



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAOLO d'AMICO

ASSEMBLEA

Roma, 5 ottobre 2011

Signor Ministro, Onorevoli parlamentari, Autorità, Colleghi armatori, Signore e Signori,

a voi tutti il saluto mio e di tutta l'industria armatoriale qui riunita, che ho l'onore di rappresentare.

Ringrazio tutti voi presenti nonché i numerosi esponenti del Governo e i Presidenti del Senato e della Camera per i messaggi augurali indirizzati alla nostra Assemblea.

Quella di oggi è un'Assemblea che riveste per noi un significato particolare, perché Confitarma quest'anno celebra i 110 anni dalla sua fondazione. Una ricorrenza che coincide con l'anniversario dei 150 anni dell'Unità d'Italia, celebrato nel corso dell'anno in numerose occasioni.

Noi vogliamo contribuire a queste celebrazioni attraverso immagini che ripercorrono in pochi minuti la storia unitaria del nostro Paese vista dal mare.

Signore e Signori,

l'Assemblea di Confitarma è l'occasione per fare il punto sullo scenario nel quale si muove lo *shipping* e richiamare l'attenzione del Governo sulle problematiche del settore marittimo.

IL CONTESTO INTERNAZIONALE

Negli ultimi dieci anni il mondo è cambiato.

Dopo i tragici eventi dell'11 settembre 2001, gli assetti geo-politici ed economici sono stati sconvolti. Basti pensare:

- alla lotta al terrorismo e la guerra in Afghanistan;
- alla guerra in Iraq e la caduta di Saddam Hussein,
- alle stragi di Londra e Madrid;
- al crescente ruolo di Cina, India e Brasile nei mercati mondiali e nei traffici marittimi;
- alla crisi finanziaria globale;
- alla catastrofe nucleare di Fukushima,
- alla primavera araba;
- alle sanzioni economiche contro paesi come la Siria e l'Iran;

Le distorsioni dei mercati finanziari susseguitesesi dal 2008 si stanno ripercuotendo sull'economia reale, influenzando anche i mercati marittimi.

In particolare, il recente declassamento del debito pubblico dell'Italia ha influenzato negativamente le previsioni di medio/lungo periodo delle principali banche italiane, che assicurano il carburante essenziale per il sostegno e la ripresa dell'industria italiana.

Paradossalmente, le nostre banche si trovano in una situazione opposta rispetto a quella creatasi con la crisi connessa al collasso di Lehman Brothers, quando erano gli investitori istituzionali europei che rifuggivano le banche statunitensi.

Oggi invece, l'eccessiva penalizzazione delle banche italiane, in quanto detentrici di cospicue porzioni del debito pubblico, ha determinato una vera e propria fuga da parte degli investitori internazionali, in particolare statunitensi, facendo registrare una sostanziale assenza del mercato interbancario in dollari con il conseguente innalzamento dei *credit spread* applicati all'industria italiana.

Ciò potrebbe innescare un circolo vizioso che porterebbe le banche estere ad acquisire significative quote del mercato italiano nell'ambito dell'attività di finanziamento allo *shipping*.

Tali posizioni sono state conquistate con estrema determinazione ed impegno dal nostro sistema bancario, che nel tempo si è dotato di strutture e risorse per rispondere al meglio alle esigenze dell'armamento.

Un dato significativo che emerge dalla recente ricerca condotta da Confitarma ed ABI, è che lo *shipping* italiano presenta livelli di rischio effettivo pari alla metà degli altri settori industriali e ciò senza tener conto dell'effetto mitigante rappresentato dalla garanzia sottostante.

Va aggiunto che in Italia le commesse di nuove navi sono in gran parte legate a contratti di trasporto già conclusi: nascono cioè da scelte industriali e non speculative e pertanto più difficilmente cadono vittime di un eccesso di offerta di stiva.

Né si deve dimenticare la natura generalmente conservativa del sistema finanziario e del mondo armatoriale in Italia, meno propensi all'utilizzo di nuovi strumenti finanziari ed orientati ad un approccio "*corporate*" anziché "*asset based*".

