



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

**RELAZIONE DEL PRESIDENTE**  
**MARIO MATTIOLI**

**ASSEMBLEA**

**Roma, 31 ottobre 2019**

Signori Ministri, Onorevoli parlamentari, Autorità politiche, civili e militari, Signori Ambasciatori, Colleghi armatori, Rappresentanti delle parti sociali e dei sindacati di categoria, Signore e Signori, ringrazio voi tutti per la presenza numerosa che fa onore alla Confederazione degli Armatori Italiani.

Ringrazio in particolare il Ministro Sergio Costa, la Ministra Paola De Micheli e il Sottosegretario Manlio Di Stefano ai quali rivolgo un sentito benvenuto.

Un ringraziamento particolare a Confindustria, Presidente Gemme. Anche quest'anno abbiamo deciso di riunirci nella nostra casa comune. Facciamo parte della componente blu dell'industria italiana e ne siamo orgogliosi.

Saluto calorosamente tutti i nostri associati presenti qui oggi, i membri del Consiglio e del Comitato Esecutivo nonché i presidenti delle nostre commissioni tecniche. Il mio discorso di oggi è la sintesi dell'intenso lavoro che ogni giorno viene portato avanti e condiviso dalla squadra di cui faccio parte, con il fondamentale supporto giornaliero della struttura.

Da 118 anni Confitarma è il laboratorio di idee e riflessioni dell'armamento italiano al servizio del Paese ed oggi la flotta italiana rappresenta un "marchio di qualità" internazionalmente riconosciuto. Un punto di forza del "Sistema Paese" che si fonda su: qualità dei servizi, tutela del lavoro marittimo e sicurezza delle persone, delle merci e dell'ambiente marino.

La nostra associazione dialoga costantemente con Istituzioni, Amministrazioni, organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali, nazionali, europee e internazionali dove si decide la politica marittima mondiale. Siamo membri dell'ICS (International Chamber of Shipping) e dell'Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners), organizzazioni internazionali di cui due nostri importanti associati sono rispettivamente vicepresidente e presidente; siamo autorevoli membri dell'ECSA (associazione europea degli armatori) e portiamo la voce dell'industria marittima italiana presso altre associazioni quali BIMCO (Baltic and International Maritime Council), Intercargo (International Association of Dry Cargo Shipowners) e IMEC (International Maritime Employers' Council) e le agenzie internazionali IMO (International Maritime Organization) e ILO (International Labour Organization).

L'economia del mare si rafforza quale frontiera economica mondiale: l'industria marittima è capace di stimolare sviluppo, occupazione qualificata e innovazione; è una risorsa indispensabile per fronteggiare con successo e in modo unitario le sfide globali dei prossimi decenni.

Siamo parte dell'Europa. E l'Europa è una grande potenza marittima.

L'ultimo rapporto della Commissione sulla *Blue Economy* evidenzia che l'Unione europea utilizza la via marittima per l'80% del commercio estero e per il 40% di quello interno.

La *Blue Economy* europea ha un volume di affari di 658 miliardi di euro e genera un'occupazione di 4 milioni di addetti.

La salvaguardia e l'ulteriore crescita della più grande flotta al mondo – quella europea – è un fattore strategico fondamentale, soprattutto in un contesto geopolitico ed economico complesso come quello attuale.

L'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) prevede che, nel 2030, il valore aggiunto dell'economia del mare mondiale raddoppierà.

In Italia il *cluster* marittimo vale 32 miliardi di euro e la *Blue Economy* allargata (considerando anche sport, energia e turismo) ha un valore stimato di 130 miliardi di euro. Se il Paese saprà attivarne il potenziale ancora inespresso, si creeranno ulteriori ingenti risorse ed è per questo che abbiamo immaginato l'Assemblea odierna come un invito a considerare il mare e la terra un unico "ambiente di sviluppo integrato".

### Un'Agenda per il Governo

"Economia che viene dal mare": un'espressione utilizzata per ricordare che l'Italia non deve cercare altrove ciò che, naturalmente, ha ricevuto in dote. Troppe volte, infatti, siamo rimasti "aggrappati" alle Alpi, con le spalle rivolte al Mediterraneo, pur avendo a disposizione una risorsa naturale eccezionale, di cui dobbiamo riprendere piena consapevolezza: il mare che ci circonda!

