



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

RELAZIONE DEL PRESIDENTE
EMANUELE GRIMALDI

ASSEMBLEA

Roma, 15 ottobre 2014

Signor Ministro, Presidente Squinzi, Autorità, colleghi Armatori, Signore e Signori, grazie a tutti per aver accolto il nostro invito.

In particolare, ringrazio il Ministro Lupi: la Sua presenza qui oggi è un importante riconoscimento all'industria armatoriale e ci dà l'occasione di esporre i nostri risultati direttamente al responsabile del Dicastero, nonché autorevole rappresentante del Governo.

Le nostre giornate sono scandite da parole come debito pubblico, tasse, *spread*, credito, disoccupazione, stabilità, costo del lavoro, riforme: parole accompagnate sempre più spesso da dati negativi che evidenziano il perdurare della crisi.

Ma c'è una parola che, da sola, indica come rilanciare crescita e occupazione: competitività.

Ebbene: l'industria armatoriale italiana, che storicamente compete a livello globale, nonostante la crisi continua a fronteggiare la concorrenza ad armi pari.

Anche se il PIL nazionale si riduce di un ulteriore 0,3% nel 2014, con un modesto incremento dello 0,5% previsto per il 2015, le attività marittime risultano stabili e continuano ad essere molto importanti per il Paese, producendo ogni anno beni e servizi per circa 40 miliardi di euro (il doppio di comparti strategici per il Paese come tessile e telecomunicazioni).

Nel 2014, la disoccupazione, specie quella giovanile, tocca il massimo storico, mentre l'occupazione del *cluster* marittimo è in controtendenza e tuttora impiega più di 215.000 persone direttamente e altre 265.000 nell'indotto.

Il *cluster* ruota in buona parte intorno ai trasporti marittimi.

Negli ultimi dieci anni, gli armatori hanno investito più 15,5 miliardi di euro nel rinnovo del naviglio, oggi ancora più giovane, tecnologicamente avanzato, sicuro e rispettoso dell'ambiente.

Sulle navi iscritte nel Registro Internazionale, l'occupazione di marittimi italiani e comunitari, inclusi i servizi complementari di bordo, aumenta in tre anni del 4,7%, con punte del 9% per i marittimi comuni e del 6% per gli ufficiali, soprattutto nei settori delle crociere e dei traghetti.

Il turismo che viene dal mare continua a contribuire all'economia del Paese, creando ricchezza e posti di lavoro.

Se poi guardiamo all'Unione Europea, la rilevanza dell'industria armatoriale è veramente straordinaria:

- l'armamento europeo è *leader* nel mondo e controlla il 40% del tonnellaggio mondiale;
- impiega direttamente e nell'indotto 2,3 milioni di persone;
- contribuisce al Pil dell'Ue con 145 miliardi di euro.

Con una flotta di oltre 1.500 navi per circa 18 milioni di tonnellate, l'Italia è tra i paesi *leader* dello *shipping* mondiale: 2^a tra le flotte dell'Unione europea e 4^a al mondo tra le flotte di bandiera e per controllo armatoriale nazionale.

E' questa la reale graduatoria della flotta mondiale, se si tiene conto del cosiddetto "*genuine link*" tra la bandiera della nave e la nazionalità dell'armatore, un rapporto che implica la stretta connessione con il territorio e con l'intero *cluster*.

L'Italia, grande importatore di materie prime ed esportatore di manufatti, ha potuto riconquistare le prime posizioni tra i principali paesi marittimi perché, attraverso attente politiche di Governo ha dato la piena applicazione alle linee guida che l'Unione europea ha dettato alla fine degli anni '80, per frenare il *flagging out* e rilanciare lo *shipping* e l'occupazione marittima. Le abbiamo recepite in Italia a partire dal 1998, con l'introduzione del Registro Internazionale e della *Tonnage tax*, che hanno consentito alla flotta italiana di frenare l'emorragia di naviglio e di intraprendere il circuito virtuoso della crescita, raggiungendo altissimi livelli di sicurezza e qualità.