È un fatto che, pur in presenza di alterne fasi di congiuntura economica, più del 90% tra materie prime, semilavorati e merci si muove via mare con una flotta che ormai supera il miliardo di tonnellate di portata.

Ma oggi abbiamo un problema che si chiama pirateria.

Purtroppo, la Savina Caylyn e la Rosalia D'Amato, catturate dai Pirati nei primi mesi del 2011, non sono ancora state liberate.

In tutti questi mesi, secondo le indicazioni impartite dalle nostre autorità, ed in particolare dall'Unità di Crisi del Ministero Affari Esteri, abbiamo ritenuto opportuno il silenzio stampa in quanto questa è

apparsa la procedura migliore per giungere ad una positiva soluzione della drammatica vicenda che ha coinvolto le due navi italiane.

Condivido la grande ansia delle famiglie di tutti i marittimi tuttora prigionieri dei pirati somali e auspico che possano riabbracciare al più presto i loro cari.

Di certo, episodi come questi non dovrebbero più verificarsi.

Confitarma si è impegnata per più di un anno ed ha ottenuto misure che consentono la difesa attiva delle nostre navi, strumento indispensabile per la salvaguardia dei nostri equipaggi.

E siamo quindi grati al Governo - e in particolare al Ministro La Russa che si è adoperato in prima persona - per aver compreso l'urgenza delle nostre richieste, richieste peraltro condivise da tutti gli schieramenti politici in Parlamento, che hanno con voto unanime approvato la legge n. 130 dell'agosto scorso.

Rivolgo un ringraziamento particolare all'Amm. Branciforte e allo Stato Maggiore della Marina Militare, con il quale abbiamo molto lavorato per mettere a punto il progetto NMP (Nuclei Militari di Protezione) e con il quale sono costanti, direi quotidiani i contatti e gli incontri per definire procedure e dettagli operativi. Parimenti, ringrazio l'Amm. Brusco e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, il cui ruolo è cresciuto sempre più in questi anni anche in materia di *maritime security*.

Auspichiamo a breve una concreta operatività della disposizione, nonché il completamento della normativa per consentire l'imbarco di *team* privati in alternativa ai militari, specialmente per le navi adibite a traffici non di linea ove la programmazione appare più problematica.

SBUROCRATIZZAZIONE

Un'altra emergenza dopo la pirateria è la burocrazia.

Siamo prigionieri di un sistema legislativo invecchiato, di anacronistiche soggezioni al documento contro cui cozzano l'impegno e la buona volontà dei funzionari pubblici.

E ringrazio i Direttori Enrico Puija e Cosimo Caliendo, la cui dedizione alle questioni marittimo-portuali è innegabile.

Nonostante si tratti di interventi a costo zero, da due legislature giacciono nelle stanze di Montecitorio e di Palazzo Madama disegni di legge di semplificazione della normativa sul settore marittimo.

Ed è qui che entra in gioco il fondamentale ruolo della Pubblica Amministrazione, che dovrebbe essere chiamata a compensare l'inerzia del legislatore attraverso un'attività interpretativa e regolamentare, attenta alle esigenze dell'utenza e consapevole degli effetti su di essa.

In nessun altro paese, per poter vendere una nave all'estero un armatore deve produrre fino a tre fideiussioni in favore di tre diverse istituzioni.

E ancora. In nessun altro paese, per noleggiare una nave a scafo nudo ad un altro soggetto comunitario occorre attendere due mesi o pagare alcune migliaia di euro di fideiussione.

In nessun altro Paese, una nave in corso di immatricolazione prima di poter salpare deve essere ispezionata, ovunque essa si trovi, da funzionari di due diversi Ministeri, inviati appositamente dall'Italia.

L'eccessiva burocrazia del sistema rappresenta un determinante fattore di debolezza competitiva, soprattutto in mercati che rispondono a logiche che vanno oltre quelle nazionali.

CABOTAGGIO

Lo stesso cabotaggio tra porti nazionali, ormai completamente liberalizzato da dieci anni, lo testimonia.

