riforma portuale è stata una grande opportunità imprenditoriale che ha consentito lo sviluppo del settore della logistica marittima in termini industriali”.

“L’eliminazione dei sussidi alla cantieristica non costituiscono un problema per chi si confronta costantemente, da anni, con il mercato europeo”.

“Le opportunità oggi in questo settore sono molte, per esempio stiamo studiando con un gruppo straniero lo sviluppo della crocieristica turistica mediterranea”.

“Il futuro è condizionato dalla capacità di rafforzare il legame tra il mare e l’entroterra”.

“Il principale problema dei porti turistici è la scarsa capacità manageriale dimostrata nella loro gestione”.

Massimo Mattera (*Responsabile direzione Crediti Imi*)

Sintesi

L’Italia come paese trasformatore e importatore di materie prime è dipendente dal mare. Questa dipendenza è ulteriormente accentuata dalla localizzazione e dalla conformazione geografica del paese che si viene a configurare come una sorta di nave immersa nell’acqua. I trasporti marittimi sono una necessità per l’Italia ma questo settore è soggetto ad una competizione globale che impone efficienza e bassi costi difficilmente perseguibili dal nostro sistema che deve essere razionalizzato attraverso processi di privatizzazione e ristrutturazione industriale e favorendo le dinamiche di concentrazione. In questo quadro la finanza può avere un ruolo importante, anche per la generale arretratezza del settore in questo ambito.

L’esperienza personale diretta

“La barca è troppo costosa in proporzione all’uso che se ne fa e quindi, comunque, non è un investimento”.

“È un investimento migliore comprare una casa a Cortina, usandola pochi giorni l’anno, che comprare e mantenere una barca”.

La cultura del mare

“Oggi l’Italia non è un paese di navigatori, lo è stato ma oggi non lo è più”.

“La nostra cultura imprenditoriale del settore risente, nel bene e nel male, di un certo conservatorismo che le ha impedito uno sviluppo industriale al pari di altri paesi”.

L’economia del mare

“L’Italia è un paese tipicamente trasformatore e come tale è dipendente dall’attività marittima”.

“L’industria marittima nazionale per far fronte alla agguerritissima competizione internazionale è stata, e credo debba essere, assistita dallo Stato. L’obiettivo primario è tendere alla riduzione dei costi attraverso la razionalizzazione del settore con una politica di privatizzazione che favorisca le concentrazioni industriali”.

“Alcuni esempi attuati in questa direzione, come la privatizzazione del trasporto merci di Finmare e la gestione del porto di Gioia Tauro, sembrano confermare che la strada intrapresa è giusta”.

Puccio Corona (*Giornalista televisivo, conduttore di “Linea Blu”*)

Sintesi

I vari settori dell’attività portuale e marittima sono estremamente parcellizzati e in forte declino. La pesca, la nautica, le crociere, il trasporto marittimo, sono tutti aspetti dello stesso fenomeno, trascurato sia dalle attività governative che dai mezzi di comunicazione. Non trovo però si tratti di un problema italiano, generato dall’assenza di una cultura del mare,

quello che manca è la volontà di sviluppare un insieme di azioni congiunte a favore dei vari settori frammentali e rinchiusi a nicchia, come il turismo, e a questo fine è indispensabile sviluppare un progetto comunicazionale efficace.

L'esperienza personale diretta

“Mi piacerebbe molto fare una crociera in Sicilia, ma la Sicilia non è contemplata degli itinerari turistici perché non è dotata di strutture e infrastrutture adatte, questo nonostante sia una regione ricchissima sia dal punto di vista paesaggistico che culturale”.

La cultura del mare

“L'interesse per il mare esiste un po' ovunque, ma è penalizzato sia da pratiche complicate, che da una cultura che tende solo a scoraggiare e restringe il numero delle persone che vogliono veramente vivere il mare in prima persona invece che da bagnanti”.

“Per ampliare la cultura del mare bisognerebbe forse creare un'Università del mare”.