Dobbiamo riuscire a congiungere le Alpi e il mare in un'unica prospettiva virtuosa ed è per questo che abbiamo più volte chiesto un'Amministrazione dedicata alle politiche marittime, ma continuiamo a rivolgerci ancora ad almeno otto Dicasteri.

\*\*\*

Se è vero che il 90% degli oggetti che ci circondano ha viaggiato via mare, è evidente che il trasporto marittimo genera un inevitabile impatto ambientale. Impatto che, da tempo, lo *shipping* mondiale è impegnato ad abbattere. Nel decennio 2008-2018, il settore ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO<sub>2</sub>. A partire dal 1° gennaio 2020, il contenuto di zolfo nel carburante sarà ridotto di ben sette volte in ambito globale (dal 3,5 allo 0,5%), accelerando la riduzione di emissioni.

Lo *shipping* è la modalità di trasporto più sostenibile e rappresenta uno strumento potente di contrasto al cambiamento climatico. Basti pensare alle autostrade del mare che riducono sensibilmente i costi esterni prodotti dal "tutto strada". Stiamo parlando di oltre un milione e mezzo di veicoli pesanti e circa 40 milioni di tonnellate di merci. Vuol dire oltre 1,2 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> non emesse in atmosfera grazie all'intermodalità.

L'IMO prevede, entro il 2050, la riduzione del 50% delle emissioni di gas serra (GHG - Green House Gas) rispetto al 2008. Considerate le previsioni di crescita dei volumi di merci movimentati via mare, e quindi della flotta, si tratta di una riduzione di circa il 75% per ogni nave. È un obiettivo ambizioso al quale vogliamo certamente concorrere ma serve un'azione condivisa a livello internazionale poiché singoli interventi nazionali danneggerebbero il trasporto marittimo e, quindi, l'economia del mondo. Il nostro è un settore considerato "*hard to abate*" poiché molte soluzioni non sono possibili né tecnicamente né fisicamente e quindi, pur lavorando intensamente

nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni “*carbon free*”, abbiamo bisogno di una forte *governance* e di obiettivi, risorse e tempi di realizzazione adeguati, in un quadro giuridico che accompagni la transizione. Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere, da sole, ricerca e innovazione per lo *shipping*. Il ricorso a finanziamenti europei, come quelli del programma Horizon Europe 2021-2027, potrà aiutare lo sviluppo di progetti per un futuro *carbon neutral*. Anche gli attori finanziari si orientano ormai verso scelte di finanziamento di investimenti valutati in base al rischio ambientale.

Banche e *player* finanziari disporranno sempre più di capitali destinati a progetti eco-sostenibili. Dal dialogo che da tempo Confitarma porta avanti con la finanza sulle specificità di un settore come il nostro - naturalmente ciclico - emerge l'esigenza di una nuova fase di sviluppo delle aziende, che riporti a sette, dieci o più anni l'orizzonte temporale dell'investimento per tornare ad una *partnership* virtuosa tra industria e credito.

Ma non basta. Ecco perché è necessario un tavolo di confronto col Governo per la creazione di un intervento di natura pubblica, che eviti la delocalizzazione o, peggio, la scomparsa di aziende storiche. I comparti del carico secco e petrolifero sono i più colpiti con molte aziende localizzate anche nel nostro Mezzogiorno, territorio che già sconta importanti difficoltà.

La flotta italiana, in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali, ha già realizzato ingenti investimenti per tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Cito solo l'alimentazione a batteria (quindi zero emissioni) durante le soste della nave in porto, l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo e l'installazione di *scrubber*.

Sentiamo l'obbligo, anche morale, di dare risposte alle nuove generazioni. Per questo, noi vogliamo rafforzare il dialogo con il Governo in materia ambientale mettendo a disposizione le nostre conoscenze. A nostro avviso, oltre al continuo investimento in ricerca e sviluppo, occorre anche:

- assicurare alle nostre navi alimentate a GNL la possibilità di rifornirsi anche nei porti italiani. Oggi non è ancora possibile per la mancanza delle relative regolamentazioni;
- accelerare la ratifica della Convenzione per il controllo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti (“*Ballast Water Management*”), come già avvenuto in molti altri Paesi marittimi, prevedendo i necessari provvedimenti di esenzione locale. Inoltre, per quanto riguarda i relativi certificati, evitiamo di operare in maniera difforme dal resto del mondo!
- ratificare al più presto la Convenzione di Hong Kong (di cui siamo uno dei Paesi firmatari) per dare un chiaro segnale in tema di demolizione delle navi, “*green recycling*” e monitoraggio degli *standard* dei cantieri asiatici.

