



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

# **Assemblea Sessione Pubblica**

Roma, 18 marzo 2010

## Sommario

### Assemblea della Confederazione Italiana Armatori

Relazione del Presidente uscente, Nicola Coccia

Relazione del Presidente Eletto, Paolo d'Amico

Intervento del Presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia

Intervento del Presidente 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, Luigi Grillo

Intervento del Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Giuseppe Reina

## Relazione del Presidente uscente, Nicola Coccia

Signor Ministro, Onorevoli parlamentari, Presidente di Confindustria, Signore, Colleghi, Amici, è davvero un grande onore avervi qui in un giorno così importante per la nostra Confederazione, che vede l'avvicendamento alla Presidenza ed il rinnovo di tutte le cariche confederali.

Ieri, l'Assemblea di Confitarma ha eletto all'unanimità quale Presidente della Confederazione Italiana Armatori il nostro amico e collega Paolo d'Amico.

Voglio quindi, innanzi tutto, congratularmi con lui e porgergli i migliori auguri per il percorso che oggi si accinge ad iniziare.

E' lo stesso percorso su cui si sono avvicendati i vari presidenti di Confitarma (me incluso), i quali rappresentano l'armamento privato e devono dar voce alle nostre proposte e istanze, accompagnando l'evoluzione della flotta.

I mandati di ogni presidente di una Confederazione come la nostra hanno in comune l'esigenza di dare al contempo continuità all'azione e capacità di guardare avanti in un mondo globalizzato che corre sempre più veloce.

\*\*\*\*\*

Quando sono stato eletto nel 2005, la flotta mercantile italiana, con oltre 11.800.000 tonnellate, si rivelava già capace di imporsi nei mercati mondiali attraverso alti *standard* di qualità e sicurezza, risultato del costante lavoro delle nostre imprese e di chi mi ha preceduto.

Per rafforzare la crescita del nostro settore, *capital intensive*, abbiamo creato un nuovo rapporto fra armamento e mondo del credito, fondato su maggiore conoscenza reciproca, migliore informazione e analisi congiunte del mercato.

Ciò ha portato ad un duplice risultato: forte aumento della nostra flotta e posizionamento di importanti banche italiane nel mondo dello *shipping finance* internazionale.

Con gli accordi con Borsa Italiana e con SACE abbiamo anche gettato le basi per concretizzare progetti che daranno importanti risultati e che sono di stimolo per nuove iniziative.

Oggi, grazie agli investimenti realizzati, mettiamo a disposizione dell'industria italiana una flotta di quasi 16.000.000 di tonnellate, specializzata, tecnologicamente avanzata, giovane e sicura. Una flotta che nell'ultimo quinquennio è cresciuta del 33% e che nei prossimi anni crescerà ulteriormente.

Sono numeri importanti, ottenuti grazie alla dinamicità dell'armamento italiano, che in questi anni ha conquistato quote di mercato sempre più rilevanti.

Ricordo che in uno dei miei primi interventi pubblici avevo sottolineato che in un mondo come il nostro non ci sono alternative: o si punta a crescere oppure inevitabilmente saremo ridimensionati.

Molto resta ancora da fare ed è importante quindi continuare su questa strada.

\*\*\*\*\*

Un altro aspetto al quale ho dedicato grande attenzione è quello di far conoscere e comunicare il mondo del mare.

All'epoca del mio insediamento come Presidente di Confitarma era prioritaria per l'intero settore dell'economia del mare l'esigenza di far capire a tutti – istituzioni politiche, mondo della finanza, industria terrestre, consumatori - l'importanza del sistema mare e *in primis* dei trasporti marittimi che – vorrei ricordare - mettono in rete nel circuito mondiale l'economia del Paese.

Siamo tutti costretti a stare sempre al passo – e spesso di corsa - con il mondo che ci circonda, se vogliamo mantenere e migliorare la qualità della nostra vita.

In questo contesto si inserisce un'iniziativa come la *48 Ore del Mare*, manifestazione nata per essere collettore e al tempo stesso fabbrica di idee, occasione di incontro, analisi e confronto.



Insomma, la rappresentazione del mondo che noi armatori viviamo quotidianamente.

\*\*\*\*\*

Lo sviluppo della flotta ha generato un notevole incremento dell'occupazione sia a bordo che a terra.

Nonostante questo periodo di ridimensionamento dell'economia, il settore non ha registrato riduzioni dell'occupazione.

Ma bisognava stare al passo con i tempi.

In un mondo come quello marittimo, sempre più informatizzato e caratterizzato da un rapido sviluppo sia tecnologico che normativo, nuove figure professionali si stavano affermando a livello internazionale, mentre l'Italia registrava su questo fronte una sorta di immobilismo.

Partendo da questa riflessione abbiamo agito su due versanti.

Da una parte dando notevole impulso alla formazione delle nuove generazioni, sia attraverso azioni dirette come la costituzione di ForMare - Polo Nazionale delle Attività Marittime, sia attraverso la partecipazione e il sostegno ad attività e progetti formativi per il mare e per la terra, partendo sempre dalle concrete esigenze delle aziende per definire i programmi e strutturare i corsi al fine di avvicinare domanda e offerta di lavoro.

A tal proposito, mi piace ricordare che la mia presidenza si è aperta con l'inaugurazione dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova e si conclude con l'inaugurazione, due giorni fa, della sua sede di Torre del Greco.

Il secondo versante sul quale abbiamo agito è la sburocratizzazione. Un tema che riguarda tutta l'operatività delle navi.

La gestione di una flotta, come per tutte le attività economiche – Confindustria non si stanca di ripeterlo - si basa anche su norme adeguate e moderne e su un'Amministrazione capace ed efficiente.

Uno dei primi atti della mia presidenza è stata l'istituzione della Commissione Regole e Competitività, composta da rappresentanti di imprese armatoriali e di tutte le Amministrazioni interessate, con il compito di rivedere normative che, oltre ad essere obsolete, sono causa di maggiori costi per le imprese.

L'iniziativa di Confitarma nasceva in linea con le indicazioni dell'Unione europea scaturite a Lisbona nel 2000, dove emerse che "la competitività ed il dinamismo delle imprese dipendono direttamente da un contesto normativo propizio all'investimento, all'innovazione e all'imprenditorialità".

Abbiamo quindi avviato con il Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri un progetto finalizzato alla misurazione degli oneri amministrativi, che per il nostro comparto in relazione ad ogni nave nuova sono stati quantificati in circa 100.000 euro, derivanti dalle varie procedure per la semplice consegna e poi in ulteriori 30.000 euro all'anno.

Ricordo anche l'avvio di due disegni di legge tendenti a sburocratizzare il sistema marittimo, sui quali proprio tutte le Amministrazioni interessate, che hanno partecipato ai lavori della Commissione Regole e Competitività, avevano espresso il loro consenso. Il loro *iter* parlamentare però non si è mai concluso, nonostante la totale convergenza di maggioranza e opposizione sui contenuti delle proposte.

Insomma, ci siamo messi tutti diligentemente intorno al tavolo, ma poi di fatto non abbiamo ottenuto alcun risultato concreto, perché mancano il consenso e l'attenzione della politica per chiudere il cerchio.

\*\*\*\*\*



Quando ho intrapreso questo cammino ho ereditato il frutto del lavoro di grandi presidenti: il Registro internazionale, un eccezionale strumento di competitività.