Il mare e la comunicazione

“I mezzi di comunicazione trascurano l'argomento mare. In Italia lo ritroviamo a mala pena nella programmazione televisiva locale, e quando lo si inserisce nelle reti nazionali è sempre in fasce orarie di secondaria importanza; questo è assurdo, perché non è vero che abbiamo solo tradizioni contadine, abbiamo anche Cristoforo Colombo”.

“Gli italiani non si rendono conto di non conoscere l'Italia e per trovare il mare se ne vanno alle Maldive, non sapendo che il mare delle Egadi è molto più bello: dunque se non a questo a cosa dovrebbero servire i mass-media?”.

L'economia del mare

“Bisogna individuare le zone costiere ancora intatte e quindi da preservare, le strutture da valorizzare cambiando destinazione d'uso ai tanti porti in decadenza ma che potrebbero diventare dei bellissimi porti turistici se venissero ristrutturati”.

“La mattanza si sta estinguendo perché la tecnologia ha completamente travolto questo tipo di pesca, per cui l'imprenditore che finanzia la messa in mare di una mattanza non ha più molte possibilità”.

“I pescherecci potrebbero diventare un'attrazione turistica, trasformando i pescatori in piccoli imprenditori, favorendo la creazione di una vera cultura del mare, anche al di là delle stagioni, perché la pesca si pratica tutto l'anno”.

Bruno Dardani (*Giornalista economico “Il Sole 24 Ore”*)

Sintesi

La situazione portuale italiana va avanti con grosse difficoltà, dovute principalmente al fatto che dopo anni di isolamento adeguarsi al mercato europeo è difficile. Gli ostacoli sono diversi: la legge di riforma portuale che dove viene interpretata in modo rigido non fa che congelare ulteriormente la situazione; le imprese, vissute sempre in un mercato protetto, sono in gran parte organizzate secondo una gestione di tipo familiare, assolutamente inadeguata ai nuovi standard del mercato estero; la cantieristica che si è dovuta riconvertire in un settore soggetto a crisi congiunturali (le crociere) a causa della profonda crisi del trasporto marittimo. Le uniche vie di uscita da questa situazione sembrano essere da una parte le privatizzazioni, che in Italia però non sono riuscite ad attecchire, dall'altra il dirottare una fetta consistente del traffico terrestre sul mare puntando alla concentrazione delle attività in pochi porti ma efficienti. La via della ripresa è senz'altro ardua, ma se non si resta chiusi nella propria prospettiva nazionale uscire dalla crisi non è impossibile.

L'esperienza personale diretta

“Allo stato attuale direi che i terminalisti sono effettivamente i sostenitori di un rinnovamento profondo”.

“Le privatizzazioni hanno avuto un'oasi felice a La Spezia”.

“Nei porti si sta andando verso una concentrazione dei traffici con due punte: Genova-Voltri come porto del Sud Europa, e Gioia Tauro come centro transhipment”.

La cultura del mare

“Genova ha svolto un ruolo trainante nel processo di rinnovamento della cultura portuale, tuttavia il ritardo permane in quanto la legge di riforma è interpretata troppo spesso in modo rigido, congelando la situazione”.

“L’Unione europea sta dicendo ai quattro venti che da qui al 2010 sarà necessario dirottare una fetta consistente del traffico terrestre sul mare”.

L’economia del mare

“L’ingresso della Fiat e la privatizzazione di alcuni terminal hanno permesso al settore della logistica il superamento di una impostazione culturale “mercantile” a favore di una “industriale”.

“È il mercato internazionale che costringerà l’Italia alla concentrazione degli investimenti in due o al massimo tre porti internazionali”.

“Per anni il nostro è stato un mercato armatoriale protetto. Oggi le regole del gioco, accettate da tutti per anni, sono cambiate ed è pertanto necessaria la revisione generale della normativa nazionale e l’adeguamento del sistema imprenditoriale al nuovo scenario”.

