



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

**INTERVENTO DEL PRESIDENTE
DI CONFINDUSTRIA
GIORGIO SQUINZI**

ASSEMBLEA

ROMA, 4 OTTOBRE 2012

Autorità,

Presidente d'Amico,

Cari Colleghi,

È con grande piacere che prendo parte all'Assemblea annuale di Confitarma, e ringrazio il Presidente d'Amico e voi tutti per avermi invitato.

Voglio anche ringraziarvi per quanto avete fatto in questi anni di dura crisi.

Ho ascoltato con attenzione la relazione del Presidente d'Amico ed ho trovato veramente motivi di compiacimento per quanto ho sentito.

Abbiamo potuto contare sull'eccellenza del vostro comparto e sullo spirito imprenditoriale che vi ha sempre contraddistinto. Di questo vi voglio e vi devo dare atto.

È innegabile quanto sia stato difficile, e quanto lo sia tuttora, resistere e fare impresa.

In questi anni, la crisi è stata pesantissima per noi e per l'Europa intera. Una crisi che ha messo in luce i punti di forza e le debolezze del nostro sistema economico.

L'Unione europea ha rivelato tutta l'instabilità della sua architettura: ancora troppo fragile sul piano dell'integrazione fiscale, bancaria e politica.

Il primo campanello d'allarme è arrivato dalla Grecia con una spirale speculativa dei mercati che ha colpito i "paesi del Sud" dell'Europa. La Spagna, il Portogallo, l'Italia.

In quel momento è mancata la capacità di reagire, insieme e tempestivamente, per scongiurare un effetto contagio.

Non a caso, lo possiamo dire a ragione veduta, la speculazione era ed è stata del tutto ingiustificata.

Le vicende dello spread tra BTP e BUND le conosciamo tutti e non è il caso di ricordarle.

Indubbiamente un debito pubblico consistente e la bassa crescita del PIL potevano legittimare la scarsa fiducia degli investitori. E non vogliamo negare che l'Italia stia scontando anni di mancate riforme, di interventi discontinui di rinnovamento e modernizzazione, di sprechi ed inefficienze che non sono stati affrontati con la giusta determinazione dai vari governi che si sono succeduti.

Ma è anche vero che la scommessa speculativa non teneva conto dell'indubbia solidità dei nostri fondamentali economici e finanziari.

Contemporaneamente è stato fin troppo evidente il tentativo di colpire l'Euro.

Abbiamo vissuto con estrema preoccupazione l'incertezza dell'Europa in questi ultimi mesi e dobbiamo rendere atto all'azione del nostro Governo che ha avuto un ruolo decisivo - di cui dobbiamo prendere nota - per evitare il tracollo.

Sono stati portati a casa importanti risultati nei vertici di giugno e luglio scorsi, come il Fondo Salva Stati e l'impegno ad una maggiore integrazione bancaria con un ruolo rafforzato della BCE. Sono traguardi che fino a poco tempo fa sembravano davvero irraggiungibili.

Ma molto lavoro rimane ancora da fare.

La strada non è certo agevole né immediata. Ma a livello comunitario, occorre comprendere che i comportamenti opportunistici, che molti governi hanno tenuto in questi mesi profittando dei bassi tassi di interesse offerti dalla moneta unica, devono cessare.

Occorre, politicamente e culturalmente, cambiare strada.

Per farlo c'è bisogno di una volontà politica di tutti gli Stati membri, nella consapevolezza che una formale cessione di sovranità, già concreta nei fatti, potrà essere una via per rilanciare l'economia europea.

Io lo dico e ne ho fatto uno slogan: credo fortemente che noi dobbiamo andare nella direzione degli Stati Uniti d'Europa.

Per quanto riguarda l'Italia, questa crisi ci ha spinto in una fase recessiva dalla quale stentiamo ad uscire fuori. L'esigenza di risanare i bilanci pubblici attraverso politiche di rigore ha innescato una spirale depressiva che va contrastata e recuperata in positivo.

Sono i dati a confermarci che lo scenario per il futuro resta difficile. Molto difficile.

Le previsioni del CSC confermano la recessione italiana per l'anno in corso, con una diminuzione del PIL del -2,4% ed una stabilizzazione, comunque ancora verso il basso nel 2013 e con segnali positivi verso la fine dell'anno a -0,5-0,6%.