Inoltre, vorrei ricordare l'efficace impegno del **Ministero dell'Ambiente** nella prevenzione dell'inquinamento marino da idrocarburi, attraverso l'utilizzo di unità

speciali, auspicando che la prevenzione possa presto allargarsi anche alle micro e nano plastiche.

Infine, è di grande rilevanza e attualità il lavoro svolto per la redazione del Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e favorevoli. Ringrazio il Ministro Costa per averci convocato tra gli *stakeholder* in vista della redazione della sua terza edizione e garantisco il nostro contributo costruttivo per la revisione di questo importante e delicato documento.

Tale strumento, come anche Lei Signor Ministro ha premesso nella Sua relazione introduttiva al Catalogo, rappresenta uno dei parametri di valutazione degli incentivi attivati per lo sviluppo del Paese. Un parametro importante ma - e qui mi rivolgo al Governo - non l'unico.

Aggiungo anche il tema delle grandi navi a Venezia. Posso qui affermare che la volontà delle principali compagnie crocieristiche mondiali è di collaborare con il Governo per individuare una soluzione praticabile che tuteli una città unica e meravigliosa che il mondo ci invidia e non crei ostacoli al settore del turismo crocieristico. Un settore che, solo in Europa, genera un contributo economico pari a 48 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro e vede l'Italia quale Paese trainante per numero di crociere e passeggeri.

\*\*\*

Il tema della salute e sicurezza di tutti coloro che si trovano a bordo delle nostre navi, membri dell'equipaggio o passeggeri, è per noi una priorità. L'anno scorso, proprio da questo palco, abbiamo richiamato l'urgenza di aggiornare le normative, alcune risalenti addirittura alla fine dell'Ottocento!

Con piacere rilevo che il nostro appello ha trovato un pronto riscontro da parte della competente Direzione del **Ministero della Salute** che ha istituito un Gruppo di Lavoro ad hoc, un prezioso laboratorio di idee per una riforma dell'intera materia della sanità marittima.

\*\*\*

Sempre in tema di tutela delle persone a bordo delle nostre navi, a ulteriore dimostrazione di quanto sia importante il dialogo e il confronto tra Istituzioni e industria, sottolineo quanto la strategia italiana di contrasto alla pirateria nel Golfo di Aden si sia rivelata vincente. Colgo l'occasione per ringraziare la Marina Militare per il fondamentale lavoro quotidiano a garanzia della libertà dei traffici marittimi. Gli ultimi accadimenti nel Mar Rosso e l'aumento degli atti di pirateria in Africa Occidentale indicano il livello di esposizione dello *shipping* alle tensioni geopolitiche. Gli interessi economici italiani nelle due aree citate sono rilevanti, in particolare per quanto riguarda l'approvvigionamento energetico e, per questo, chiediamo al **Ministero della Difesa** che la Marina Militare possa continuare a supportarci, con la sua esperienza e conoscenza dei mari del mondo, a tutela dei nostri equipaggi, delle nostre unità e del superiore interesse nazionale.

\*\*\*

L'attività della Polizia di Frontiera nei nostri porti, la regolamentazione dei visti d'ingresso dei marittimi extra UE, la gestione del fenomeno dei clandestini a bordo sono alcune delle istanze condivise ogni giorno con il **Ministero dell'Interno**, Amministrazione con la quale, negli ultimi anni, abbiamo proficuamente incrementato i nostri rapporti.

Tuttavia, anche quest'anno sono costretto a chiedere al Governo di prorogare, per l'undicesima volta, la deroga temporanea per l'impiego dei *team* privati in funzione antipirateria a protezione dei nostri equipaggi. Proroga in scadenza il prossimo 31 dicembre, che si rende necessaria in assenza della tanto attesa emanazione del "nuovo" D.M. n. 266/2012!