Giorgio Giorgerini (*Giornalista e pubblicista, esperto del settore marittimo*)

Sintesi

Il nostro paese soffre in questo momento una profonda crisi della dipartistica e della marittimità in generale a causa dei lacci legislativi esistenti, della quasi assoluta mancanza di cultura marinara, e degli errori strategici del passato. Le soluzioni sono a portata di mano. Manca invece la forza di volontà per intraprendere la strada della ripresa, che potrebbe cominciare dallo snellire la burocrazia, sviluppare una intensa cooperazione internazionale nella R&S, razionalizzare le troppe regole e promuovere all’estero il prodotto italiano, tutte cose che oltre a favorire la ripresa del settore contribuirebbero alla crescita dell’economia del paese.

La cultura del mare

“L’Italia è sempre stata divisa tra due anime: quella continentale e quella mediterranea”.

“In questi ultimi 40 anni il mare è sempre stato inteso come sole, sabbia, pesca, e questo non può che ripercuotersi sulle attività marittime che vanno impoverendosi fino quasi a scomparire”.

“La nautica da diporto è importante per svariati motivi, non ultimo quello ideale di avvicinare gli italiani al mare e fargli nascere l’interesse per le attività marittime”.

Il mare e la comunicazione

“Bisognerebbe accettare e sviluppare l’idea che siamo un po’ l’anima marittima dell’Europa, e su questo sviluppare una strategia economica e politica”.

“Sul profilo culturale e politico dobbiamo potenziare la presentazione delle nostre capacità economiche nei paesi oltremare attraverso mostre, esibizioni, iniziative promozionali, ecc. su unità navali itineranti”.

L’economia del mare

“Il problema marittimo rientra nel quadro degli interessi strategici di un paese trasformatore quale è l’Italia”.

“La cantieristica italiana oggi soffre principalmente degli eccessivi lacci legali che influiscono in modo limitativo sull’espansione del nostro armamento, se questo invece fosse agevolato con lo snellimento regolamentare delle attività marittime, potrebbe fare notevoli passi avanti a tutto vantaggio della occupazione”.

“Bisognerebbe creare un Ministero del mare, competente su tutta l’attività marittima del Paese, che realizzi un disegno strategico generale”.

Giovanni Novi (*Presidente dello Yacht Club Italiano*)

Sintesi

L’Italia vive una profonda contraddizione, ha armatori e addetti ai servizi marittimi di altissimo valore, purtuttavia essi difficilmente riescono ad operare all’interno dei confini nazionali.

A causa dell’ignoranza della macchina burocratico-amministrativa pubblica, non tanto di quella del Ministero dei trasporti, quanto di quella del Ministero delle Finanze le migliori società armatoriali o di mediazione marittima per poter essere competitive sul mercato internazionale dovranno scegliere di registrare le proprie società all’estero.

Allo stesso modo abbiamo in Italia porti dislocati per tutta la costa i quali tuttavia servono esclusivamente l'entroterra più prossimo a loro, quando invece dovrebbero essere progettati per servire l'intero continente Europeo, così come fanno i porti del nord Europa.

Per poter rilanciare l'industria del mare si dovrebbe lasciare più spazio alla libera iniziativa, comprendere la peculiarità dei traffici commerciali marittimi, specie quelli internazionali ed incentivare l'investimento dei privati nel settore marittimo.

La cultura del mare

“Il popolo italiano non è un popolo di marinai in Olanda, in Inghilterra, in Norvegia e in Svezia vi sono popoli che hanno una tradizione marinara fortemente radicata nel tessuto sociale. Tale radicamento si nota dall'alta percentuale delle barche a vela in tali paesi rispetto a quelle a motore”.

Il mare e la comunicazione

“Bisogna recuperare le iniziative di educazione al mare, si tratta di favorire non solo nei fanciulli l'interesse per il mare e per la navigazione, ma anche consolidare tale interesse con una rete di servizi alla navigazione in grado di incentivare più che scoraggiare il diportismo”.

L'Economia del mare

“Il diportismo deve lottare ogni giorno con due grandi nemici: l'assoluta incertezza del quadro normativo e la scarsa volontà di riconvertire o sistemare i porti commercialmente poco rilevanti”.