Oggi, operatori comunitari possono entrare sulle rotte nazionali usufruendo di condizioni in alcuni casi più vantaggiose, previste dai propri ordinamenti, a discapito delle navi e degli equipaggi italiani.

Dal 2010 non è stato prorogato il regime degli sgravi contributivi e sociali per gli equipaggi imbarcati sulle navi impegnate nel cabotaggio sulle brevi distanze.

Non sorprende quindi che siano allo studio iniziative per il cambio della bandiera di navi che operano in questi servizi.

AUTOSTRADE DEL MARE ED *ECOBONUS*

Anche le Autostrade del mare, che da anni rappresentano un successo dell'industria armatoriale italiana, sono a rischio.

Per sfruttarle appieno e procedere nel trasferimento modale delle merci dal tutto-strada al combinato marittimo, con benefici per la collettività in termini di riduzione dei costi esterni, il nostro Paese ha introdotto per primo l'*ecobonus* a livello comunitario.

La difficile congiuntura del momento rende incerto il rifinanziamento di questo importante strumento, che invece dovrebbe diventare strutturale e che Bruxelles intende introdurre a livello europeo prendendo a riferimento il modello italiano.

Al riguardo, ricordo l'impegno del Sottosegretario Giachino.

Nella fitta rete di collegamenti rientrano i servizi con i paesi della sponda nord-africana del Mediterraneo, soggetti ad una positiva benché incerta evoluzione politica.

Siamo certi che una volta stabilita la normalità democratica, l'Italia avrà numerose opportunità di ampliare i collegamenti con quest'area.

Peraltro, le relazioni di traffico con questi paesi sono spesso difficili e rileviamo con dispiacere che talvolta i diversi centri decisionali del sistema amministrativo in Italia non consentono di attuare effettivi trattamenti di reciprocità. Al garantismo accordato in Italia ai vettori esteri non corrisponde un'adeguata tutela per gli interessi dei nostri armatori all'estero. Tunisia *docet!*

PRIVATIZZAZIONE TIRRENIA

Sul processo di privatizzazione della Tirrenia siamo in attesa di conoscere gli sviluppi delle verifiche in corso in ambito comunitario.

Ci riserviamo quindi di ritornare sull'argomento non appena essi saranno noti.

Auspichiamo al riguardo che le decisioni pervengano in tempi ragionevoli evitando così ripercussioni negative sui mercati di riferimento.

Registriamo inoltre ingiustificati rallentamenti per la privatizzazione di alcune società regionali. In tal senso condividiamo le recenti sollecitazioni del Governo alle Regioni interessate.

Nelle more di un definitivo chiarimento, sarebbe pertanto auspicabile evitare qualsiasi confusione, imponendo, a chi offre servizi svolti in regime sovvenzionato accanto a servizi svolti in libera concorrenza, di operare tali servizi con due società diverse. Ciò per evidenti necessità di trasparenza.

Purtroppo, già in passato questa necessaria separazione non è stata attuata ed ha dato luogo ad equivoci e situazioni non chiare. I risultati di queste politiche sono stati accollati alla collettività. E di certo le recenti politiche commerciali estive delle società regionali sono state ancora improntate più su logiche passate che su principi di sana concorrenza.

PORTI E LOGISTICA IN ITALIA STALLO DELLA RIFORMA PORTUALE

La competitività del Paese si gioca anche e soprattutto su infrastrutture efficienti.

Il sistema portuale italiano, nonostante le sue elevate potenzialità e un'ottima posizione geografica al centro del Mediterraneo, negli ultimi anni sta registrando preoccupanti segnali di arretramento.

In particolare, nei traffici di *transshipment*, oltre alla tradizionale concorrenza europea, gli scali italiani subiscono anche la forte concorrenza dei porti *hub* nord-africani, che - grazie ad importanti progetti di sviluppo e ai bassi costi gestionali - sono sempre più competitivi.

Dobbiamo puntare con urgenza a incrementare l'efficienza e la qualità dei servizi offerti nei nostri porti, chiedendo al contempo per essi un

sistema rinnovato di regole, per tale intendendo l'accordo interassociativo dell'aprile 2007 sui servizi tecnico nautici.