In questi anni, ci siamo impegnati per migliorarlo.

Ma mentre le linee-guida della Commissione europea confermano la centralità del trasporto marittimo nello sviluppo dell'economia dell'Unione, in Italia spira un vento d'incertezza a livello politico.

Con grande amarezza devo constatare che il mondo della politica italiana sembra aver distolto la sua attenzione nei confronti del nostro settore, con gravi conseguenze sotto vari profili.

Innanzitutto, sotto l'aspetto della competitività della nostra flotta: dopo aver celebrato i primi dieci anni del Registro internazionale, oggi è forte il rischio di un pericoloso passo indietro.

Colgo l'occasione per ribadire che è fondamentale mantenere quanto di buono è stato fatto finora per la capacità competitiva del settore marittimo. Però, se viene meno la fiducia e si perde la certezza nel diritto, per continuare a competere l'armamento italiano dovrà emigrare all'estero, ipotizzando l'uso di bandiere comunitarie alternative.

Temiamo infatti che stia venendo meno quella visione, costruita con fatica nel corso degli ultimi anni, che aveva finalmente riconosciuto il giusto valore della "marittimità" del nostro Paese.

L'assenza di una politica per il mondo del mare si manifesta in generale per tutte le tematiche che interessano il sistema marittimo.

Basti pensare:

- che, malgrado la sua evidente specialità sancita dal Codice della Navigazione, la normativa in questo campo rischia di essere definita in sedi ministeriali diverse da quelle proprie;
- che molte delle nostre richieste a costo zero, relative non solo alle certificazioni ma alla gestione tecnica e normativa della nave, non hanno trovato un riscontro positivo;
- che in materia di *maritime security* altri dicasteri, diversi dall'autorità designata, stanno proponendo interventi in questi giorni;
- che la riforma dei porti da anni non riesce a decollare.

Tutti ostacoli che incidono con grave danno sulla gestione quotidiana di un settore complesso come il nostro, caratterizzato da una specificità che richiede conoscenza e competenza collaudate e forti.

E invece, a seguito di questa spalmatura di competenze tra varie amministrazioni, si sta perdendo il senso della centralità dell'aspetto marittimo.

Aumentano le navi ma aumentano anche lacci e laccioli, ipotecendo così una politica di settore proiettata al futuro

E pertanto non nascondo un certo disagio nel rinnovare ancora una volta la richiesta di rafforzare il ruolo dell'Amministrazione marittimo-portuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dotandola delle risorse umane necessarie per rispondere con efficienza alle istanze dell'industria del mare e promuovendo un suo ruolo più attivo nelle sedi internazionali ed europee.

L'esempio di un paese come la Grecia, in crisi ma fortemente impegnato nella difesa degli interessi della sua industria marittima, è eloquente: ha saputo collocare ai vertici della DGMARE della Commissione europea i suoi rappresentanti.

\*\*\*\*\*



Signor Ministro,  
nel nostro Paese non si riserva la giusta attenzione ai problemi dell'economia reale, ai problemi dell'impresa e ai problemi dello sviluppo dell'impresa.

Tra pochi anni il pianeta sarà abitato da nove miliardi di persone e paesi oggi in via di sviluppo, già popolosi ed in continua crescita demografica, si affacceranno al consumo creando nuove esigenze di trasporto: paesi con un costo del lavoro inferiore, capaci quindi di "aggredire" i nuovi mercati sempre più globalizzati.

Lo dico chiaramente: da questo punto di vista le nostre carenze, come quelle di tutti i paesi industrializzati, si manifesteranno ancora di più. Purtroppo, però, l'Italia non ha saputo avviare, come invece altri paesi europei, quel processo di modernizzazione che ci consentirebbe di stare al passo di un mondo che è cambiato e cambierà ancor più velocemente.

Siamo fermi e non sappiamo quale sarà il ruolo delle nostre imprese nell'economia globalizzata. E anche se l'attuale situazione economica del paese condiziona fortemente la politica, non si possono più rinviare le scelte, soprattutto in un settore come il nostro da cui può scaturire la ripresa, come dimostrano i risultati ottenuti con il Registro internazionale.

Siamo un settore non ancora maturo e quindi con forti potenzialità di crescita. Decisivo sarà il prossimo anno o addirittura i prossimi mesi.

Ci sono sfide da affrontare ed opportunità da cogliere: so che alle sfide non ci sottrarremo e che sapremo cogliere le opportunità, perché anche la nuova squadra che guiderà Confitarma è ricca di talento, motivazione, ambizione, passione, coraggio.

\*\*\*\*\*

In conclusione vorrei ringraziare tutti coloro con cui lavoriamo quotidianamente e che hanno contribuito al raggiungimento degli obiettivi che in questi anni ci eravamo prospettati.

Rivolgo quindi un particolare grazie:

- ai miei Vice Presidenti, ai Presidenti di Commissione, al Presidente dei Giovani armatori e a tutti i Consiglieri, che in questi anni mi hanno affiancato con il loro prezioso supporto per il raggiungimento di obiettivi prefissati;
- allo Stato Maggiore della Marina Militare, con il quale abbiamo molto lavorato per fronteggiare il grave problema della pirateria nelle acque del Corno d'Africa;
- al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che in questi anni ha ancor più rafforzato il suo ruolo;
- ai Sindacati, nostra controparte in molte occasioni, con i quali il rapporto è sempre stato franco e costruttivo;
- agli organi di stampa, per il risalto che hanno saputo dare alle iniziative e ai programmi realizzati da Confitarma.

Ed infine, ma non da ultimo, le mie più sincere espressioni di gratitudine alla struttura di Confitarma: al Direttore, ai Dirigenti e al personale tutto, per le elevate capacità umane e professionali che hanno permesso di rendere questa Confederazione efficiente ed in grado di offrire servizi sempre più qualificati alle imprese, creando il consenso in un mondo associativo certamente vivace.

Per tutto questo, cari Amici, semplicemente grazie.

Metto a disposizione di Paolo d'Amico il mio bagaglio di esperienza ed emozioni, raccolte nel corso di questi anni. Un percorso associativo che mi ha arricchito, maturato ed insegnato ad essere sempre pronto a nuove sfide.

Grazie

## Relazione del Presidente eletto, Paolo d'Amico

Signor Ministro, Onorevoli parlamentari, Autorità, Colleghi armatori, Signore e Signori, è con grande emozione che prendo la parola per il mio primo discorso da Presidente di Confitarma in questa sala: una sala così ricca di arte e di storia del nostro Paese, e da tre lustri anche della storia della nostra industria armatoriale, che qui ha tenuto le sue Assemblee assieme ai vertici di Confindustria, ai rappresentanti dei Governi e ai parlamentari che si sono succeduti. Proprio qui, nel 2001, si sono svolte le celebrazioni del nostro Centenario, cui volle essere presente anche il Presidente della Repubblica Ciampi.

Siamo una parte importante della storia e dell'economia del Paese.

E sono fiero ed orgoglioso di essere stato eletto dall'Assemblea di ieri alla guida di Confitarma per i prossimi tre anni.

Ringrazio quindi anzitutto gli amici e i colleghi che hanno riposto in me la loro fiducia.

Rivolgo un ringraziamento particolare a Nicola Coccia, che in questi ultimi cinque anni ha guidato una Confitarma sempre più forte e coesa: capace, pur nella varietà delle sue componenti, di parlare con una voce sola.

