



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

INTERVENTO DI
CESARE TREVISANI
VICE PRESIDENTE CONFINDUSTRIA

ASSEMBLEA

Roma, 5 ottobre 2011

Caro Presidente, Signor Ministro, Autorità.

Voglio in primo luogo ringraziare il Presidente D'Amico per l'invito rivoltomi a partecipare all'Assemblea annuale di Confindustria, che costituisce un appuntamento di fondamentale importanza per le imprese del comparto amatoriale, ma più in generale per l'economia del nostro Paese.

In apertura, credo sia doverosa una breve riflessione sulla congiuntura economica che stiamo attraversando. Come sapete, sperimentandolo ogni giorno nella Vostra attività di imprenditori, in questi ultimi mesi l'Italia sta vivendo un momento di eccezionale crisi, che in particolare durante il periodo estivo si è acuita, mettendo in evidenza i grandi limiti della finanza e della politica economica del Paese.

Per il futuro la situazione non appare rosea: le previsioni per il PIL, stando ai dati della nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2011 diffusi il 22 settembre scorso dal Ministero dell'Economia e Finanza, sono al ribasso. Il PIL, infatti, dovrebbe crescere dello 0,7% per il 2011, dello 0,6% nel 2012, dello 0,9% nel 2013 per risalire oltre l'1% solo nel 2014. Una crescita al ribasso, rispetto alla stima di aprile 2011, di circa 2 punti percentuali sull'intero orizzonte temporale previsto.

Nonostante gli sforzi profusi dal 2008 ad oggi da parte del Governo per mantenere in ordine i conti pubblici, pertanto, i risultati non sono positivi. La nostra credibilità sui mercati è venuta sempre più deteriorandosi, facendo salire fino a livelli record lo spread tra BTP e Bund tedeschi, con un tasso di interesse che ha già raggiunto stabilmente il 6% annuo.

Il problema principale è certamente quello della spesa pubblica: fra il 2001 e 2010, la spesa pubblica al netto degli interessi è continuamente aumentata, dal 41,8% al 46,7% del Pil, mentre era diminuita, in rapporto al Pil, nel decennio precedente; ma anche quello dell'eccesso di regolamentazione, delle liberalizzazioni mancate ecc...

Con la manovra correttiva di quest'estate, il DL 138/2011, il Governo ha cercato di dare una risposta agli osservatori finanziari, ai nostri investitori e, *in primis*, all'Europa, correggendo il provvedimento di luglio, il DL 98/2011, e incrementando la correzione complessiva portandola a 59,8 miliardi di euro. Rispetto ai contenuti della manovra, Confindustria ha criticato con fermezza la scelta di concentrare i provvedimenti su tagli lineari ai ministeri e ai capitoli di spesa e di aumentare la pressione fiscale, mentre ha sottolineato l'esigenza di introdurre misure per la crescita, chiare, forti e sostanziali. Solo così si può dare al Paese una concreta speranza per risollevarsi.

In questo contesto, Confindustria e tutto il sistema produttivo del Paese credono fortemente di dover assumere una posizione di seria e concreta responsabilità. Non possiamo negare il ruolo di stimolo e di interlocuzione che ci hanno affidato le nostre imprese associate e che, in primis come cittadini, dobbiamo assolutamente svolgere.

Da questa consapevolezza è nata l'iniziativa che la Presidente Marcegaglia ha presentato la settimana scorsa con Reti Imprese per l'Italia, ABI, ANIA e Alleanza delle Cooperative italiane: abbiamo condiviso l'esigenza di mettere sul piatto le nostre proposte per la crescita, un Progetto per l'Italia.

Abbiamo concentrato l'azione su 5 questioni prioritarie,

1. Spesa pubblica e riforma delle pensioni
2. Riforma fiscale
3. Cessioni del patrimonio pubblico
4. Liberalizzazioni e semplificazioni
5. Infrastrutture ed energia

avanzando proposte concrete e fattive, sulle quali siamo pronti ad un confronto costruttivo con il Governo affinché si traducano in provvedimenti normativi. È un'agenda di riforme che va al di là dell'interesse di categoria. Guarda al nostro futuro, al futuro dell'Italia.

Il quinto punto del nostro manifesto si concentra sulle infrastrutture; nel testo completo abbiamo affrontato il tema in maniera vasta, coniugandolo con l'esigenza di una maggiore competitività del nostro sistema trasportistico nazionale. Su questi temi, Confindustria è sempre stata chiara, rimarcando l'esigenza, in ogni sede, di rilanciare gli investimenti in opere pubbliche, colmare i *gap* e consentire lo sviluppo di un sistema logistico in linea con la domanda dell'utenza.