Un richiamo a parte merita la crisi migratoria nel Mar Mediterraneo, una tragedia che continua a coinvolgerci direttamente. I nostri equipaggi hanno affrontato con professionalità, umanità e coraggio, indescrivibili tragedie umane, spesso in condizioni difficili di tempo e di mare. Dal 2014, quasi 84mila persone sono state salvate da navi mercantili, per la maggior parte italiane, chiamate a effettuare operazioni SAR in soccorso dei naufraghi. Se chiamati al soccorso, noi armatori non ci tireremo indietro. Ma chiedo al Governo di fare urgente chiarezza sull'applicazione delle norme internazionali e nazionali in materia, a volte in palese conflitto. Abbiamo bisogno di precise indicazioni per i comandanti delle nostre navi, in particolare quelle impegnate costantemente nell'area mediterranea. Con amarezza registriamo iniziative giudiziarie - anche penali! - che, a nostro avviso, derivano proprio dalla mancanza di quelle precise indicazioni che stiamo richiedendo da tempo.

\*\*\*

Per un'industria mobile come la nave, è altresì importante poter contare su una rete diplomatica autorevole ed efficiente come quella italiana, a cui si aggiunge l'Ufficio di coordinamento mare della Farnesina, validamente supportato da esperti comandanti della Guardia Costiera e della Marina Militare. La vicinanza delle Direzioni Generali del **Ministero degli Esteri** annulla la distanza fisica dal Paese delle nostre navi che operano all'estero, vicinanza che stiamo sentendo, in particolare, nell'affrontare alcuni contenziosi che, nostro malgrado, ci vedono coinvolti in Paesi lontani.

Tuttavia, la chiusura di molte nostre sedi consolari, anche in importanti città di mare, e la distanza fisica con i porti di ormeggio impongono di rendere compatibili gli orari di apertura dei consolati con le onerose soste, sempre più brevi, delle navi. Inoltre, è urgente semplificare le procedure amministrative attraverso le possibilità che ci offre l'era digitale in cui viviamo.

In passato, grazie al lavoro congiunto di Ministero, Comando Generale e Confitarma, è stato avviato un percorso di interscambio a beneficio degli addetti consolari, elaborando un utile prontuario sulle attività amministrative più frequenti all'estero che speriamo di poter al più presto riprendere.

Auspichiamo, inoltre, che venga completato al più presto l'iter di adesione alla fondamentale Convenzione del 1976 in tema di limitazione della responsabilità per crediti marittimi.

\*\*\*

Adesso vorrei volgere lo sguardo al futuro e ringraziare il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Il vostro contributo è fondamentale per traguardare l'orizzonte attuale.

E saluto calorosamente anche i tanti giovani studenti che sono qui con noi. Voi siete i futuri professionisti del mare. Crediamo molto nella formazione e, da tempo, Confitarma sostiene il modello degli ITS (Istituti Tecnici Superiori), a dimostrazione del fatto che l'incontro fra scuola, università e imprese determina risultati molto positivi in termini di tassi di occupazione. Tuttavia, a differenza di quanto accade in altri Paesi europei, in Italia tali istituti rappresentano ancora una nicchia. In ragione degli alti tassi di occupazione dopo il diploma, sarebbe invece opportuno destinare a queste realtà maggiori investimenti, anche considerando i risultati in termini di valorizzazione del territorio, in particolare del Mezzogiorno. Quest'area, da sempre importante nei traffici commerciali e nello sviluppo del Paese, rappresenta un bacino ricco di giovani competenti, volenterosi e desiderosi di intraprendere per passione, e per tradizione, le carriere del mare.

Buon vento ragazzi! Impegnatevi, con noi, per il vostro futuro.

\*\*\*

Prima di parlare del nostro Ministero di riferimento, vorrei ricordare che Confitarma, oltre alla Presidenza del Consiglio ove sono incardinati *dossier* marittimi importanti, in primis il "tagliando" comunitario della legge n.30/98, ha rapporti costanti con almeno altri tre dicasteri. Mi riferisco al **Ministero dell'Economia e delle Finanze** - e alla collegata Agenzia delle Entrate – con cui ci confrontiamo quotidianamente, quali interlocutori di riferimento per tutto ciò che attiene agli aspetti, sia regolatori che applicativi, delle discipline specifiche del nostro settore. A tal proposito, voglio ricordare il ruolo della Guardia di Finanza, ringraziandola per l'attività che svolge quale polizia del mare.