Ed ora tocca a me.

Come molti di voi sapranno, la mia famiglia opera da decenni nel mondo del mare.

Ricordo che mio padre Ciro assunse la carica di presidente della Confederazione nazionale degli armatori nel 1972, succedendo alla guida ultraventennale di Angelo Costa, l'indimenticato presidente sia di Confitarma che di Confindustria.

Fu proprio mio padre, convinto che dovesse essere finalmente superata la divisione della categoria, ad avviare con Ernesto Fassio ed Ercole Lauro, presidenti delle Associazioni degli armatori di Genova e Napoli, le trattative per la riunificazione che poi si realizzò nel 1976.

Un ricordo e un affetto altrettanto forte vanno a mio zio Antonio, che guidò la Confitarma per sei anni dal 1989: primo presidente armatore dopo oltre un decennio, seppe creare un nuovo spirito di coesione e di partecipazione fra le imprese di navigazione, rinvigorendo la vita associativa e rafforzando l'organizzazione confederale.

Grazie alla sua iniziativa il sistema marittimo italiano (quello che oggi si chiama *cluster* marittimo) si è unito nella Federazione del Mare e fu lui a volere la costituzione del gruppo Giovani armatori, convinto del valore e del contributo fondamentale delle nuove generazioni.

Colgo l'occasione per salutare Valeria Novella, nuova presidente dei Giovani armatori, che - insieme ai vicepresidenti confederali e ai presidenti di commissione che a giorni nomineremo, e ai consiglieri eletti ieri - farà parte della squadra di vertice della Confederazione.

La mia presidenza si inserisce quindi in una scia ben definita, di continuità della politica associativa volta a valorizzare concorrenza, rinnovamento e compattezza, prerequisiti indispensabili che già fanno parte della nostra cultura imprenditoriale e ci permettono di affrontare quotidianamente le sfide del mercato globale.

### *Le sfide da affrontare*

Poco più di un anno e mezzo fa tutti noi raccoglievamo i frutti di uno dei momenti più felici del mercato marittimo.

Poi l'industria marittima mondiale, principale fornitore di servizi di trasporto al commercio internazionale, è stata colpita direttamente dalla crisi economico-finanziaria.

Lo *shipping* è un'attività ciclica.

Non è quindi per un ingenuo ottimismo che credo nella prossima ripresa. E credo anche che dobbiamo essere pronti per il momento in cui il vento sarà di nuovo favorevole.



Ci sono segnali all'orizzonte: il Fondo Monetario Internazionale prevede per il 2010 una crescita economica mondiale del 3,9%, con un miglioramento di 0,8 punti percentuali rispetto alle stime dell'ottobre scorso; mentre per il 2011 si attende un'ulteriore crescita del 4,2%.

Certo, la situazione resta ancora fragile e la ripresa procederà a diverse velocità: nelle economie avanzate sarà probabilmente debole, al 2%, e ancora legata al sostegno dei governi; per quelle emergenti si attende una crescita del 6%, con la Cina che farà ancora la parte del leone e avrà indici a doppia cifra.

Secondo le previsioni più accreditate, già nel 2010 l'economia statunitense dovrebbe ricominciare a trainare la ripresa dell'economia mondiale con un tasso di crescita positivo, per collocarsi vicino al 2% dal 2011.

Sul futuro dell'Europa le previsioni sono più incerte: nel 2010 ci sarà un miglioramento, ma solo dello 0,9%, e nel 2011 dell'1-1,5%.

#### *Mercati marittimi*

Anche per i mercati marittimi, che nel 2009 hanno subito un duro colpo con il crollo degli indici dei noli, le stime ufficiali prevedono per il 2010 una ripresa dei traffici mondiali ed un loro aumento del 2%.

Già negli ultimi mesi del 2009 abbiamo assistito ad una sostenuta crescita dei noli per navi *bulk* e gasiere, e ad una crescita più lieve ma progressiva per le navi petroliere.

Quest'ultimo settore ha risentito meno della crisi, con bassi livelli di disarmo, anche grazie all'utilizzo delle unità navali per lo stoccaggio del greggio.

Il settore delle navi *portacontainer*, invece, evidenzia ancora delle difficoltà, legate principalmente alla lenta ripresa dei consumi nei mercati avanzati.

Non è un caso che, ad una ripresa economica guidata dalle economie emergenti, corrisponda un migliore stato di salute dei traffici delle materie prime.

Sull'evoluzione dei traffici containerizzati peserà, nel prossimo futuro, la natura della crescita cinese: nei prossimi anni capiremo se essa verrà trainata dalla domanda interna o se invece, come in passato, solo ed esclusivamente dalle esportazioni.

Un simile cambiamento comporterebbe una rivoluzione nei flussi delle merci a più alto valore aggiunto trasportate nei *container*, andando a riequilibrare nei traffici est-ovest l'attuale sbilanciamento.

Senza contare la crescita dei mercati emergenti del continente africano. Uno scenario plausibile prevede per le principali correnti di traffico mondiale la circumnavigazione dell'Africa, proseguendo poi verso il Nord Europa o la costa orientale degli Stati Uniti senza entrare nel Mediterraneo, che potrebbe invece essere servito attraverso i porti *hub* di Algeiras o Tangeri.

#### *Pirateria*

Una tale ipotesi va valutata anche alla luce del problema pirateria al largo delle coste somale e nel golfo di Aden, la porta orientale del Mediterraneo.

Confitarma da sempre è attiva su questo fronte. Le nostre richieste di unità militari di scorta hanno portato nel 2005 e nel 2008 all'invio di due missioni militari; ricordo ancora le recenti pressioni per la partecipazione attiva dell'Italia alla missione europea "Atalanta", nonché per il suo allargamento al "quadrante meridionale".

Gli interessi nazionali coinvolti sono molto rilevanti: dei 22.000 transiti annuali attraverso il Canale di Suez, circa 2.000 sono connessi ad interessi italiani e ben 600 di questi, in media quasi

due ogni giorno dell'anno, si riferiscono a navi di bandiera italiana.

Visto che oggi il 60% del commercio estero italiano viaggia per mare, appare evidente quanto sia importante che non solo l'industria, ma anche e soprattutto la politica si preparino per tempo a questi scenari, con scelte lungimiranti di strategia industriale e di logistica integrata.

#### *Cosa ci aspetta*

Sono molti i problemi sul tappeto e molte le possibili soluzioni.

Sono fermamente convinto che per far funzionare le cose è necessario adottare scelte il più possibile condivise. Solo così potremo porre in essere azioni concrete.

Di certo, la lista è lunga, ma credo che per sintetizzare il lavoro che dovremo portare avanti nei prossimi anni possano bastare tre parole: Bandiera, Investimenti e Occupazione. Non a caso la copertina della nostra relazione annuale si ispira proprio a questi concetti.

#### *Bandiera*

La Bandiera è quella italiana, che sventola sulle nostre 1.570 navi soprattutto grazie alla politica marittima di riduzione dei costi fiscali e parafiscali avviata nel 1998, seguendo l'impostazione europea.

Oggi la flotta italiana è all'avanguardia nel mondo e gioca un ruolo importante per l'economia nazionale: siamo al 12° posto nella graduatoria mondiale delle flotte di bandiera, con quasi 16 milioni di tsl (tonnellate di stazza lorda): un aumento dell'8,7% rispetto al 2008.