La nostra parola chiave è e resta la programmazione delle opere e del territorio, nell'ambito di un disegno strategico, che punti all'efficienza della rete infrastrutturale e ne garantisca la massima interconnessione, con un potenziamento dei nodi intermodali e la modernizzazione delle nostre piattaforme logistiche. In questo senso, è fondamentale partire dal potenziamento delle nostre "porte" sul mondo: i porti.

Per l'Italia la portualità ha un ruolo fondamentale. Da sempre siamo uno dei maggiori protagonisti del trasporto marittimo, grazie ad una posizione geografica privilegiata che, tuttavia, oggi sembra non bastare più.

La conferma viene dai dati di traffico.

Il traffico merci nel 2010 è cresciuto (+3.1% rispetto al 2009) dopo la crisi, che aveva portato tra il 2008 e il 2009 una netta contrazione della movimentazione merci via mare dovuta al crollo del PIL globale, ma nonostante l'andamento dei dati è ancora oggi discontinuo; il sistema ligure guida la ripresa del traffico container (+14,7% Genova e +22,9% La Spezia), cui però risponde una flessione netta dei porti di transhipment, come Gioia Tauro, che tra il 2008 e il 2009 ha perso oltre il 17,6% e nel 2010 perde ancora lo 0,2%, ma anche Taranto, che tra il 2009 e il 2010 perde il 21,5%.

Il confronto con gli altri sistemi portuali ci vede ancora deboli.

Dobbiamo porci, quindi, il problema di come recuperare competitività.

Un primo passo riguarda gli interventi sul settore, come la riforma portuale. Il presidente D'Amico ne ha parlato nel suo intervento e voglio qui associarmi a lui per ribadire ancora oggi come Confindustria ritenga fondamentale concludere l'iter avviato ormai da anni in Senato e approvare in tempi rapidi un testo normativo quanto più possibile condiviso, che riesca a modernizzare l'impianto portuale così come definito dalla Legge 84/94, i cui limiti sono ormai evidenti.

Il Testo unificato sul quale si era arrivati ad un compromesso tra Governo e Commissione Lavori pubblici aveva raggiunto alcuni obiettivi importanti, come lo snellimento delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e dei dragaggi.

Ma bisogna fare ancora di più.

Occorre sostenere gli investimenti in infrastrutture portuali moderne e avanzate, un sistema di movimentazione e sdoganamento delle merci rapido e funzionale ai tempi della globalizzazione commerciale e, più in generale, la riforma della *governance* portuale e dei meccanismi funzionali dei porti, dove la logica di mercato e la concorrenza stentano ad affermarsi.

Prioritario, infatti, è sostenere la qualità dell'offerta di servizi portuali, anche attraverso una revisione della *governance* che affidi alle Autorità portuali il ruolo di regolatore "terzo" dei porti, di amministratore pubblico, lasciando al mercato il compito di gestire i servizi contendibili, all'interno di dinamiche concorrenziali chiare e corrette.

Ma c'è un tema ancora più importante da affrontare: la Legge quadro vigente non è riuscita ad imporre un modello di portualità efficiente, concepito in maniera strategica, nell'ambito del quale le vocazioni logistiche di ciascuno scalo vengono chiaramente individuate e supportate, a completa integrazione del sistema logistico nazionale.

Si è, invece, optato per un modello di sistema portuale più orientato a favorire i localismi a livello di singoli scali, con poli portuali, a volte, concorrenti tra di loro, indebolendo così la competitività del comparto.

Al contrario, abbiamo bisogno di un'azione coordinata, che contempli oltre agli interventi sui singoli sedimi portuali, anche interventi di interconnessione con la rete stradale, ferroviaria e con gli interporti per fare veramente "sistema". Ciò è fondamentale per rispondere alla domanda dell'utenza, soprattutto internazionale.

Non si può negare, infatti, come sia fondamentale investire in infrastrutture portuali moderne e avanzate. Il Presidente D'Amico ne ha parlato nel proprio intervento e noi vogliamo unirvi alle Sue riflessioni, in particolare con riguardo alla scarsità di risorse pubbliche disponibili e all'esigenza, da un lato, di

concentrarle su alcuni precisi interventi strategici e, dall'altro, di favorire il più possibile la partecipazione della finanza privata.

Su questo punto, Confindustria è sempre stata ferma a richiedere misure a sostegno della partecipazione dei privati, attraverso l'incentivazione di strumenti come il *Project Financing*; da questo punto di vista, riteniamo meritevole la scelta di avere introdotto tale strumento anche nel testo unificato di riforma dei porti e anche per questo ci aspettiamo che esso venga presto approvato!