Per questo, è fondamentale che non vengano in alcun modo modificati i pilastri su cui si poggia la competitività della flotta, competitività che ci consente, anche in presenza di crisi come l'attuale, di continuare a investire, creare occupazione, formare i giovani per le carriere di mare e di terra, fare logistica.

Viviamo tutti il tempo di un doloroso cambiamento. E sappiamo bene che alcune aziende non sono sopravvissute alla battaglia ed altre hanno riportato profonde ferite, ma il nostro settore nel suo insieme ha tenuto.

Con il raddoppio della flotta in poco più di 10 anni, abbiamo dimostrato che, quando le nostre istanze sono accolte, i risultati sono concreti per il settore.

Parliamo di un settore *capital intensive*, gestito per lo più da *governance* di tipo familiare.

Di recente, il Presidente Squinzi ha detto che le statistiche non raccontano tutto e che dietro ai numeri c'è quel "capitalismo familiare in grado di investire anche nei momenti di crisi. Un capitalismo operoso che in questi anni non è rimasto con le mani in mano".

Non trovo parole migliori per descrivere le imprese armatoriali italiane, impegnate in un settore, per sua natura internazionale, che risente della situazione geopolitica mondiale: Stati devastati da guerre civili, sanzioni economiche contro altri Stati che violano le regole della comunità internazionale, crisi energetiche, epidemie tipo Ebola.

Un mondo comunque sempre più veloce e dinamico, ove la distanza economica ha definitivamente soppiantato quella geografica e le relazioni commerciali sono al centro della globalizzazione.

La globalizzazione non è un nemico, ma una grande opportunità per uscire dalla crisi.

Il mondo non si ferma. Ed anche nei momenti di crisi bisogna trasportare le merci: il commercio mondiale è aumentato nel 2013 del 2,7%, nel 2014 aumenterà ancora del 2,6% e si prevede addirittura una crescita del 4% nel 2015.

E il 90% delle merci continua a viaggiare sulle navi.

C'è ancora voglia di Italia nel mondo: ogni giorno noi armatori ne portiamo un po' sulle nostre navi.

Molti problemi degli industriali di terra sono anche nostri e condividiamo le istanze che il Presidente Squinzi, quotidianamente e in modo determinato, evidenzia a nome di tutti.

Per il trasporto marittimo si aggiungono altre peculiarità.

DIFENDERE LA LIBERTA' DEI MARI COMINCIANDO DAL MEDITERRANEO

Al centro del Mediterraneo, *gate* d'accesso dell'Europa, l'Italia subisce i cambiamenti rapidi e significativi di paesi del Nord Africa e del Medio Oriente, fonti quotidiane di notizie drammatiche.

Mare Nostrum, dall'inizio dell'anno, ha salvato la vita di circa 140.000 naufraghi, grazie anche alla collaborazione di navi mercantili, benché inadatte a svolgere questa attività di soccorso.

L'azione della Marina Militare per il contrasto della pirateria marittima nell'Oceano Indiano ha protetto le navi italiane e scongiurato il rischio di emarginare il Mediterraneo dal contesto dei traffici mondiali.

Sono quasi 350 i viaggi difesi dai Nuclei Militari di Protezione, a cui si aggiungono più di 50 protetti dalle società di sicurezza private, che si sono conclusi con successo.

Sicché, possiamo dire con cognizione di causa che, da quando viaggiano con team armati a bordo, le nostre navi non hanno più subito alcun sequestro, per il semplice effetto di deterrenza.

La vicenda dei due fucilieri di Marina trattenuti in India – a cui va sempre la nostra totale solidarietà - non deve essere strumentalizzata per mettere in discussione un impianto normativo che consente alla flotta mercantile italiana di operare in sicurezza in acque a rischio di pirateria.

Il modello duale di protezione pubblica e, in via complementare, privata, previsto dalla legge 130 del 2011 ed attuato grazie allo Stato Maggiore della Marina, alla Guardia Costiera e al Ministero dell'Interno, è un esempio di eccellenza dello sforzo congiunto tra industria, politica e Amministrazione, che ha preservato la vita dei nostri equipaggi, consentendo loro di operare in sicurezza.