Purtroppo, la legge finanziaria 2010 ha dimenticato di dedicare le risorse usuali al mare, sottovalutando uno strumento di competitività e di sviluppo quale è da circa dodici anni il Registro internazionale.

Inoltre, dopo dieci anni, per la prima volta non sono state rinnovate le misure per la riduzione degli oneri contributivi al cabotaggio, che nella liberalizzazione del mercato europeo rischia di perdere il confronto con le bandiere comunitarie più aggressive.

Da anni chiediamo una norma strutturale, che consenta di pianificare con tranquillità attività industriali e investimenti.

#### *Privatizzazione del gruppo Tirrenia*

La Bandiera italiana sventola su tutte le nostre navi, siano esse di imprese private o pubbliche: è la stessa Bandiera!

Con forza quindi mi auguro che venga finalmente posta la parola "fine" alla contrapposizione tra flotta privata e pubblica e la privatizzazione del Gruppo Tirrenia possa concludersi al più presto, in linea con le indicazioni comunitarie, ripristinando pienamente nel mercato le regole di concorrenza.

Più volte nel recente passato abbiamo manifestato perplessità in merito alle procedure di liberalizzazione e privatizzazione, lamentando un difetto di trasparenza dell'intero processo.

Non siamo mai stati invitati ai tavoli ministeriali di approfondimento e confronto in materia.

La scelta di procedere all'affidamento in blocco dei servizi marittimi a una stessa società di navigazione, invece che ad una pluralità di operatori attraverso gare linea per linea, certamente non aiuta, come pure non aiuta la prevista durata di 12 - 8 anni delle convenzioni ad esclusivo appannaggio delle società ex-regionali e della società Tirrenia.

Inoltre, ci pare non accettabile la commistione dei ruoli tra regolatore e gestore che si verrebbe a creare qualora fossero le Regioni, tramite partecipazioni in società, ad acquisire le ex-regionali del gruppo Tirrenia: sovrapposizione più volte oggetto di rilievo da parte della nostra



Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Infine, il fatto che la materia sia stata oggetto di osservazioni da parte delle istituzioni comunitarie nel dicembre scorso, e ultimamente addirittura di una procedura di infrazione, conferma le perplessità che sussistono sull'intera procedura.

### **Investimenti**

L'impegno dell'armamento italiano è testimoniato dallo sforzo profuso per il rinnovo della flotta. Nel 2009, con quasi 1 miliardo di euro, l'Italia è risultata il primo paese europeo per investimenti in nuove navi.

E vorrei sottolineare che tutto ciò è avvenuto in coincidenza con il momento più difficile per l'economia mondiale!

Abbiamo continuato ad investire, nonostante la crisi, convinti che in un mercato sempre più concorrenziale gli alti *standard* qualitativi siano la carta vincente per affrontare la competizione globale.

Negli ultimi anni abbiamo investito oltre 27 miliardi di euro in nuove navi ed oggi possiamo vantare una delle flotte più giovani del mondo, con il 64% del naviglio di età inferiore ai 10 anni ed il 35% ai 5 anni.

Accanto ad una flotta di navi da carico e per servizi ausiliari fortemente rinnovata, vantiamo navi da crociera nuove e bellissime, grazie alle quali nel 2009 nonostante la crisi abbiamo mantenuto la posizione dell'Italia quale prima destinazione europea di croceristi.

Il turismo che viene dal mare, rappresentato da navi da crociera e da traghetti, svolge un ruolo di traino per lo sviluppo del turismo di terra, così importante per il Paese.

Abbiamo lavorato per rendere le nostre navi più sicure per gli equipaggi e i passeggeri imbarcati, ed ancor più rispettose dell'ambiente.

### **La salvaguardia dell'ambiente**

L'ambiente e la sua salvaguardia sono all'ordine del giorno di tutti i programmi di sviluppo industriale.

Lo *shipping* è parte della soluzione del problema: il trasporto marittimo è infatti la modalità meno inquinante, producendo la minore quantità di CO2 per unità di merce rispetto a tutte le altre modalità di trasporto impiegate sulle brevi e sulle lunghe distanze nel mondo.

Ciò naturalmente non vuol dire che non dobbiamo contribuire ancora di più a ridurre le emissioni globali.

Del resto, lo *shipping* è regolato da un gran numero di norme - internazionali, comunitarie e nazionali - dedicate soprattutto alla sicurezza e alla salvaguardia dell'ambiente.

L'armamento italiano risponde a tali disposizioni, talvolta non senza difficoltà tecniche, gestionali ed economiche.

Tuttavia, spesso non siamo messi in condizione di adempiere appieno a quanto ci viene richiesto, subendo danni non indifferenti.

Emblematico a tale riguardo è il caso della più recente normativa sui carburanti navali dell'organizzazione marittima mondiale (IMO), che impone una serie di limitazioni al tenore di zolfo presente nel combustibile delle navi. L'Unione europea, nel recepire tale normativa, ha deciso di inasprirne le prescrizioni, senza rendersi conto che così si determina una distorsione della concorrenza.

È vero infatti che qualunque nave voglia attraccare in un porto europeo deve sottostare a que-

ste limitazioni, sia essa di bandiera europea o extracomunitaria. Ma è anche vero che i costi che ne derivano incidono maggiormente su chi opera prevalentemente in Europa rispetto alle altre aree.

Se vogliamo un'Europa che cresca al passo con le altre economie, dobbiamo evitare che tali situazioni si ripetano e, per quanto possibile, migliorare quelle esistenti.

Rivolgo pertanto al Governo un appello, affinché sia sostenuto a Bruxelles, in sede di revisione della normativa sul *bunker* in ambito europeo, il necessario riallineamento alla normativa internazionale, per esempio attraverso l'introduzione di misure transitorie per i casi in cui un'oggettiva difficoltà renda impossibile rispettare gli obblighi comunitari ed internazionali.

### **Leadership nel Mediterraneo**

In questi mesi si fa un gran parlare di Mediterraneo: il rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici nel bacino del Mediterraneo è tra i primi punti dell'agenda di Governo.

Non possiamo che condividere questo obiettivo, anche se devo dire che oggi la storica *leadership* italiana nel Mediterraneo è messa fortemente in discussione, soprattutto per quanto riguarda il settore marittimo-portuale.

I nostri diretti concorrenti sono la Francia e la Spagna, che rispettivamente hanno lanciato l'Unione per il Mediterraneo e potenziato i tre principali porti, grazie a massicci investimenti infrastrutturali.

Stiamo parlando di un mercato potenziale di 525 milioni di persone, previsto per il 2020. Un bacino nel quale circola il 30% dell'intero traffico marittimo mondiale: circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci, delle quali oltre un terzo viene scaricata o caricata in Italia.

Non solo. A confermare l'importanza del bacino mediterraneo vi sono i dati dell'interscambio dell'Italia con i Paesi della sponda nord-africana: 25 miliardi di euro in export e 39 miliardi in import.

Appare chiaro che la perdita della nostra *leadership* nel "*Mare Nostrum*" non potrà che ripercuotersi su tali valori.

È pertanto necessario riaffermare il nostro ruolo nell'area, attraverso una concreta azione di valorizzazione dei fattori di sviluppo.

Gli incontri che si susseguono per tutta la penisola, a Roma, a Milano (che ricordo è il maggior centro economico-finanziario del bacino mediterraneo), mirano a questo.