Ma ancor più pesante è il valore del debito pubblico che si assesterà intorno al 126% del PIL!

Tutti dati negativi che derivano da un aumento della disoccupazione, dalla contrazione della domanda interna, dalla riduzione degli investimenti fissi lordi, dai livelli dell'inflazione che resta ancora un po' alta. A questo si aggiunge la crescente pressione fiscale, che arriverà l'anno prossimo oltre la soglia "statistica" del 45%, mentre in termini reali arriveremo al 55%: una ventina di punti in più rispetto ai nostri concorrenti in Europa.

Una pressione fiscale che, per il momento, ha contribuito a migliorare il quadro di finanza pubblica, ma che non potrà durare se non a costo di ridurre drasticamente e irreversibilmente la capacità produttiva del nostro Paese.

Dobbiamo imprimere una svolta alla situazione attuale.

Dobbiamo agire. Abbiamo dei vincoli di finanza pubblica che ci impongono di usare cautela. Ma possiamo rivedere l'impostazione generale della spesa pubblica nel nostro Paese.

Il decreto sulla *spending review* è stato un esercizio importante, del quale dobbiamo ancora verificare gli effetti, ma che potrà comportare dei significativi risparmi. La strada deve essere quella di rivedere costantemente la spesa pubblica, contenendo e riducendo il perimetro dello Stato e migliorando la qualità della pubblica amministrazione.

Questo vuol dire, soprattutto, semplificazione burocratica.

L'ho detto in tante sedi, l'ho messo al centro del mio programma quadriennale e lo ribadisco anche ora. Vanno eliminati gli ostacoli amministrativi che frenano la nostra economia. Sono un costo e, in questo momento, non sono più sostenibili.

Su questo punto ci aspettiamo risultati concreti dal Decreto "Semplificazioni" che il Governo si appresta a varare.

Ridimensionare il perimetro pubblico vuol dire anche lotta agli sprechi e alla corruzione.

In queste settimane abbiamo visto come la spesa pubblica fuori controllo derivi anche da una scarsa trasparenza nei vari livelli di governo del territorio. Pochi controlli, inefficienze e ritardi che riducono la qualità dei servizi alle imprese e ai cittadini.

Oggi più che mai abbiamo bisogno di logiche di sistema capaci di valorizzare le nostre potenzialità produttive.

Questo è l'orientamento che deve avere anche la nostra politica infrastrutturale e logistica.

Abbiamo sempre guardato all'esigenza di mettere in rete il nostro paese, di guardare ai progetti TEN-T come punto di riferimento, senza dimenticare il livello più locale, il cd. "ultimo miglio" delle nostre infrastrutture di trasporto.

Per farlo bisogna avere certezza e coerenza nella pianificazione e nella programmazione del territorio. Fare delle scelte.

L'Italia ha dei punti di forza, uno dei quali è la portualità e il trasporto marittimo, che vanno sostenuti e potenziati anche attraverso nuovi sistemi infrastrutturali, di servizio e di sostegno.

Cito per tutti il porto di Gioia Tauro e i collegamenti a servizio dello stesso. Ma potrebbe valere anche per Genova o per Trieste e per molti altri esempi ancora.

Se guardiamo al mare, i dati confermano come il *cluster* marittimo italiano si confermi tra i più dinamici dell'economia. Il contributo al PIL è di oltre 39 miliardi di euro, circa il 2,6% del totale, e dà occupazione a circa il 2% della forza lavoro del Paese.

La crisi ha inevitabilmente indebolito anche questo settore. La riduzione dei volumi dei traffici, in particolare di quello *container*, è stata complessivamente del 2,3% dal 2011.

Un dato poco significativo se non incorporasse al suo interno le drastiche riduzioni di volumi dei traffici dei porti di *transshipment*, di oltre il 13%. Paghiamo la concorrenza dei porti del Nord Africa, che stanno assurgendo a nuovi *hub* nel Mediterraneo.

Un timore solo di qualche anno fa, che ora è diventato realtà.