Peraltro, è indispensabile dare oggi completa attuazione alla legge, per evitare che ogni sei mesi si debba procedere con la frustrante richiesta di prorogare l'imbarco di ex-appartenenti alle forze armate, data l'assenza dei corsi di formazione previsti. Ricordo che siamo alla quinta proroga. Basterebbe forse una formulazione della norma più elastica per evitare dispendio di tempo e energie.

Non meno importante è garantire protezione anche alle navi e agli equipaggi che operano in Africa Occidentale, ove gli attacchi di pirateria, pur con una connotazione diversa, sono in continuo aumento.

Certamente, con il supporto della Farnesina, occorrerà un'azione concertata a livello internazionale e comunitario, anche con l'intervento del nuovo Alto Rappresentante dell'Unione europea per gli Affari esteri e la Politica di sicurezza.

AMBIENTE

Autorevoli studi internazionali confermano che oggi la nave, per unità di merce trasportata, risulta essere il mezzo più sicuro, efficiente e compatibile con l'ambiente.

Condividiamo l'obiettivo delle normative ambientali; tanto è vero che, sviluppando nuove tecnologie e diminuendo la velocità delle navi, in cinque anni lo *shipping* ha ridotto del 20% le emissioni di Co2 e si stima che nel 2012 abbia prodotto solo il 2,2% delle emissioni totali di gas serra a livello mondiale rispetto al 2,8% del 2007.

Sottolineo poi che dal 1990 ad oggi, a fronte di un aumento del 50% del petrolio trasportato via mare, il volume degli sversamenti di idrocarburi da parte delle cisterne si è ridotto dell'80% e rappresenta solo una quantità marginale del totale.

Per vincere la competizione internazionale, bisogna stare al passo con le migliori realtà imprenditoriali, soprattutto in termini qualitativi. E gli armatori italiani lo stanno facendo con ingenti investimenti: nel 2013 la bandiera italiana è passata dal 9° al 5° posto della "*White list*" del *Paris MoU (Memorandum of Understanding di Parigi sul Port State Control)*.

Anche se possiamo ancora migliorare i risultati ottenuti in alcune aree di competenza di altri accordi (*Caribbean, Tokio e USA Mou*), quello ottenuto è un risultato importante, che conferma l'incremento del livello qualitativo del naviglio e la nostra crescente attenzione per la sicurezza, grazie anche all'elevata professionalità degli equipaggi.

Nonostante tutto ciò, le pressioni a cui è sottoposto il settore per ridurre il suo impatto sul mare e sull'atmosfera è assimilabile ad un vero e proprio "assedio ambientale". È fondamentale, perciò, che tali norme siano attuabili e realizzabili e, soprattutto, che ciò avvenga per tutti, in base a quanto stabilito dall'IMO (*International Maritime Organization*).

Ciò vale anche per le norme dell'Ue e per quelle nazionali: norme che a breve entreranno in vigore, più o meno tutte allo stesso tempo, comportando pesanti obblighi ed oneri, anche su unità già in esercizio.

Parliamo di miliardi di dollari USA nell'arco del prossimo decennio!

Ad esempio, viene imposto alle navi l'obbligo di utilizzare combustibili a basso tenore di zolfo, ma sul mercato non sono disponibili in quantità idonea prodotti alternativi agli attuali e le infrastrutture di distribuzione non sono adeguate.

Per poter utilizzare gli attuali combustibili, stiamo facendo investimenti in dispositivi di abbattimento delle emissioni (i cosiddetti *scrubber*), finalmente consentiti dalla Direttiva europea 2012/33, recepita solo recentemente in Italia. È una soluzione tecnicamente molto complessa, che comporta costi per singolo apparato compresi tra i 4 e i 9 milioni di euro.

Voglio qui mettere in evidenza la positiva sinergia tra Confitarma e Istituzioni realizzatasi durante l'*iter* parlamentare di recepimento della Direttiva Ue sui limiti di zolfo. Le modifiche proposte sull'inasprimento di tali limiti nel Mar Adriatico e nel Mar Ionio, in nessun modo previsti dalla Direttiva Ue, né tanto meno dall'IMO, avrebbero penalizzato gravemente l'Italia.