### **Porti e riforma portuale**

Purtroppo, anche a questo proposito devo sottolineare la nota dolente rappresentata dai porti italiani, spesso penalizzati da una normativa inadeguata e da povertà di finanziamenti.

Da un lato le infrastrutture portuali non risultano in linea con l'evoluzione della flotta: non solo unità italiane, ma navi di tutto il mondo spesso non vengono nei nostri porti perché non trovano scali adeguati a riceverle o, semplicemente, perché i fondali non sono abbastanza profondi.

Tutti avvertono l'esigenza di colmare il *gap* infrastrutturale del sistema portuale italiano per consentirgli di cogliere le opportunità che verranno offerte dalla futura ripresa economica, ma - mentre tutti sono d'accordo sulla diagnosi - sussistono molte perplessità circa la terapia da seguire.

Per di più, la crisi economica internazionale e l'esigenza di contenere il debito pubblico entro i parametri di Maastrich stanno fortemente condizionando le scelte in tema di sviluppo infrastrutturale della portualità.



Dall'altro lato, è da diversi anni che si sta lavorando per un aggiornamento della legge sui porti, aggiornamento ampiamente condiviso dal quale si attendono soluzioni a svariati problemi emersi nel corso dei sedici anni di vigenza.

I principi ispiratori seguiti nella revisione della legge sono principalmente quelli di una maggiore efficienza della nostra portualità, sia in termini di capacità progettuale che di snellezza delle procedure amministrative.

Nodo fondamentale resta però quello della realizzazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, questione considerata strategica per lo sviluppo delle infrastrutture e per la futura ripresa dei traffici.

L'industria armatoriale sul punto ha condiviso il Protocollo sottoscritto la scorsa primavera dalle principali organizzazioni del *cluster* marittimo-portuale, nella convinzione che il Governo non possa ignorare il ruolo svolto dai porti e dalla flotta sull'economia nazionale.

Recentemente, anche il mondo finanziario ha lanciato una interessante proposta di sviluppo delle infrastrutture portuali attraverso il ricorso alla finanza partecipata, con la costituzione di società miste pubblico-privato: senza entrare nel merito di questa proposta, non si può non avvertire come appaia però scarsamente compatibile con l'attuale assetto normativo della portualità nazionale, che individua nelle Autorità portuali il centro nevralgico del sistema.

In conclusione, di fronte ad un panorama così confuso diventa difficile per l'armamento suggerire la soluzione migliore, che possa in tempi rapidi rispondere all'esigenza di sviluppo infrastrutturale della portualità nazionale. Ciò che non deve comunque avvenire è che dall'attuale confusione derivi una posizione di stallo sul piano delle scelte governative: non resta quindi che auspicare che quanto proposto nel protocollo del *cluster* marittimo-portuale possa in tempi brevi trovare accoglimento da parte del Parlamento e del Governo.

#### **Autostrade del mare - ecobonus**

Importante fattore di sviluppo sono sicuramente le Autostrade del Mare, che da noi hanno visto una crescita costante negli ultimi anni: con più di 400 partenze settimanali ed oltre 90 navi, disponiamo di una fitta rete di collegamenti tra i porti italiani e tra di essi e quelli esteri.

È una rete infrastrutturale che, a differenza di quella terrestre, ha il vantaggio di essere immateriale e di non richiedere investimenti faraonici e tempi biblici per la sua realizzazione: è sufficiente avere navi e porti efficienti.

Per quanto riguarda le navi, l'Italia può vantare la seconda flotta mondiale di traghetti RO/RO. In particolare, nel settore passeggeri registriamo il primato mondiale, trasportando ogni anno circa 55 milioni di passeggeri, tra persone che si spostano per lavoro e turisti.

Oggi le Autostrade del Mare sono una risorsa strategica per il Paese. Lo sono perché rappresentano un sistema che, quando correttamente integrato, consente di ridurre, oltre ai costi diretti del trasporto, anche quelli derivanti dal suo impatto sociale ed ambientale: tutti quelli che sono definiti costi esterni.

L'Italia, prima in Europa, ha adottato il cosiddetto *ecobonus*, al fine di incentivare il trasferimento via mare delle merci: uno strumento che ha trovato applicazione nel triennio appena concluso e che il Governo si è impegnato, da ultimo con il protocollo firmato con le associazioni dell'autotrasporto il 1° dicembre scorso, a prorogare nel cosiddetto decreto-legge "Milleproroghe".

In realtà, non solo la norma inserita nel decreto e nella successiva legge di conversione non fa cenno alla proroga promessa, ma addirittura prevede la possibilità di utilizzare i fondi stanziati

in passato ai fini del finanziamento dell'*ecobonus* per lo sviluppo del *ferrobonus*.

Tale provvedimento, Signor Ministro, crea a nostro parere un pericoloso precedente: sembra quasi che i sistemi di trasporto alternativi a quello stradale, cioè il mare ed il ferro, siano in realtà anche alternativi tra loro, mentre da un punto di vista ambientale non è così.

Né va dimenticato che i fondi stanziati ogni anno servono in realtà a coprire un fabbisogno che si è creato con l'utilizzazione del trasporto marittimo durante l'anno precedente: la mancanza di fondi a partire dal 2011 rende quindi in realtà l'*ecobonus* inesistente già per i trasporti effettuati quest'anno.

Ci auguriamo che il Governo riconsideri la situazione, eliminando ogni ambiguità.

#### **Occupazione**

Infine, l'Occupazione: le navi italiane hanno bisogno di ufficiali ed equipaggi qualificati. Nel corso degli ultimi anni, Confitarma ha contribuito più che mai a tante iniziative per la formazione di ufficiali e altre figure professionali a bordo e a terra. Dobbiamo proseguire su questa strada, per far capire sempre più ai giovani che la carriera marittima può dare grandi opportunità.

I rapporti con le organizzazioni sindacali dei marittimi sono da anni aperti e collaborativi, pur nell'ovvia diversità dei ruoli: sono certo che così si manterranno anche in occasione del prossimo rinnovo contrattuale, che per la prima volta darà applicazione nel nostro settore al nuovo assetto triennale.

Colgo l'occasione per ribadire l'attenzione dell'armamento privato al problema dell'occupazione dei marittimi che inevitabilmente scaturirà dalla privatizzazione della flotta Tirrenica.

L'armamento privato è pronto a farsi carico dell'intero personale.

#### **Conclusioni**

Signor Ministro, cari Colleghi,

dobbiamo impostare la nostra strategia rivolgendo la nostra attenzione soprattutto al mercato e alla concorrenza: due realtà con le quali gli armatori hanno da sempre dimestichezza e sulle quali chiediamo alle Istituzioni di seguirci con determinazione.

Abbiamo tutti un unico grande obiettivo: far sì che il nostro Paese sia forte e competitivo nel mondo e in Europa.

Anche nel settore marittimo, abbiamo grandi progetti e confido di poterli portare avanti con Lei, ma vorrei farlo sulla base di regole certe.

Lasciatemi però aggiungere un'ultima considerazione sui temi che oggi ho brevemente trattato: Passato e Futuro.

Noi armatori italiani la nostra storia la conosciamo e la ricordiamo bene.

Ricordiamo bene il lungo e faticoso percorso che - grazie alla riduzione dei costi armatoriali, prevista nell'89 per le navi italiane date in *bare-boat charter* all'estero e nel '98 per tutte le navi italiane iscritte nel neo-istituito Registro internazionale - la nostra industria ha saputo compiere per tornare ad essere competitiva, con l'appoggio del sindacato dei lavoratori del mare.