Si è aperto l'annuale iter della legge di bilancio che sappiamo essere particolarmente complesso. Ci auguriamo che il Governo riesca a coniugare le esigenze di bilancio con la necessità di non comprimere la competitività delle imprese.

In tal senso, anche il **Ministero dello Sviluppo Economico** gioca un ruolo strategico. Penso al settore dell'estrazione degli idrocarburi a mare, *asset* fondamentale per il nostro Paese, che impegna quotidianamente naviglio specializzato nell'assistenza logistica e operativa. Ci auguriamo che tale importante settore industriale continui a esistere. Infine, auspichiamo che, come avviene a livello internazionale, il rilascio dei certificati radio all'estero possa finalmente essere delegato agli organismi di certificazione riconosciuti. Lo chiediamo da anni.

Ci auguriamo, poi, che prosegua il percorso di riconoscimento e valorizzazione della specialità del lavoro marittimo avviato con il **Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali** in coordinamento con la Direzione Generale competente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da ultimo, resterebbe da affrontare il tema dell'industria armatoriale impegnata nella pesca oceanica, attualmente inserita nel **Dicastero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali**. Credo sia giunto il momento di ricongiungere *shipping* e grande armamento da pesca in uno stesso Dicastero.

\*\*\*

Vengo ora al nostro primo e quotidiano punto di riferimento: il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

Signora Ministra, assieme alla Direzione Generale competente e al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ogni giorno riusciamo, non senza difficoltà, a gestire le numerose criticità del nostro settore. E, per questo, noi tutti vogliamo ringraziarVi. Al contempo, nel rispetto delle reciproche competenze amministrative, auspichiamo una sempre più stretta collaborazione tra di Voi per dare risposta alle nostre istanze perché il tempo è un fattore economico e le nostre imprese operano in un mondo globalizzato e, soprattutto, veloce. Chiediamo alle donne e agli uomini di quest'Amministrazione, con il loro importante bagaglio di competenze, di proseguire nel percorso di rilancio della componente marittima e portuale all'interno di un Ministero, forse troppo grande, che governa anche strade, ferrovie, aerei, dighe e seggiovie.

A tal fine, è necessario che prosegua quel cambiamento culturale che vede le nostre navi non solo quali "oggetti naviganti" ma come soggetti economici che creano valore aggiunto, indotto e occupazione per il Paese. Un cambiamento che ci porterà a raggiungere il giusto equilibrio tra rigorosa attività di controllo e tempi e dinamiche dello *shipping* moderno. E a tal proposito voglio ringraziare in modo particolare il Sesto Reparto, determinante per la sicurezza della navigazione.

Signora Ministra, il nostro settore non può prescindere dall'integrità del Registro Internazionale. In queste ore è in corso un processo di verifica comunitaria del regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi che vede coinvolta la Sua Amministrazione quale capofila dei Ministeri competenti. Siamo certi che sarà possibile concludere questa importante verifica attraverso la definizione degli interventi normativi necessari a puntualizzare quanto strettamente richiestoci dalla Commissione europea, senza modificare o snaturare un modello di sviluppo studiato e implementato a livello internazionale.

Uno strumento di sviluppo, quello del Registro Internazionale, che ha declinato in Italia le linee guida comunitarie per la rinascita delle flotte dell'Unione. Ed oggi l'Unione Europea è il primo vettore del mondo, con il 40% del tonnellaggio mondiale.

Il nostro Registro Internazionale ha consentito l'espansione degli investimenti, il raddoppio e l'ammodernamento della flotta nazionale con navi sempre più *green* e la *leadership* mondiale in alcuni dei settori navali più sofisticati. Ma, soprattutto, la nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in vent'anni, l'occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata del 140%!

CNEL e INPS confermano oggi le stime elaborate da Confitarma in tutti questi anni: 33.000 lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma, oltre 3.000 quelli a cui si applica quello Fedarlinea, per un totale di circa 36.000 unità. Di questi, oltre 8.000 sono personale di terra. In virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, sono quindi circa 38.000 i marittimi italiani e comunitari a bordo delle nostre navi.