La crisi internazionale e la conseguente scarsità delle risorse disponibili impongono di razionalizzare al massimo i finanziamenti pubblici nei porti, dando priorità a quei progetti di infrastrutturazione che più rispondono alle esigenze strategiche del sistema portuale nazionale.

Ciò consentirebbe di intervenire rapidamente e in modo incisivo sui vincoli che maggiormente condizionano i traffici marittimi nei principali porti nazionali.

Cito ad esempio l'annosa problematica del dragaggio, che in alcune realtà sta assumendo aspetti di vera e propria emergenza operativa.

In tale contesto, l'aggiornamento della legge di riforma portuale n. 84 del 1994, potrebbe risolvere molti dei problemi emersi nel corso dei sedici anni della sua vigenza.

Questa riforma, dopo anni di parole, appare però sempre più un sogno.

IL LAVORO A BORDO E LA FORMAZIONE

Gli equipaggi sono l'elemento fondamentale a garanzia di un trasporto marittimo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente

L'elevato livello tecnologico e la grande specializzazione raggiunta dalle navi impone la presenza a bordo di professionisti altamente qualificati, in grado di governare le navi in qualsiasi condizione meteorologica.

Professionisti che, dopo un periodo di navigazione, possono essere assorbiti dal complesso di attività a terra, non solo nelle imprese marittime.

Per garantire risorse umane qualificate occorrono istruzione e formazione efficaci, per questo siamo convinti che vada conservato un percorso scolastico chiaro e definito per le professioni del mare, soprattutto alla luce del varo della riforma dell'istruzione secondaria, che ha comportato un accorpamento degli indirizzi scolastici.

La nostra flotta aumenta ed aumentano le opportunità di occupazione per quei giovani che vogliono intraprendere la carriera marittima.

Inoltre, nonostante la crisi, non abbiamo registrato riduzioni dell'occupazione, ad eccezione delle qualifiche comuni e quindi di difficile utilizzo sulle navi che operano prevalentemente in ambito internazionale.

Certamente il mancato avvio della riforma del collocamento per la gente di mare, e la relativa mancanza di dati sulla situazione reale del mercato del lavoro marittimo, rende difficile la riqualificazione di questo personale.

La politica di concertazione condotta in questi anni dalla Confindustria e dalle tre Organizzazioni sindacali confederali, è stata vincente.

Riguardo al rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro, confidiamo che la trattativa possa concludersi entro l'anno.

L'obiettivo è di ottenere, a fronte di aumenti retributivi per i lavoratori, i necessari incrementi di produttività in tutti i comparti, compreso quello del rimorchio portuale.

Contiamo sul senso di responsabilità di tutte le parti interessate.

È peraltro necessario che anche le nostre istituzioni facciano la loro parte.

Per questo attendiamo che l'Amministrazione italiana recepisca gli emendamenti alla Convenzione (STCW) sugli *standard* di addestramento degli equipaggi, elaborati alla Conferenza di Manila del 2010, e che proceda nel più breve tempo possibile alla ratifica della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Le *performance* ambientali dello *shipping* non sono occasionali: ricordo che il nostro è uno dei settori più regolati a livello internazionale, comunitario e nazionale. Al rispetto di queste norme si aggiunge il rispetto delle certificazioni ambientali volontarie, come ad esempio il *Green Star*, rilasciate dal Registro Italiano Navale e da molti altri enti di classifica.

Le nostre imprese di navigazione sono da anni impegnate nel raggiungimento del duplice obiettivo di accompagnare lo sviluppo dell'economia e di assicurare una adeguata tutela del mare.

Voglio ricordare che una nave, per unità di merce trasportata, risulta essere di gran lunga il mezzo di trasporto meno inquinante che produce la minore quantità di anidride carbonica.

Sorprende e preoccupa quindi quanto sta accadendo a Civitavecchia, porto della Capitale e fondamentale snodo delle autostrade del mare.

Mi riferisco al fatto che solo sulla base della visione di fumate prodotte dalle navi in arrivo e in partenza dal porto, prescindendo da analisi strumentali che peraltro già certificano il rispetto dei limiti di legge, è stato contestato un reato penale ai comandanti.