Vogliamo ora guardare al futuro con fiducia e con passione, ma abbiamo bisogno di capire se il Governo intenda proseguire sulla strada intrapresa anni fa, oppure se qualcosa è cambiato.

Vogliamo un'indicazione chiara sul Registro internazionale e se il Governo intenda mantenere i suoi impegni, prevedendo adeguate coperture finanziarie per tale istituto.

Vogliamo capire se il Governo ha valutato con attenzione il bilancio positivo del nostro settore



nell'ultimo decennio:

- investimenti pari a 27miliardi di euro in nuove navi
- incremento della consistenza della flotta dell'81%,
- incremento dell' occupazione del 65%,

In sostanza, indubbi benefici per tutto il sistema marittimo, un sistema di cui l'industria armatoriale rappresenta quasi la metà e che produce beni e servizi per 40miliardi di euro, risultando così fondamentale per la prosperità del nostro Paese.

Signor Ministro, anche un minimo segnale di arretramento sul Registro internazionale porterebbe indietro le lancette del tempo per il nostro settore, con il conseguente fallimento di quel disegno di qualificazione dell'occupazione marittima e di progressivo rilancio della flotta e delle attività indotte che per anni è stato perseguito con coerenza, indipendentemente dal colore dei Governi.

Signor Ministro, abbiamo bisogno che oggi lei ci rassicuri che tale scenario non sia nemmeno lontanamente ipotizzabile.

Grazie



Desidero innanzitutto scusarmi per non poter concludere questa importante assemblea, ma devo, purtroppo, partire per Milano, perché oggi pomeriggio si darà il via al fondo per la capitalizzazione delle piccole e medie imprese e Confindustria è parte di questo progetto.

Ci tenevo, però, ad essere presente a questa assemblea, particolarmente importante, come tutte le assemblee in cui c'è un passaggio di deleghe, un passaggio di presidenza.

Vorrei approfittare del momento per ringraziare Coccia, che ha fatto uno straordinario lavoro a capo della vostra federazione di settore, e un importante lavoro al mio fianco in questi anni. Voglio anche cogliere l'occasione per fare il mio in bocca al lupo al nuovo Presidente Paolo D'Amico.

Gli dicevo prima che fare i Presidenti a tutti i livelli, di questi tempi, è un'impresa molto faticosa, molto difficile. Però è anche vero che, proprio in un momento complicato come questo, il ruolo della rappresentanza delle imprese è un ruolo importante, che dobbiamo svolgere con grande determinazione, al fine di tutelare il valore delle nostre aziende, il valore di quello che facciamo, il valore di comparti fondamentali come il vostro.

Voglio fare prima alcune riflessioni di carattere generale e poi dire alcune cose più specifiche sul settore, anticipando che condivido totalmente le posizioni che sono state portate avanti dai vostri due Presidenti.

Abbiamo alle spalle un 2009 che è stato, per certi versi, devastante. Oggi lo possiamo dire con chiarezza. Nel 2009 abbiamo vissuto la crisi più importante degli ultimi 50 anni, una crisi globale, che ha colpito tutto il mondo, che è partita come crisi finanziaria e si è trasformata in crisi dell'economia reale e oggi, in parte, in crisi sociale. Il 2010 sta presentando situazioni diverse nel mondo, come ricordava prima Paolo D'Amico. Vediamo una crescita forte e importante da parte dei paesi dell'Asia, Cina, India, ma anche da parte di altri paesi come Brasile, Sud America. Quindi, nel complesso, il 2010, dal punto di vista dell'economia globale, vede un ritorno alla crescita, seppur inferiore rispetto a quello che abbiamo vissuto negli anni 2007-2008. All'interno di questa crescita, ci sono aree che crescono molto, che continueranno a crescere anche nei prossimi anni e che quindi diventeranno i veri paesi in cui ci saranno le grandi dinamiche di consumo e di produzione, Cina per prima, ma non solo. In questo ambito l'Europa sta crescendo bene, ma ha problemi molto più forti rispetto ad altre aree. Perché? Perché ha un potenziale di crescita più basso; si parla, appunto, di crescite dell'1%, dello 0,9%, dell'1,1%, che, se sommate alle perdite del 2008-2009, sono troppo basse. Nel 2009, non tanto il nostro Paese, ma gli altri partners europei hanno aumentato fortemente il proprio debito pubblico. La Grecia, il Portogallo, la Spagna e l'Irlanda dimostrano che esiste un problema vero e oggi si parla anche di una possibile crisi dell'Euro.

Proprio oggi la Cancelliera Merkel ha fatto un'affermazione che ha delle conseguenze importanti: chi non rispetta le regole, deve andare fuori dall'Euro. Siamo quindi in una situazione di possibile crisi dell'unione monetaria, con tutte le conseguenze che questo comporta. Il dato chiaro europeo è che, con i tassi di crescita di cui si sta parlando per il 2009, 2010, 2011 e con i debiti pubblici che si sono creati, si delinea una sorta di insostenibilità significativa sulla quale va fatta una riflessione molto approfondita. L'Italia è entrata in questa crisi già con una situazione problematica. Negli ultimi 10 anni siamo cresciuti ad un tasso dell'1% di Pil, 1% per ogni anno, inferiore non rispetto alla Cina, all'India, al Brasile, ma rispetto al resto dell'Unione Europea. Quindi, 10% di Pil di minore crescita, che vogliono dire 340-400 miliardi di Euro di minore ricchezza creata. Siamo entrati in crisi con un tasso di crescita molto basso e siamo stati colpiti fortemente anche perché siamo un paese manifatturiero, esportatore e questa è stata una crisi proprio della



domanda globale. Abbiamo perso il 6% del Pil tra il 2008 e il 2009, in termini di esportazioni siamo scesi oltre il 20%, e del 15% in meno come investimenti. Dal punto di vista dell'occupazione, fino ad oggi abbiamo mantenuto sotto controllo una situazione di coesione sociale, ma abbiamo un tasso di disoccupazione che è aumentato, che è ancora inferiore alle medie europee. Nel 2009 l'Italia non ha avuto, sostanzialmente, pacchetti di stimolo. Siamo entrati in questa crisi già con un alto debito pubblico.

Come Confindustria abbiamo tenuto un atteggiamento di grande responsabilità, perché credo che nei momenti di crisi e di emergenza non bisogna urlare, ma bisogna cercare di mantenere la calma. Abbiamo quindi collaborato col Governo sullo stanziamento sugli ammortizzatori sociali, su alcune iniziative sul credito, ed altre iniziative che hanno un poco supportato gli investimenti. A posteriori posso dire che non abbiamo fatto troppo deficit, troppo debito, perché il rischio era di diventare come la Grecia. Ora, però, siamo in una nuova fase. Siamo in una fase in cui il Paese deve ritrovare la capacità di crescere, di fare delle scelte chiare per rimuovere i gravi vizi, i problemi che ci trasciniamo dal passato e deve fare, soprattutto, la scelta di capire quali sono i punti di forza e di sostenerli. Altrimenti il rischio è veramente forte: comunque gli altri paesi andranno avanti, vareranno delle politiche e il rischio per noi, ancora una volta, sarà quello di uscire da questa crisi più deboli di come ci siamo entrati e con una capacità di crescita molto più bassa rispetto alla media europea.