Altre bandiere comunitarie, pur vantando flotte molto più grandi della nostra, occupano un numero di marittimi comunitari nettamente inferiore.

Crediamo inoltre che, anche nel nostro Paese, dovrebbero essere adottate forme di defiscalizzazione e decontribuzione per le figure professionali che gestiscono la nave dai nostri uffici di terra. Sono figure “tecniche” che provengono dalle nostre navi e, quando inserite nei ruoli di terra, costano circa tre volte in più rispetto alla media europea. Lo chiediamo perché mantenere un’industria sul territorio, evitandone la delocalizzazione, è una vittoria per il Paese.

In tema di occupazione, ricordo che la specialità del lavoro marittimo - direttamente legata al peculiare ambiente dove la prestazione si svolge, la nave - è un principio da sempre riconosciuto dal legislatore italiano, dalle convenzioni internazionali e dalle parti sociali.

Recentemente, tale principio è stato messo in discussione da una circolare INPS che estende l’applicazione dell’incremento del contributo addizionale della NASpl sui rinnovi del contratto a tempo determinato alle convenzioni d’arruolamento. L’applicazione di tale incremento ai marittimi, oltre a non trovare fondamento giuridico, alterando gli equilibri dell’intero sistema, avrebbe un impatto estremamente negativo sull’occupazione e sulle tutele dei marittimi stessi.

Per tale ragione, ribadisco la richiesta al Governo - in primis al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, detentore delle conoscenze in materia di lavoro marittimo - di intervenire prontamente sul tema.

Tra l’altro, la specialità del lavoro marittimo può rappresentare, su alcuni temi, un modello virtuoso da esportare in altri settori. Mi riferisco, in particolare, al tema del salario minimo che, per il personale marittimo, è fissato a livello internazionale in sede ILO (*minimum ILO wage for seafarers*) e a livello nazionale è demandato dalla legge alla contrattazione collettiva sottoscritta dalle Organizzazioni sindacali e datoriali di categoria. Tale modello evita il *dumping* sul costo del lavoro dei marittimi, stabilendo uno *standard* minimo valido in tutto il mondo. Inoltre, a livello nazionale, consente, attraverso il libero confronto fra le parti sociali, di adeguare prontamente le retribuzioni alle dinamiche produttive in continua evoluzione e alle nuove esigenze che possono manifestarsi sul mercato del lavoro.

Il salario minimo legale può essere efficace quando viene stabilito a livello internazionale al fine di creare parità di condizioni in tutto il mondo, mentre la sua imposizione soltanto a livello nazionale danneggerebbe pesantemente la competitività dell’industria italiana soprattutto quando - come nel caso delle imprese armatoriali - è esposta alla competizione globale.

Vengo al tema della contrattazione collettiva, sottolineando che, nonostante le note difficoltà economiche attraversate da molte imprese armatoriali, confidiamo di portare a termine entro la fine dell'anno l'articolata trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, naturalmente guidata per la parte armatoriale da Confitarma, quale Associazione più rappresentativa in termini di aziende, navi e marittimi impiegati, siano essi italiani, comunitari ed extracomunitari. Il raggiungimento di tale risultato avrebbe per noi un significato molto importante, in quanto confermerebbe e darebbe continuità a un sistema consolidato di efficaci relazioni industriali.

Inoltre, con l'importante e necessario contributo delle OO.SS. confederali, stiamo elaborando un avviso comune per l'occupazione marittima italiana con alcune proposte concrete, a costo zero per l'erario, che potrebbero consolidare il primato della bandiera italiana per numero di marittimi comunitari (in grande maggioranza italiani) dando ulteriori possibilità di imbarco per le nostre giovani leve.

La competitività non è però riservata solo alle navi che operano nei traffici internazionali.

Occorre infatti:

- dare la possibilità anche alle navi di bandiera italiana iscritte nel primo registro di fronteggiare le difficoltà che il settore registra. Penso in particolare a quelle operanti nei servizi di bunkeraggio;
- riservare analoga attenzione al cabotaggio cosiddetto "minore", settore importante per la vita quotidiana dei concittadini isolani e per la mobilità sostenibile.