Se le navi si vedessero costrette a scalare altri porti, si rischia di compromettere lo sviluppo della città e del territorio.

D'altra parte, oltre a rispettare la normativa internazionale e comunitaria in materia di emissioni, siamo costantemente alla ricerca di nuove soluzioni: ricordo da ultimo il progetto del gruppo Giovani

Armatori, che sta valutando i possibili sviluppi nell'utilizzo dell'LNG in sostituzione dei carburanti tradizionali.

Signor Ministro,

ho richiamato la Sua attenzione su numerose questioni.

REGISTRO INTERNAZIONALE E COMPETITIVITÀ DELLA FLOTTA

Alla luce della difficile situazione finanziaria del Paese e delle manovre per affrontarla - il possibile indebolimento dell'architettura su cui si regge l'intero settore, cioè il Registro internazionale, renderebbe inutile la soluzione di tutti i problemi di cui ho appena parlato.

Come Lei sa, per essere competitivi sul mercato internazionale occorre operare alle condizioni della concorrenza.

Questo dato di fatto non consente eccezioni. È rigido per noi armatori ed impone conseguenti decisioni da parte del Governo.

Il Registro internazionale è frutto della scelta che 13 anni fa il nostro Paese ha operato di fronte a due alternative possibili identificate a livello comunitario per proteggere la flotta degli Stati membri.

Da un lato, una totale *deregulation* della navigazione.

Dall'altro, il sostegno alla competitività della bandiera nazionale con misure, quali l'abbattimento del costo del lavoro e della fiscalità d'impresa, in modo da raggiungere condizioni pari a quelle della concorrenza.

Nel 1998, l'Italia ha scelto la seconda opzione, anche con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione dei circa 38mila marittimi nazionali.

Una scelta che si è rivelata lungimirante e premiante, non solo per l'industria marittima ma per tutto il Paese.

Abbiamo sottoscritto questo patto e mantenuto fede per più di un decennio alle promesse di crescita e sviluppo ottenendo importanti risultati.

La flotta italiana è passata da 8,5 a 18 milioni di tonnellate ed ha recuperato l'undicesima posizione nella graduatoria mondiale.

I 38mila occupati a bordo e a terra del 1998 oggi sono diventati quasi 60mila, ai quali si aggiungono oltre 110mila unità nell'indotto.

Attorno alla flotta è cresciuto il complesso delle attività marittime, che produce oltre il 2,5% del Pil e dà lavoro a quasi 500mila addetti.

Non solo, tra le migliorie apportate al Registro internazionale, l'introduzione della *tonnage-tax* ha dato un forte impulso alla

formazione di personale marittimo italiano altamente qualificato attraverso l'obbligo di imbarcare allievi ufficiali.

Il Registro internazionale non solo ha evitato la scomparsa di una flotta di bandiera italiana adibita ai traffici internazionali, interrompendone il *trend* negativo in atto da anni, ma ha consentito un forte recupero di competitività e il suo sviluppo.

È una chiara dimostrazione di un fatto sempre sottolineato da Confindustria: noi imprenditori italiani, se messi in condizione di competere sui mercati internazionali, rappresentiamo un'eccellenza del Paese nel mondo e una sua fondamentale risorsa.

Cito solo due casi.

Il primo: la compagnia *leader* in Europa nel settore delle crociere è italiana, opera esclusivamente con navi di bandiera italiana e genera un impatto economico di oltre 2 miliardi di euro sull'economia del Paese, con un gettito fiscale (incluso l'indotto) equivalente a quasi il 4,5% della manovra finanziaria 2011. In assenza del Registro internazionale tale operatore di certo non avrebbe attivato negli ultimi dieci anni investimenti per la costruzione di dieci unità da crociera nei cantieri italiani.

Il secondo caso: è italiano il principale armatore europeo di moderne navi traghetto, diventato operatore multinazionale di logistica integrata anche attraverso l'acquisizione di importanti realtà portuali e armatoriali in Nord Europa e nel Mediterraneo.