Come Confindustria, ripeto, abbiamo assunto un atteggiamento di responsabilità. Non voglio aggiungere la mia voce o la voce di Confindustria alle tante urla, ai tanti conflitti, perché, come diceva prima Coccia, è inaccettabile vedere un conflitto permanente tra istituzioni, tra poteri del Paese e nessuno più che parla di economia, che parla di quali sono gli scenari economici che abbiamo davanti. Invece, la gente e le imprese proprio di questo vogliono sentire parlare. Vogliono capire quali sono le cose che si intende portare avanti per ridare capacità di crescita al Paese.

Non vogliamo aggiungere le nostre urla in questo momento in cui tutti urlano, tutti litigano. Però affermiamo con altrettanta chiarezza che, subito dopo le elezioni regionali, chiederemo con forza alla politica di dirci chiaramente qual è il futuro che vede per questo Paese. Se ha intenzione di fare le grandi riforme di cui questo Paese ha bisogno. E noi vogliamo essere una voce forte anche di denuncia, nel caso in cui si decida di non fare questa scelta, perché il nostro Paese non si può meritare una logica di declino, una logica in cui non si prendono le decisioni che servono. Il Paese dovrà fare delle scelte.

E noi, ovviamente, siamo pronti a fare la nostra parte. Sappiamo che una parte del lavoro da fare dipende anche da noi, però chiediamo anche alla politica di prendersi le proprie responsabilità. Proprio a proposito di responsabilità e di valore del sistema imprenditoriale italiano, voglio qui farvi i complimenti, perché i numeri che già conoscevo e che ho sentito oggi ricordare sia da Coccia che da D'Amico, sono numeri molto importanti. Siete un settore trainante di questo Paese, 40 miliardi di Euro di valore prodotto, investimenti di 27 miliardi di Euro negli ultimi 10 anni, occupazione creata del +65% in questi 10 anni e, anche in un anno drammaticamente difficile come il 2009, 1 miliardo di Euro di investimenti, la cifra più alta all'interno dei Paesi europei. Siete quindi un settore forte, dinamico, che ha una leadership mondiale e credo che il modo migliore per uscire dalla crisi non è appiattire tutto verso il basso, ma cercare di dare qualche cosa a tutti, supportare i settori che già sono forti, che sono gli unici che possono avere la capacità di trainare il paese fuori dalla crisi.

Il fatto di avere investito molto, di avere oggi una flotta quasi completamente rinnovata, (il 35%

della flotta italiana ha meno di 4 anni e ci sono altre navi in costruzione) evidenzia, appunto, che il vostro settore crede nel futuro, che continua a investire e che continua a lavorare per migliorare la competitività.

Mi piace anche il fatto che avete lavorato e continuate a lavorare su un altro tema, essenziale per ridare competitività al Paese, che è quello della scuola e della formazione. Le vostre iniziative in questo senso dimostrano una capacità di guardare al futuro molto seria.

Quali sono dunque le cose che chiediamo, in generale, per l'economia italiana e, quindi, anche per voi? Prima di tutto, chiediamo una visione a medio termine. Siamo stanchi di vedere solo provvedimenti minori, senza una visione di medio termine, siamo stanchi di non avere certezza dei provvedimenti. Vogliamo poche cose, ma quelle poche devono essere stabili nel tempo, ci devono aiutare, appunto, a decidere e a capire quali sono i supporti agli investimenti.

Il tema che voi avete posto del registro internazionale o dell'eco-bonus riguarda tanti settori; tante iniziative sono state intraprese, poi sono state tirate via, e poi riproposte; ma, alla fine, non arrivano le decisioni finali. Allora, poche cose, ma chiare e soprattutto stabili nel tempo, altrimenti diventa difficile decidere gli investimenti e portarli avanti.

L'altro tema fondamentale è proprio quello di fare alcune riforme che ormai non sono più rimandabili, pena una situazione di declino che non vogliamo accettare. Il 9 e 10 aprile presenteremo al convegno della Biennale del Centro Studi, una serie di proposte per il futuro, che saranno supportate da un sondaggio che abbiamo fatto e che presenteremo in quell'occasione. Non lo voglio anticipare qui, però vi voglio dire che il campione di imprenditori, nostri iscritti, che abbiamo sentito, che è un campione rappresentativo e significativo dal punto di vista numerico, dice cose molto chiare.

Vogliamo certezza del diritto, vogliamo una giustizia che funzioni con una durata dei processi non troppo lunga. Serve una semplificazione burocratica forte: è un problema che riguarda tutti i settori, anche i cittadini; dobbiamo dire che le varie riforme che nel tempo si sono susseguite, magari buone riforme che abbiamo anche condiviso, non sono mai state realmente applicate. Per cui, oggi, se chiediamo ad un imprenditore qualche esempio di risultato positivo, in termini di semplificazione della sua attività, la risposta è che in alcuni di questi anni c'è stato addirittura un aumento di burocrazia, maggiori difficoltà su alcune tematiche di natura ambientale. Proprio perché non c'è la capacità in questo Paese di eseguire le buone riforme, queste ultime vengono approvate, ma poi rimangono nel cassetto.

Nel momento in cui le si deve eseguire e declinarle sul territorio, nelle varie amministrazioni locali e quindi far sentire direttamente l'effetto alle imprese e ai cittadini, questa capacità manca completamente. Non possiamo più andare avanti così. Su questo chiediamo uno sforzo vero; ci rendiamo conto che è difficile smontare un'enorme montagna di burocrazia che si è creata in questi decenni, ma se non facciamo un passo avanti concreto su questo punto, il Paese non riuscirà a reagire, a fare gli investimenti che ha la volontà di fare. Certezza del diritto e giustizia, burocrazia, fisco ed infrastrutture. Questi sono i temi che vengono visti dagli imprenditori italiani come fondamentali, su cui dare delle risposte e fare dei cambiamenti per poter avere risultati migliori.

Ecco, sul tema delle infrastrutture, che poi riguarda il vostro settore, dobbiamo evidenziare che c'è stato un sforzo da parte del Ministro Matteoli nel cercare di ottenere degli stanziamenti per le opere infrastrutturali. Sono stanziati al Cipe 11 miliardi di risorse pubbliche e attivati 18 miliardi di risorse private; però, anche qui alcuni cantieri sono partiti, tanti altri non partono e, anche là dove ci sono finanziamenti privati, e quindi non c'è un problema di domanda e di finanziamenti



pubblici, le opere stentano a partire. C'è un ritardo enorme nel far partire gli investimenti e questo è grave, perché non ci consente di rendere il nostro Paese più infrastrutturato e non ci dà neanche la possibilità di supportare la domanda interna. Gli investimenti infrastrutturali sono stati proprio quelli che hanno aiutato una congiuntura molto difficile.

C'è un problema di burocrazia e di continuità di stanziamenti pubblici per le infrastrutture. Anche in questo campo non possiamo avere un anno alcuni stanziamenti, e non averli negli anni successivi: in questo modo non si crea quella continuità che, invece, è necessaria. Su questo punto continueremo a lavorare, a collaborare col Ministero nel sostenere l'importanza dei fondi e che le regole siano semplificate per fare partire le infrastrutture.