Invece, ad un'unica società, destiniamo 72 milioni di euro l'anno, erogati in massima parte per i servizi da e verso la Sardegna, servizi offerti anche da operatori privati senza alcuna sovvenzione. Da sempre, sosteniamo che il mantenimento *tout court* dell'attuale sistema di contratti di servizio pubblico è incompatibile con i principi di concorrenza e di liberalizzazione del cabotaggio marittimo sanciti dal legislatore europeo.

E tale importo supera i 200 milioni di euro annui, considerando anche i contributi regionali. Questi contributi potrebbero essere ridotti dando priorità alla salvaguardia delle esigenze di continuità territoriale di alcune specifiche tratte e delle piccole isole perché siamo consapevoli che il mercato non è sempre la risposta adeguata. Tale razionalizzazione consentirebbe, senza alcun incremento di spesa pubblica, di liberare risorse per importanti priorità del comparto e del Paese intero quali ambiente, occupazione, sicurezza e continuità territoriale delle isole minori.

Anche l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) prevede che, prima di definire i bandi di gara di servizio pubblico, le Amministrazioni competenti individuino con rigore le effettive esigenze degli utenti e privilegino la possibilità di soddisfarle attraverso il mercato. Confidiamo quindi che l'ART espliciti in tale contesto il suo ruolo di moderna Autorità indipendente.

Al tempo stesso, riteniamo invece che l'Autorità non abbia il potere e le competenze per innovare il diritto, a maggior ragione quello europeo, come ad esempio è accaduto in materia di diritti dei passeggeri con l'imposizione di limiti superiori rispetto ai nostri *competitor* esteri.

Siamo inoltre contrari al sistema di finanziamento dell'*Authority* che vede i soggetti regolati sovventori del soggetto regolatore. La Commissione UE l'ha ribadito più volte: regolazione e vigilanza indipendenti possono essere garantite solo a fronte di risorse umane e strumentali autonome e strutturali per evitare ogni possibile influenza politica, pubblica o dei singoli operatori privati.

Passo ora alla portualità.

Secondo un rapporto di SACE del 2018, sebbene gli investimenti infrastrutturali in logistica nel nostro Paese siano in linea con quelli degli altri Paesi avanzati, la quota relativa al trasporto marittimo è solo del 2% contro il 14% degli altri Paesi e il 19% della Germania.

L'inadeguatezza di tale quota assume ancor più rilevanza se consideriamo quanto i prossimi anni saranno fondamentali nella definizione degli equilibri geopolitici. Pensiamo solo al caso della Nuova Via della Seta. In proposito, vi invito caldamente a trattenervi dopo la conclusione dell'Assemblea per assistere all'interessante Convegno sul Mediterraneo, moderato dal Direttore Lucio Caracciolo.

Grazie all'impegno e alla professionalità degli operatori del porto, in primis i servizi tecnico-nautici (rimorchio, pilotaggio e ormeggio) navi sempre più grandi possono entrare e uscire dai nostri porti in totale sicurezza. Per inciso, ricordo che nel marzo scorso è divenuto pienamente efficace il Regolamento 352/2017 ispirato ai principi di libertà di accesso al mercato, proporzionalità, congruità e trasparenza e che un'importante circolare ministeriale ha dato impulso alle nuove gare per l'affidamento del servizio di rimorchio nei porti italiani. Auspichiamo di poter contare nel prossimo futuro su servizi sempre più performanti e competitivi sia sotto il profilo tecnico e organizzativo che sotto quello dei costi.

Anche per comprendere il futuro dei nostri porti, non è solo verso terra che dobbiamo volgere lo sguardo ma soprattutto, verso il mare. È da lì che provengono, da sempre, le istanze di cambiamento della portualità.

Invece, all'interno degli organismi di partenariato, l'utenza sembra essere stata relegata ad un ruolo meramente consultivo. Purtroppo, proprio la conferenza dei presidenti, che in base alla nuova riforma potrebbe avere un ruolo importante nella definizione delle scelte strategiche di politica portuale, non si è riunita spesso. E quando lo ha fatto, non ha ritenuto ancora opportuno convocare i rappresentanti del *cluster*, come invece prevede la legge n. 84/94.