Alberto Rapisarda (*Giornalista, Presidente Assobarca*)

Sintesi

La cultura diffusa in Italia è quella di un popolo di contadini. Nonostante la posizione e le potenzialità di questo paese in rapporto al mare, si fa fatica a trovare nell'italiano medio la consapevolezza dell'inestimabile risorsa che il nostro mare rappresenta. Questo però non è da attribuirsi solo a cause storiche, di tradizione, perché attualmente diversi fattori ostacolano un rapporto diretto con il mare: il quadro normativo incerto, la burocrazia, le tasse, gli elevati costi portuali e di manutenzione delle barche, ma soprattutto il fisco, che perseguita quei pochi che ancora, nonostante tutto questo, continuano ad andare per mare per lunghi periodi.

L'esperienza personale diretta

“Io vado in barca da trent'anni, ma oggi ho la barca in Grecia, dove passo le vacanze estive perché sono stufo di quello che succede da noi”.

La cultura del mare

“L'italiano non è un popolo di navigatori, ma di contadini, con una cultura fatta di bisogno di sicurezza, di radicamento e attaccamento alla terra-madre”.

“Abbiamo molte potenzialità ma ci manca una cultura del mare, intesa come voglia di affrontare ciò che non è noto, di sbrogliarsela da sé, di non avere sempre qualcuno che ci porta per mano e che ci aiuta”.

“Il mare è una grande scuola di vita”.

Il mare e la comunicazione

“Se ci fosse un Ministero del mare dovrebbe essere qualcosa di parallelo a quello della Pubblica Istruzione, o un ramo di questo, che lavori per spingere, incentivare gli italiani ad andarsene per mare, sarebbe un grande progetto culturale nazionale che cambierebbe il carattere degli italiani”.

L'economia del mare

“La maggior parte dei trasporti dovrebbero avvenire attraverso il cabotaggio costiero, il che implicherebbe un grande investimento sulle infrastrutture portuali di tutto il Paese”.

“Gli armatori hanno preferito andare avanti prendendo sovvenzioni, e questo ha comportato un rachitismo dello sviluppo che sta causando tutta una serie di altri problemi”.

“I cantieri italiani di nautica da diporto non producono più imbarcazioni per gli italiani, non più imbarcazioni dagli 8 ai 15 metri, ma fanno ormai solo superbarche dai 20 metri in su, solo per l'esportazione”.

“I costi di gestione delle barche sono da strozzinaggio. Mi chiedo in che modo si possa sviluppare la nautica in questo Paese se in un porto come quello di Nettuno, tenere una barca costa 7 milioni l’anno solo di affitto?”.

“La gente che vive il mare oggi sfida l’economia, la burocrazia, ma soprattutto il fisco”.

Luciano De Crescenzo (*Scrittore e regista*)

Sintesi

La mia vita è sempre stata condizionata dal mare. Sono nato a Napoli, nel quartiere di Santa Lucia, a venti metri dall’acqua, dove tutti gli abitanti, i “luciani”, imparano a nuotare a 7-8 anni, quando vengono gettati in mare di forza senza possibilità di aiuto. Più tardi il mare è diventato mio complice anche nella vita amorosa, quando il luogo di incontro con le ragazze straniere era una barchetta a remi che tenevo a Capri. In età più matura, verso i 60 anni, mi sono appassionato alle barche a motore da gara, gli off-shore. In quel periodo Napoli era divisa in due fazioni: i ricchi o “acquaramisti”, possessori di Riva Acquarama, e i poveri, o “gagliottisti”, ai quali appartenevo, che possedevano i “Gagliotta”, degli scafi di un cantiere napoletano più economici ma più veloci dei primi. Ho partecipato a moltissime gare vincendo una trentina di trofei. Oggi ho smesso, anche le grandi passioni finiscono! Ho provato a fare due crociere sulle navi, ma la notorietà rende impossibile una vacanza serena.

Il mare ormai lo stiamo sempre più rovinando in ogni sorta di inquinamento, e in particolare con le buste di plastica. Per risolvere il problema è inutile fare appelli al senso civico, ma bisogna fare una campagna informativa utilizzando come deterrente la superstizione, l’unica cosa a cui gli italiani sono sensibili.

L’esperienza personale diretta

“Da ragazzino scendevo da casa e mi buttavo a mare”.