Alcuni esempi si stanno muovendo in tal senso, come Venezia e Trieste; noi crediamo siano progetti importantissimi e che necessitino di un'azione strategica e coordinata per far sì che queste azioni diano un forte contributo alla logistica italiana.

In primo luogo, è doveroso ricordarci 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.

Negli ultimi anni, infatti, è stata avviata a livello comunitario la "*Ten-T policy review*", con l'obiettivo di rilanciare la realizzazione delle reti Ten-T, puntando in particolar modo su una maggiore coesione e interconnessione delle infrastrutture nazionali, oltre che su uno sviluppo intermodale sostenibile.

In questo quadro, l'Italia vede alcuni dei propri porti tra quelli annoverati come strategici. Possiamo e dobbiamo sfruttare questa rinnovata centralità comunitaria per motivare e sostenere le riforme per il settore.

Sul piano nazionale, invece, appare doveroso un richiamo al Piano Nazionale della Logistica varato dal Governo nel dicembre 2010. Ci aspettavamo una strategia di insieme per il settore, con scelte di intervento chiare, motivate e sostenute da valutazioni di carattere quantitativo, mentre purtroppo dobbiamo registrare come il Piano raccolga troppi bisogni e umori diversi e in tal caso confliggenti che ne hanno frenato la spinta innovativa.

Se vogliamo affrontare il problema della competitività non possiamo eludere il vero nodo. La regolazione.

Noi crediamo che introdurre un'Autorità di regolazione dei Trasporti potrebbe essere non solo uno strumento condivisibile, ma ancor di più uno strumento utile ad affrontare in maniera chiara e corretta il tema della concorrenza, della qualità, dell'affidabilità e della fruibilità dei servizi logistici. Lo abbiamo confermato anche nel Progetto per l'Italia e vorremmo fortemente che il Governo ne tenesse conto.

Nutriamo, infatti, grandi aspettative per quanto nelle prossime settimane sarà contenuto nei decreti per lo sviluppo che il Governo si appresta a varare, in particolare per quello sulle infrastrutture. Noi ci aspettiamo che essi costituiscano la svolta per la politica economica di questo Paese, altrimenti sarà l'ennesima occasione mancata e gli effetti, stavolta, potrebbero essere disastrosi per l'intera economia.

Il Decreto infrastrutture si annuncia essere un contenitore di alcune misure per il rilancio del comparto. Al proprio interno, oltre ad interventi specifici in materia di appalti ed infrastrutture in generale, dovrebbero confluire anche alcune misure per i settori dei trasporti, tra cui quello portuale.

Pur ritenendo fondamentale affrontare i nodi del settore, come il tema dei dragaggi richiamato anche dal Presidente D'Amico, che sta di fatto impedendo la realizzazione di infrastrutture portuali indispensabili, vorremmo assicurarci che ciò non comporti l'interruzione definitiva dell'iter di riforma della legge portuale.

Condividiamo, invece, la paura che i tagli agli incentivi alle imprese possano anche colpire il Registro internazionale, che fino ad oggi ha consentito all'armamento italiano di continuare a competere, preservando posti di lavoro e innovandosi sempre di più. Ci auguriamo che tra le misure che verranno approntate nei prossimi giorni, ci siano interventi a salvaguardia di questo strumento.

Non possiamo colpire un settore strategico come questo, con il rischio di allontanare le navi battenti bandiera italiana, colpendo quindi la competitività non solo del comparto, ma dell'economia del Paese intero. Voglio cogliere l'occasione, Presidente, per esprimere l'apprezzamento di Confindustria per il ruolo che l'industria dell'armamento ha continuato e continuerà ad avere per l'economia italiana e per l'impegno che le nostre imprese del settore hanno profuso in questi anni duri di crisi economica.

Testimoniate, insieme al resto delle nostre industrie, l'eccellenza del sapere e del fare italiano.

Concludendo, desidero sottolineare come i prossimi giorni saranno molto importanti per noi tutti, ci aspettano impegni serrati e l'attenzione dei mercati sarà focalizzata su quello che il nostro Paese sarà in grado di fare, per evitare un ulteriore colpo alla nostra credibilità.

Crediamo che sia doveroso lavorare insieme, con un dialogo costante con il Governo, per ritrovare la strategia per ripartire e tirare fuori il Paese dalla crisi in cui si trova: nel Progetto per l'Italia c'è tutta la nostra fiducia e la nostra volontà per ricominciare a crescere.