La riforma di tale legge non è ancora andata a regime ma già si parla di nuove modifiche. Negli ultimi anni, alla generale ipertrofia del sistema legislativo italiano, nel nostro settore si è aggiunto l'eccesso di *governance*.

Lo sciopero generale nei porti di quest'estate è il sintomo della difficoltà di affrontare i cambiamenti in atto ma la risposta non può essere di retroguardia o di mantenimento di rendite di posizione. Principi come il diritto all'autoproduzione di alcune operazioni portuali, stabiliti e regolati per legge, non possono essere messi in discussione. Farlo significherebbe compiere un passo indietro sul piano della competitività.

L'attuazione e la gestione di due interessanti e potenzialmente promettenti strumenti di sviluppo della portualità e dei territori ad essa legate, come le ZES (Zone Economiche Speciali) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) appaiono sempre più complesse di quanto ci si aspetterebbe.

Vengo ora a un tema prioritario per noi imprenditori: la burocrazia.

Sarebbero tanti, e per certi aspetti eclatanti, gli esempi da portare alla Vostra attenzione. In sintesi: ogni nave italiana sconta tra i 40 e 100.000 euro l'anno di costi burocratici evitabili rispetto alle sue concorrenti comunitarie!!

In tal senso, anche la digitalizzazione, tema al quale il Governo ha voluto dedicare uno specifico ministero - quello per l'Innovazione tecnologica e la digitalizzazione - darebbe un impulso fondamentale.

Confermiamo la nostra disponibilità a collaborare con le Autorità competenti per riallineare, ove possibile, la normativa italiana agli *standard* internazionali, anche attraverso le proposte di semplificazione normativa a costo zero elaborate dal nostro Comitato Regole e Competitività.

## Conclusioni

Mi accingo ora a concludere questo intervento sperando di aver fornito spunti per le Vostre successive riflessioni. Grazie al prezioso aiuto del Direttore Mieli, che modererà la prossima fase dell'Assemblea, spero riusciremo a delineare un'agenda condivisa delle priorità del Mare.

Un'ultima riflessione. Questa Assemblea è di tutti noi associati che, nonostante la perdurante crisi economica, troviamo il tempo e le risorse per alimentare la fiamma dello spirito associativo. So che non è sempre facile ma è proprio in momenti come questo che si percepisce l'importanza di far parte di un soggetto autorevole e riconosciuto.

Viviamo e operiamo in un contesto sempre più interdipendente, asimmetrico e in continua evoluzione. Un'evoluzione che probabilmente dovrà interessare anche i modelli associativi, senza però perdere di vista l'alta specializzazione, la pluralità di servizi offerti e, soprattutto, la capacità di rappresentanza unitaria di interessi a volte anche molto diversi.

Lo stesso spirito che portò, nel 1998, alla fusione di tre volontà distinte - politica, industria e organizzazioni sindacali - in un'unica azione: l'istituzione del Registro Internazionale italiano.

Oggi la competizione si è spostata nel quadro europeo dove le condizioni di registrazione delle navi sono ormai praticamente equivalenti. Pertanto, la scelta della bandiera è determinata dalle condizioni del “Sistema Paese”. E il nostro sembra soffrire di quella che viene definita “*Sea blindness*”, l’incapacità di riconoscere il ruolo centrale dell’economia del mare per la nostra vita di ogni giorno.

Ed ecco il punto:

- Siamo un Paese davvero “marittimo”?
- Siamo una nazione *shipping friendly*?
- Abbiamo il coraggio di dedicare alle politiche marittime una *governance* unitaria?

Io spero vivamente di sì.

Spero che oggi possa iniziare un nuovo viaggio, la cui meta è ormai chiara: una flotta sempre più *green* che continui a rispondere alle istanze di sviluppo, occupazione e sicurezza, in un contesto de-burocratizzato.

Dobbiamo, adesso e insieme, scegliere la rotta migliore.

Lo scorso anno ho chiuso il mio discorso dicendo che: “da soli forse si va più veloci, ma insieme certamente si va più lontano”. Quest’anno vorrei aggiungere: “mettersi insieme è un inizio, rimanere insieme è un progresso, lavorare insieme un successo”.

Viva la casa degli armatori italiani!

Viva l’Italia del Mare!