“La barca a motore è quanto di più costoso possa esistere”.

“Associare la parola “impiegato” alla parola “barca a motore” è una contraddizione in termini”.

La cultura del mare

“Platone dice che il carattere degli uomini cambia in rapporto alla distanza che li separa dal mare; entro 20 stadi (cioè km. 14,700) si ha un carattere, oltre tale distanza se ne ha un altro, in quanto il contadino senza mare, ossia un facile sbocco commerciale, non produce più di quanto gli serva per nutrirsi”.

“La prima cosa che mi viene in mente se penso ai proprietari di barche è l’assoluta ignoranza del mare”.

Il mare e la comunicazione

“Le buste di plastica sono le vere assassine del mare. Eppure la soluzione a questo problema sarebbe semplice. Basterebbe pubblicizzare con manifesti e spot il motto “chi getta la plastica a mare/sette anni di guai deve passare!”

L’economia del mare

“Per avere la sensazione di ciò che prova un proprietario di *off-shore* bisogna stracciare una mazzetta di banconote da centomila sotto una doccia fredda!”

Gianfranco Legitimo (*Docente di Economia dei trasporti*)

Sintesi

Esiste un problema fondamentale che sta alla base di tutti gli ostacoli che innegabilmente sono infrapposti tra l’italiano e il mare: l’ignoranza generale del fatto che la “marittimità” costituisce per l’Italia non semplicemente una potenziale risorsa di ricchezza, ma un elemento di importanza vitale per tutto il paese. Questa mancata consapevolezza ha riguardato tra l’altro anche la politica governativa degli ultimi decenni, con conseguenze disastrose per l’attuale situazione dei trasporti marittimi che sono stati decisamente trascurati rispetto a quelli via terra.

Riprendersi da questa situazione non è facile ma neanche impossibile, quello che conta è cominciare a piccoli passi senza pensare di poter ottenere risultati immediati, iniziando a recuperare le infrastrutture già esistenti e mettendo le industrie e l’armamento nelle condizioni migliori per svolgere il proprio ruolo.

L’esperienza personale diretta

“Ho diretto per dodici anni una rivista, ‘Porti, mari e territorio’, che diventò per un certo periodo un punto di riferimento sull’economia e la tecnica dei trasporti”.

La cultura del mare

“Sono stato il primo ad usare il concetto di ‘marittimità dell’Italia’ non come semplice condizione in cui qualunque paese marittimo si trova, ma come la condizione specifica di un paese, qual è l’Italia, che dal mare dipende in misura non solo ampia, ma direi vitale, per la sua sussistenza e ancora di più per il suo sviluppo”.

“Non solo l’italiano non è marinaro, ma addirittura abbiamo il caso di un’isola importante come la Sardegna, dove non c’è la vocazione al mare”.

“Le barche si usano poco perché ormai sono solo uno status-symbol, servono solo ad andare a pochi chilometri dalla costa per fare il bagno e prolungare la propria piscina privata”.

“Il rapporto con il mare implica un esercizio e un’attività psico-fisica molto impegnativi, che sono un costo troppo elevato per chi non ha la passione vera per il mare”.

“Un elemento molto triste che misura la scarsa coscienza dell’importanza del mare è la decadenza degli Istituti nautici, che sono stati, che sono stati la scuola che ha formato i nostri migliori marinai”.

L’economia del mare

“È innegabile che l’Italia abbia una conformazione ottimale per lo sviluppo del cabotaggio marittimo, che tuttavia oggi non deve essere concepito semplicemente come collegamento tra due porti, ma bensì come trasporto integrato terra-mare dove l’origine e la destinazione sono terrestri e i due terminali portuali sono gli anelli intermedi della catena”.

“L’espressione più matura di un cabotaggio auspicabile non è il collegamento Genova-Palermo ma quello Torino-Enna”.

“Dal punto di vista infrastrutturale credo che dovremmo cominciare con il recuperare le infrastrutture che già ci sono con adattamenti e interventi che non comportano poi di costi impossibili”.