Auspucando di condividere sempre questa visione con i ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti, lancio un appello, che non vale solo per le norme di carattere ambientale: nel recepimento delle Direttive è bene limitarsi a trasporre semplicemente il dettato comunitario – come fanno gli altri paesi – evitando inutili appesantimenti della norma che si traducono in *iter* legislativi troppo lunghi, più alti costi per l'industria italiana e perdite di quote di traffico.

Il tutto a vantaggio dei concorrenti: non solo quelli internazionali, ma addirittura quelli comunitari.

CABOTAGGIO E *SHORT SEA SHIPPING*

Parlando di politica dei trasporti, credo sia importante richiamare l'attenzione sui servizi di cabotaggio del Paese, svolti da importanti compagnie di navigazione italiane con competenza, esperienza, professionalità e capitali adeguati.

Alcune "avventurose" iniziative pseudo-armatoriali, ricorrenti nei periodi estivi sulle rotte per la Sardegna e per la Grecia, hanno male interpretato la filosofia dei servizi *low-cost*, tipici del settore aereo, utilizzando navi vecchie di 30 anni ed oltre, che sarebbe stato meglio inviare alla demolizione.

Credo siano necessari maggiori approfondimenti e verifiche ministeriali per evitare che navi con bassi livelli qualitativi operino nei nostri mari, danneggiando passeggeri e turismo.

Poco si è detto, poi, sul fatto che le compagnie di navigazione italiane *leader* nel comparto sono immediatamente intervenute, offrendo a quegli sfortunati passeggeri le loro unità moderne e idonee al servizio.

E nessuno si è chiesto come mai, alla fine, tutte queste "avventure" falliscono regolarmente con ricadute negative economiche e d'immagine sull'intera collettività.

Al tempo stesso, non bisogna sottovalutare l'annosa questione del corretto accesso ai traffici cabotieri nazionali, riservati ad armatori "genuinamente" comunitari e solo ad essi. Cioè, ad armatori che battono la bandiera di uno Stato Membro dell'Unione, rispettano le regole dello Stato ospitante nei traffici con le isole e utilizzano navi gestite da società realmente esistenti ed operanti in territorio comunitario.

E' ora di dire basta a triangolazioni che consentono ad operatori falsamente comunitari di presentarsi in gara, o direttamente nei nostri porti, rompendo equilibri di mercato, questi sì, "genuinamente" comunitari.

Ne va dell'interesse economico delle nostre Imprese ma soprattutto, dell'economia e dell'occupazione del Paese!

Su questo punto purtroppo, attendiamo un riscontro concreto da Roma e Bruxelles ormai da troppo tempo.

RAPPORTI CON LE BANCHE

Grazie al contributo dell'ABI (Associazione Bancaria Italiana), abbiamo stabilito un costruttivo rapporto di cooperazione con gli *stakeholder* bancari.

Le imprese armatoriali hanno risposto positivamente alle istanze del sistema creditizio, elevando i requisiti manageriali ed organizzativi, il livello di comunicazione e la trasparenza informativa. Dobbiamo ulteriormente velocizzare i processi di ristrutturazione finanziaria.

Confitarma ha poi promosso in sede ECSA (*European Community Shipowner's Associations*), anche nell'interesse del sistema bancario, una profonda disamina degli accordi di Basilea, per integrarli e modificarli nel medio termine, al fine di equiparare il trattamento di rischio delle esposizioni bancarie rispetto ad *asset class* analoghe.

Chiediamo al sistema creditizio di essere più flessibile, evitando reazioni emotive ed ipercicliche, che mettono a rischio competenze costruite con sforzo e sacrificio negli ultimi anni, e rendendo stabile il rapporto già avviato con l'ABI.

RELAZIONI SINDACALI

Esprimiamo la nostra soddisfazione per la ripresa della trattativa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, auspicando che possa concludersi in tempi brevi, grazie a quello spirito di confronto costruttivo che, da sempre, caratterizza le relazioni industriali del nostro comparto.