Pensato e realizzato come strumento strutturale, il Registro internazionale ha consentito la programmazione di ingenti investimenti: in 13 anni noi armatori italiani abbiamo rinnovato la flotta ordinando nuove navi per un valore complessivo di quasi 35,5 miliardi di euro.

Senza investimenti non vi è innovazione, senza innovazione non può esserci competitività.

E senza competitività non vi è occupazione.

La crescita della flotta di bandiera è condizione indispensabile per continuare a garantire occupazione ai marittimi italiani.

* * * *

Ebbene, Signor Ministro, non vorremmo che tutto questo venisse messo oggi in discussione.

L'Italia, come molti altri Paesi, è chiamata a prendere misure urgenti per ridurre il debito, ma anche ad adottare meccanismi per stimolare la crescita. Argomento questo di forte attualità.

Sappiamo che le misure all'orizzonte, cioè i tagli lineari dei cosiddetti regimi fiscali agevolati, tra cui viene ricompreso il nostro Registro

Internazionale, potrebbero essere applicati già a partire dal prossimo anno.

Lo dico qui chiaramente: i tagli al nostro settore avrebbero un effetto contrario a quello perseguito.

Le aspettative sul recupero di risorse derivanti dalla riduzione delle misure del Registro internazionale non sono reali, perché i prevedibili risultati di queste scelte sarebbero l'immediato allontanamento delle navi dalla bandiera italiana, seguito dalla delocalizzazione dell'industria armatoriale dal Paese.

Senza contare le ricadute certamente negative sull'occupazione diretta e sull'indotto.

È un'esperienza già vissuta: il Registro internazionale fu all'epoca istituito per contrastare proprio il crollo della bandiera italiana.

Non abbiamo bisogno di ulteriori conferme.

Non vorremmo essere costretti a scegliere altre bandiere europee più competitive.

Siamo più che favorevoli alla verifica dell'efficacia degli strumenti messi in campo per sostenere lo sviluppo, il cosiddetto "tagliando al sistema industriale" come denominato dal Ministro dell'Economia Tremonti.

Signor Ministro, siamo certi di poter contare su di Lei per preservare l'architettura che insieme abbiamo elaborato, per assicurare lo sviluppo della navigazione e con esso l'occupazione marittima.

Siamo altresì pronti a studiare insieme possibili rivisitazioni normative che ci consentano un'elasticità operativa al pari della concorrenza, esercitando così l'altra opzione già adottata dai paesi comunitari che hanno inserito nei loro ordinamenti la *deregulation* del settore.

In quest'ultimo scenario però non potremmo essere additati per le ripercussioni negative sull'occupazione e sugli investimenti.

In tale contesto, signor Ministro, risulterebbe veramente incomprensibile l'avvio di politiche restrittive per il nostro settore quando allo stesso tempo il Governo sostiene la necessità di avviare una politica per la crescita del sistema industriale italiano per mettere in moto l'economia.

Noi armatori con la nostra testimonianza viva abbiamo portato al Paese, da oltre 10 anni, fatti e non parole.

E sui fatti vorremmo essere valutati.

Aspettiamo da Lei, Signor Ministro, segnali e indicazioni.

CONCLUSIONI

Il video con cui abbiamo aperto i lavori della nostra Assemblea odierna termina evidenziando cinque parole:

Uomini, Navi, Innovazione, Tradizione, Addestramento.

parole che ricordano il passato, descrivono il presente e delineano il futuro di un settore che ha radici storiche antiche e che nel corso dei secoli ha contribuito non poco a sostenere e a dare vitalità allo sviluppo economico e sociale della Penisola.

È quindi con un forte sentimento di appartenenza alla storia del nostro Paese che oggi ci rivolgiamo non solo a tutti voi che siete qui, ma a tutti gli italiani, mettendo a disposizione un bagaglio ultracentenario di conoscenza ed esperienza.

Un passato da cui il nostro Paese può trarre grandi insegnamenti per creare nuove opportunità di sviluppo e rafforzare il suo ruolo nell'economia mondiale.

Grazie.