“L’armamento non deve limitarsi a rivendicare allo Stato sovvenzioni e sussidi, quello che deve pretendere è di essere messo nelle condizioni migliori per svolgere il proprio lavoro”.

Claudio Azzolini (*Parlamentare europeo, Commissione politiche regionali*)

Sintesi

Il mare è una grande opportunità ampiamente sottovalutata. La cultura dell’italiano medio è lontana dalle realtà marinare, e questa distanza ha comportato gravi danni alla economia del mare ma anche alla sua ecologia. Le nostre coste sono diventate ambiti di sfruttamento, quando potevano e possono essere una risorsa economica e culturale di notevole importanza. Bisognerebbe creare un Ministero del mare, che si occupi dei collegamenti marittimi, dell’inquinamento, delle infrastrutture terrestri di supporto al mare, della diffusione di una cultura del mare, ecc. Qui a Napoli e in generale nel Mezzogiorno dobbiamo essere maggiormente responsabili avendo un contatto col mare più diretto, ma la cultura del mare deve essere condivisa coscientemente anche da chi vive nell’interno della penisola o al Nord, perché il Mediterraneo fa parte di noi e della nostra vita.

L’esperienza personale diretta

“Il mio primo lavoro è stato come assistente di una compagnia di navigazione greca”.

“Non mi sento assolutamente un uomo di cultura marinara, ma amo il mare, lo guardo con rispetto, anche se non lo conosco abbastanza”.

La cultura del mare

“Come membro del Comitato Internazionale della Fondazione del Laboratorio Mediterraneo credo innanzitutto nel recupero culturale del Mediterraneo, poi anche nel recupero mercantile”.

“Non c’è mai stata una vera educazione al mare, si ignora l’importanza delle infrastrutture di terra, dell’integrazione con esse, e si è del tutto privi di una cultura del rispetto del mare”.

“Il mare è una risorsa che non necessita di grandi investimenti ma di una grande capacità di programmazione, noi abbiamo solo pensato a sfruttarlo e nello sfruttamento lo abbia stuprato”.

“Non ci si può considerare una persona di una certa cultura se si ignora il mare, che è l’humus che fertilizza tutta la cultura, anche quella terrestre”.

“L’elemento acqua è fondamentale per l’uomo, ma allora perché abbiamo voluto escluderlo dalla nostra vita?”

Il mare e la comunicazione

“La possibilità all’interno del Mediterraneo di una migliore conoscenza tra le opposte sponde comporterebbe probabilmente una cosa anelattissima: la pace. Se noi solo usassimo il mare come un canale diplomatico, relazionale, per la grande vicenda umana della pace, avremmo fatto moltissimo”.

“Sono Vicepresidente della delegazione del Parlamento Europeo con Malta, che considero strategica per la pace: Malta come ponte, portaerei per l’approdo e quindi per il rilancio della pace verso l’altra costa”.

L’economia del mare

“La portualità nel Mezzogiorno quasi non esiste più, oggi si parla solo del Porto di Gioia Tauro, ma il porto in quella zona nacque come un altro modo di dare appalti, costruire opere pubbliche, costruire ricchezza, far circolare tangenti”.

“Il mare è stato trascurato per la ricerca del nuovo vello: la fabbrica, spazi nei quali chiudere l’uomo, anziché tenerlo a produrre ricchezze all’aria aperta, non inquinata, sul mare”.

“Bisogna orientarsi all’utilizzo mercantile dell’esistente, quindi riscoprire e rivalorizzare le risorse naturali, il patrimonio ittico, e la flora marina, ma soprattutto strutturazione ed infrastrutturazione della costa: fare tanti piccoli porti per la nautica da diporto in prossimità dei cantieri, e creare un flusso turistico del diporto”.

“Il mare come sistema trasportistico non è solo ciò che circonda la terra, esiste anche un aspetto molto importante che è la fluvialità, la sua penetrazione all’interno della terra”.

Luigi Caligaris (*Parlamentare europeo. Commissione politica estera, sicurezza e difesa*)

Sintesi

Fare strategia in Italia è impossibile perché manca una grande visione nazionale che implica una capacità di previsione e programmazione a lungo termine totalmente assente. Oggi nel nostro Paese si vive male, sul quotidiano.