Con specifico riferimento al settore del rimorchio portuale, e proprio in relazione all'obiettivo comune della difesa dell'occupazione italiana, chiediamo alle Organizzazioni sindacali di tener conto di alcune considerazioni.

L'apertura di questo mercato europeo può essere affrontata con successo soltanto se alle imprese italiane di rimorchio sarà data la possibilità di operare alle stesse condizioni dei concorrenti comunitari, molto più competitivi specie sotto il profilo dell'organizzazione del lavoro.

In caso contrario, appare molto concreto ed imminente il rischio che *provider* di altri Stati dell'Unione vincano le prossime gare di assegnazione delle concessioni del servizio di rimorchio portuale nei nostri scali, con conseguenze fortemente negative, tanto per le imprese quanto per l'occupazione italiana.

L'obiettivo di Confitarma è sempre quello di evitare aumenti delle tariffe dei servizi nei porti a danno dell'utenza. Il nostro timore è che i criteri adottati nella determinazione dei bandi di gara e le rigidità sindacali sull'organizzazione del lavoro si traducano, nel breve-medio periodo, in incrementi di costi oggettivamente non sostenibili.

FORMAZIONE

Armamento e Organizzazioni sindacali possono svolgere un ruolo strategico, individuando insieme misure innovative nella contrattazione sindacale, che rendano competitivo ed economicamente sostenibile l'imbarco degli allievi e dei terzi ufficiali italiani.

Noi armatori italiani stiamo investendo molto nella formazione dei professionisti del futuro, offrendo posti di lavoro e percorsi di carriera promettenti a bordo, a terra e anche negli altri comparti del *cluster* marittimo, in linea con le esigenze dell'industria.

Attualmente, più di 38.000 studenti e cadetti stanno studiando nelle accademie marittime in Europa e, di questi, circa 3.000 in Italia.

Lo *shipping* sta affrontando una sfida generazionale: senza giovani professionisti del mare e uno Stato maggiore qualificato, l'intero *cluster* marittimo rischia di perdere la sua principale risorsa.

PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

L'inefficienza del nostro sistema logistico e infrastrutture portuali non adeguate all'evoluzione dei traffici sono tra le principali cause della perdita di competitività dei porti italiani.

Rilevo peraltro che con l'art.29 del Decreto "Sblocca Italia", il Governo ha previsto l'adozione di un Piano Strategico Nazionale, volto a migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici e promuovere l'intermodalità nel traffico merci.

L'attuazione di alcune misure dovrà essere chiarita, ma tale Piano finalmente prevede l'eliminazione di investimenti inutili o ripetitivi. In altre parole, l'eliminazione del grave fenomeno degli investimenti "a pioggia".

Non è detto che l'accorpamento dei porti sia la soluzione migliore per il rilancio della portualità italiana, date le obiettive diverse esigenze esistenti tra porti di interesse nazionale e porti regionali. Sarebbe forse più utile adeguare la *governance* dei porti minori alle loro dimensioni.

Ribadiamo la nostra disponibilità a contribuire a definire una riforma portuale ispirata a criteri di competitività ed efficienza.

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE FATTORE DI COMPETITIVITÀ

Su questo punto è importante essere molto chiari: il rilancio della competitività necessita per le imprese già gravate da un pesante fardello burocratico, di un contesto amministrativo adeguato.

Concordo in pieno con l'allarme lanciato dal Presidente di Confindustria, quando parla di "giungla normativa": in Italia abbiamo circa 80.000 leggi tra nazionali e regionali, e queste determinano tempi infiniti e procedure burocratiche farraginose e poco trasparenti, che comportano la perenne incertezza del diritto. Conosciamo tutti quali sono le conseguenze.

La recente riorganizzazione del ministero delle Infrastrutture e trasporti ha portato all'accorpamento in un'unica Direzione generale delle diverse competenze marittime e portuali. E' l'ennesimo intervento, dopo una lunga serie di frammentazioni e distribuzioni in altre sedi delle specifiche competenze marittime che, di certo, meriterebbero più attenzione in un Paese come il nostro.