Le dinamiche dei porti del Nord Italia, per loro merito e capacità, sono diverse e mostrano segnali di ripresa anche significativi, ma assolutamente non competitivi con quelli degli altri porti europei. Il tasso annuo di crescita dei traffici nei porti europei negli ultimi anni è stato del 6,5%, mentre per i nostri è stato solo del 3%. Amburgo e Rotterdam guidano la portualità europea movimentando insieme oltre i 20 milioni di TEU annui.

Noi paghiamo evidentemente i nostri ritardi infrastrutturali e le nostre inefficienze.

È innegabile che molto sia stato fatto in questi anni per recuperare competitività.

Il Governo ha varato alcuni provvedimenti importanti.

Penso al Decreto Legge “Cresci Italia”, con il quale è stata introdotta l’autonomia finanziaria per i porti. È una misura ancora dalla portata limitata, a causa dei vincoli di finanza pubblica che non hanno consentito di fare di più.

Ma voglio essere chiaro. Maggiore autonomia finanziaria è condivisibile, ma deve essere assicurata anche una puntuale verifica dell’impiego delle risorse, in linea con la programmazione degli interventi in porto.

Anche in questo senso dobbiamo parlare di *spending review*.

Ma è dalla legge di riforma portuale che ci aspettiamo di più. Dopo tanti anni di rinvii, finalmente il disegno di legge di riforma della legge quadro per la portualità è stato approvato dal Senato ed è attualmente al vaglio della Camera.

Sono molti i punti di novità, ma non tutti vanno nel senso che vorremmo. Indubbiamente riconosciamo l'introduzione di misure capaci di agevolare gli investimenti, nonché di semplificazione in materia di piani regolatori portuali e di dragaggi. Queste ultime potrebbero realmente consentire di migliorare le attuali dotazioni infrastrutturali e la loro capacità di servizio. Restano però ancora criticità dei nostri porti che non vengono affrontate, se non parzialmente.

Ci sembra che sia mancata fino ad oggi la capacità di fare delle scelte. Ma abbiamo un po' di tempo ancora davanti a noi.

C'è bisogno di un "salto competitivo", questo non vuol dire non pensare più ai porti come enti in concorrenza tra loro, per cominciare a vederli come strutture fondamentali di una rete logistica più ampia che esalti le specializzazioni dei singoli porti e ne supporti la completa integrazione con il sistema logistico nazionale.

Dobbiamo tener conto, tra l'altro, che il contesto in cui ci muoviamo è quello comunitario. Mai come ora, il ruolo dell'Europa può essere determinante per delineare una strategia nuova per la portualità.

La Direttiva Kallas, relativa alla revisione della politica europea portuale, dovrebbe essere approvata nel 2013. L'obiettivo è quello di assicurare ai porti europei di rispettare alcuni principi chiave, come la concorrenza nell'accesso al mercato, la trasparenza nei finanziamenti pubblici e altro ancora.

Il tutto per assicurare una posizione competitiva ai porti europei soprattutto di quelli che operano nell'ambito delle TEN-T.

Per questo è importante che nel riformare la legge quadro si tenga conto di obiettivi di carattere europeo che possono contribuire a motivare e sostenere le riforme per il settore.

Ma la riforma portuale è solo uno degli appuntamenti che abbiamo con la competitività e con la crescita.

L'ho detto in apertura: è arrivato il momento di cambiare il passo in maniera decisa.

Sono convinto che l'Italia abbia tutte le potenzialità per tornare a crescere. Possiamo, anzi dobbiamo essere ambiziosi e puntare a un ritmo di crescita robusto. E per ritmo di crescita robusto io intendo almeno il 2% all'anno. È un traguardo difficile, ma non impossibile.

Per raggiungerlo abbiamo bisogno del lavoro di tutti e soprattutto del Vostro, che avete già mostrato di essere assolutamente capaci di eccellere sul mercato e di mettere in campo saperi e conoscenze. C'è bisogno della vostra qualità e delle vostre capacità.

E solo insieme, nello spirito di collaborazione che ha sempre contraddistinto il nostro sistema associativo, saremo in grado di portare a casa risultati nell'interesse di tutte le imprese, avanzando proposte e alimentando un confronto con le istituzioni che possa assicurare all'Italia un futuro degno della sua storia e del suo saper fare impresa.

Mettiamocela tutta!

Grazie a Voi.