L’Italia ha potenzialità straordinarie legate alla sua posizione geopolitica di saldatura tra Est e Ovest, Nord e Sud, che andrebbero sfruttate individuando obiettivi prioritari strategici, perseguiti con una *power projection* pensata in termini civili ed esercitata soprattutto attraverso il mare. Ciò può avvenire solo sviluppando l’intermodalità dei trasporti e cioè aumentando l’offerta infrastrutturale che lega il nostro territorio al Mediterraneo e all’Europa concentrando gli investimenti solo in poche aree (p.e.: Trieste, Genova, Napoli, Taranto e Brindisi) e rendendo efficiente il “sistema Italia”.

L’esperienza personale diretta

“La coscienza del mare è molto cresciuta negli ultimi anni”.

“Il successo dell’operazione del Golfo è dovuto al fatto che gli americani hanno sfruttato tutta la loro capacità di trasporto non solo della marina militare ma anche di quella civile”.

“Trieste rischia di morire se non si interviene in tempo”.

La cultura del mare

“In Italia non c’è cultura del mare. Solo Mussolini, che andava in pattino, poteva pensare che l’italiano è un popolo di navigatori”

Il mare e la comunicazione

“Immaginiamo di togliere l’Italia dal Mediterraneo, l’Europa con cosa la sostituisce?”

“Non capiremo mai l’importanza del mare senza la crescita della coscienza di nazione”.

L’economia del mare

“La *power projection*, cioè essere presenti lontano dai propri confini, deve essere esercitata anche in economia e soprattutto attraverso il mare”.

“Il traffico via mare è condizionante per la vita futura dell’Italia”.

“La flotta può essere di un altro, i porti sono nostri”.

R. Zunino Reggio (*Vicepresidente esecutivo Euromarina*)

Sintesi

Perché il turismo nautico e la nautica da diporto possano modificare la situazione di profonda arretratezza in cui si trovano, è necessario intervenire in maniera determinata su diversi fronti. Innanzitutto creando finalmente una legislazione specifica sul turismo nautico, in secondo luogo si deve decisamente ridimensionare la pressione fiscale, che nel settore portuale agisce ormai senza nessun tipo di logica; in terzo luogo è necessario ridare una certezza alle normative troppo mutevoli. Per quanto riguarda la cultura del mare è innegabile che in Italia manchi quasi del tutto, ma si può ancora fare qualcosa per recuperarla, anzi negli ultimi anni si è riscontrato un interesse per il mare sempre maggiore, che lascia ben sperare.

L'esperienza personale diretta

“Abbiamo fondato insieme agli altri paesi europei “Euromarina”, che è un’associazione europea di porti turistici”.

La cultura del mare

“Quelli che praticano realmente il turismo nautico sono praticamente tutti stranieri, perché qui in Italia, nonostante tutto il mare che abbiamo non siamo un paese di grandi marinai, solo adesso si comincia ad andare per mare”.

“Porto turistico e porto commerciale sono due realtà completamente diverse”.

“Il vero turismo nautico è quello della barca a vela e della barca a motore di dimensioni contenute”.

Il mare e la comunicazione

“Abbiamo puntato tutto sull’industria quando la cosa fondamentale era riconoscere la forte valenza del turismo nautico”.

L'economia del mare

“Per i porti c’è bisogno di due cose: di piani regionali, ma anche di un coordinamento statale, per fare riferimento agli standard europei”.

“Non è vero che negli ultimi anni nessuno si sia occupato dei porti e del mare, chi se ne è occupato in maniera pesantissima è stato il fisco”.

“Siamo arrivati al paradosso che per costruire un porto turistico devi fare un contratto con lo Stato che però si riserva la facoltà di variare il termine della concessione: l’investitore privato come può investire con questi rischi?”.

“Bisogna solo fare in modo che il porto pubblico sia competitivo quanto il porto privato, perché non possiamo continuare ad avere porti pubblici disastriati e porti privati con bellezze enormi ma che costano cifre esorbitanti”.