Speriamo almeno che questa Direzione – la quale dovrebbe necessariamente essere rafforzata - consenta di delineare una politica marittimo-portuale integrata, ormai mancante da troppi anni e auspicata dall'Unione europea.

Siamo convinti che il Governo debba avviare un processo di riorganizzazione complessivo che riporti sotto un'unica struttura, non necessariamente ministeriale (ad esempio ENAC) tutte le competenze che afferiscono al settore marittimo-portuale.

La Grecia ha ricostituito il Ministero della marina mercantile, la Francia ha creato un Segretariato generale che si interfaccia direttamente con il Presidente della Repubblica, la Spagna ha il Ministero dei Trasporti da cui dipende l'organismo Puertos del Estado.

L'Italia, che fino al 1993 aveva una Governance integrata dell'intero settore, oggi, paradossalmente, è l'unico paese del Mediterraneo ad aver suddiviso le competenze del settore marittimo-portuale tra numerose amministrazioni che spesso non comunicano e non possono quindi elaborare una strategia politica marittima unitaria.

Riconosciamo con piacere che l'Amministrazione sta finalmente avviando il processo di semplificazione delle procedure e di informatizzazione.

In questo contesto, auspichiamo che si possa estendere al comparto mercantile un sistema telematico centrale analogo a quello realizzato dall'Amministrazione e recentemente adottato per la Nautica da Diporto.

Un tangibile esempio, per quanto ci riguarda, è sicuramente la sinergia tra Confitarma e i ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti, degli Affari esteri, dello Sviluppo economico e il Comando generale delle Capitanerie di porto, per individuare soluzioni ai problemi delle visite ispettive delle navi all'estero e degli adempimenti consolari.

A breve, toccheremo con mano i primi risultati di questa iniziativa. Ma c'è ancora molto da fare.

Vorremmo, in particolare, che il Parlamento finalmente approvasse quei provvedimenti legislativi di semplificazione a costo zero che, da almeno cinque anni, proponiamo inascoltati.

Infine, auspico che la nuova Autorità di regolazione del trasporto tenga sempre presenti le peculiarità di un comparto già ampiamente regolato a livello internazionale, europeo e nazionale.

Logistica e *shipping* sono la cerniera tra le diverse economie del mondo e mettono in rete l'economia nazionale. È assolutamente necessario tutelarne la competitività.

Anche l'Unione europea, negli ultimi anni, ha individuato nella politica marittima integrata una delle azioni fondamentali per avere una crescita intelligente, sostenibile e solidale.

Approvando la Dichiarazione di Atene, la Presidenza italiana dell'Ue da Lei rappresentata, Signor Ministro, ha riconosciuto l'importanza del ruolo del trasporto marittimo per l'economia e il benessere dell'Europa e ha promosso una serie di azioni mediante sostegni finanziari concreti.

A conclusione del mio primo anno di presidenza, ribadisco di aver accettato questo incarico consapevole che la complessità delle sfide che stiamo vivendo, e che ancora ci attendono, vanno affrontate con grande coraggio e tenacia:

- salvaguardare la competitività della flotta di bandiera, mantenendo inalterata l'architettura normativa del Registro Internazionale;
- promuovere ricerca e sviluppo, per nuovi investimenti in navi ancor più efficienti, competitive ed eco-compatibili;
- dedicare attenzione alla formazione di risorse umane nazionali adeguate allo sviluppo della flotta mercantile;
- rafforzare la nostra presenza nelle sedi internazionali ed europee, ove si elabora la politica marittima;
- semplificare le norme e snellire le procedure burocratiche che condizionano il settore.

Sono assolutamente determinato in tal senso e so di poter contare su una Confitarma compatta e unita più che mai.

Accanto agli armatori, ci sono porti, cantieri navali, agenti, terminalisti, spedizionieri, e ancora compagnie di assicurazioni, studi legali, istituti finanziari, enti di classifica, assieme alle imprese di pesca e alla nautica da diporto, che danno vita all'insieme di attività che anima le nostre tante città di mare.

Agli operatori e alle Istituzioni del mare va il nostro ringraziamento, perché anche attraverso loro il mondo marittimo assume un senso economico e sociale molto importante per il Paese.