Credo, però, che all'interno del tema più generale infrastrutture, servano delle scelte chiare. Il vostro è un settore trainante e allora anche nelle politiche delle infrastrutture credo vada fatta una politica integrata di trasporti, una strategia di sistema della logistica e dei trasporti, senza la quale ci sono solo alcuni pezzi che vanno avanti, ma senza uno scenario e una visione complessiva. Proprio nella logica della rete della logistica, il tema dei porti, il tema del trasporto su mare è fondamentale, proprio perché ha dei vantaggi evidenti, essendo quello che riduce maggiormente le emissioni; il mondo si muoverà grazie a un aumento dell'economia globale, dei trasporti tra i vari paesi e quindi li dobbiamo investire. L'eco-bonus nello scorso triennio ha dato alcuni risultati positivi; non averlo rifinanziato vuol dire non continuare questo processo di miglioramento che, invece, è fondamentale. Un altro elemento importante che riguarda tutto il Paese, e riguarda anche nello specifico il vostro settore, è il tema della promozione del mercato e della concorrenza. Credo che, soprattutto in Italia, ci sia ancora molto da fare in questo senso e lavorare per il mercato e per la concorrenza vuol dire dare nuove opportunità di crescita, vuol dire permettere a nuovi attori di andare avanti, di creare occupazione e migliorare, complessivamente, il servizio per le altre imprese e per gli altri cittadini. Quindi è giusto riparlare di privatizzazione di Tirrenia, come si diceva prima, ma ci pare inopportuna la decisione di prorogare per 10 anni le convenzioni statali alle compagnie in fase di privatizzazione. Se facciamo scelte di questo tipo, ancora una volta, invece di aprire il mercato, di fatto, lo chiudiamo. Invece di dare opportunità di crescita alle imprese private, di fatto le penalizziamo e facciamo sì che ci sia poi un competitor troppo forte e con una serie di sussidi pubblici che non hanno senso. Allora chiediamo al Governo di fare una scelta chiara e ferma a favore del mercato, a favore della concorrenza e di rendere la privatizzazione di Tirrenia un'opportunità vera di crescita e non una chiusura del mercato. Su questo punto credo sia molto importante che la nostra voce sia forte e determinata.

Ci sono poi altre cose che voglio ricordare brevemente, molto importanti, come il tema della legge sui porti.

In collaborazione con Confitarma, ci siamo occupati molto di questo tema, perché riteniamo che sia un tema assolutamente fondamentale per migliorare e rendere tutto il sistema della logistica, in particolare quella legata ai porti, più competitivo di quello che abbiamo. Abbiamo una flotta moderna, leader nel mondo ma, al contempo, un sistema di portualità vecchio, non all'altezza dei compiti che ha, non all'altezza delle sfide competitive che abbiamo. Il rischio è che perdiamo la centralità nel Mediterraneo, che abbiamo avuto in passato. Credo che la revisione della legge non possa prescindere da alcuni capisaldi fondamentali che sono: la pianificazione del settore, gli investimenti, la semplificazione amministrativa e operativa e certamente la concorrenza. Questa revisione è da anni in Parlamento, forse da troppi anni, e credo che sarebbe importante arrivare, velocemente, a una conclusione che, però, vada nella direzione di migliorare gli investi-

menti e di far fare un passo in avanti vero alla nostra portualità. Quello che abbiamo visto fino ad oggi, dal nostro punto di vista, non è sufficiente. Ci pare che ci siano alcune questioni chiave che non sono affrontate come dovrebbero.

Penso alla classificazione dei porti, penso a una logica di autonomia finanziaria che è assolutamente fondamentale, penso ad maggiore spazio ai privati, offrendo regole trasparenti basate sul confronto del mercato. C'è anche qui un problema di snellimento dei tempi di approvazione dei piani dei lavoratori portuali e, se non andiamo in questa direzione, anche in questo caso non riusciremo a fare gli investimenti e le opere che sono fondamentali. Chiediamo che si lavori seriamente in questo senso e, per fare un vero passo in avanti, per avere una discontinuità significativa, è molto importante che ci sia una partecipazione degli imprenditori alla politica portuale. Non vi è dubbio che l'Authority deve fare la sua parte e ha un ruolo fondamentale, ma noi pensiamo che ci debba essere spazio proprio per la voce degli imprenditori, nella logica di un confronto continuo per migliorare la situazione.

Questo è un tema sul quale insistiamo da tempo, perché lo riteniamo assolutamente importante. Il Ministro Matteoli ha annunciato l'intenzione di presentare un disegno di legge del Governo, il cui testo sembrerebbe corrispondere in parte con quello in fase di discussione al Senato.

Chiediamo che la nostra voce venga ascoltata, perché riteniamo sia il modo migliore per far fare un salto in avanti alla nostra portualità. Viviamo momenti molto difficili, viviamo momenti in cui c'è una forte crisi economica, ma c'è anche una situazione di conflitto permanente nella politica e nelle istituzioni. In questa situazione noi diciamo una cosa molto chiara: noi rappresentiamo il mondo delle imprese, e, lo vogliamo affermare con forza, anche in questo anno di crisi, la maggior parte di noi sta cercando di fare tutto il possibile per mantenere le proprie imprese, mantenere i propri lavoratori, sforzarsi di capire quali sono gli sforzi che dobbiamo fare per diventare più competitivi e più forti e abbiamo tutta l'intenzione di continuare questo sforzo. Però chiediamo alla politica di smettere di litigare, di occuparsi dei problemi veri, dell'occupazione e della crescita di questo Paese e di prendere delle decisioni per fare quelle riforme rimandate da troppo tempo, senza le quali il Paese non può crescere.

Nel concludere ribadisco che, dopo le elezioni regionali che ormai sono molto vicine, la nostra voce su questo sarà una voce molto forte, molto determinata, perché rappresentiamo coloro che reggono l'economia di questo Paese e non possiamo sopportare di vederlo in questa situazione. Crediamo fortemente nelle nostre capacità, crediamo fortemente nelle capacità del Paese, siamo pronti a prenderci le nostre responsabilità; chiediamo, però, che tutti lo facciano e che, finalmente, si superino i gravi problemi che affliggono il Paese e che, quindi, tutti insieme, col nostro lavoro, possiamo guardare a un futuro migliore per noi e per i nostri figli. Grazie."



## Intervento del Presidente dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica—Lavori pubblici e Comunicazioni, Luigi Grillo

Grazie a tutti voi, grazie al presidente Coccia e grazie al presidente D'Amico per l'interessantissima relazione.

Non ho titolo per parlare a nome del Governo, ho titolo per parlare in qualità di difensore del Governo, nella mia qualità di Presidente della Commissione che si occupa da tempo di questi argomenti.

Prima di dare alcune risposte su temi sollevati nelle due relazioni, voglio ringraziare di cuore il presidente Coccia perché realmente in questi anni di sua presidenza noi della Commissione Trasporti del Senato abbiamo trovato in lui un interlocutore attento, intelligente, pronto. Quindi a lui e al direttore generale Fiore voglio tributare questo riconoscimento e questo apprezzamento.

Così come formulo gli auguri più sinceri al presidente d'Amico che ha raccolto il testimone, di governare questa importante associazione raggiungendo obiettivi ancora più lusinghieri.

Vorrei fare alcune riflessioni, ma prima voglio puntualizzare due cose perché sia il presidente d'Amico che la presidentessa Marcegaglia hanno parlato di due argomenti su cui voglio fare subito chiarezza.

La storia dell'eco bonus non esiste nei termini da voi denunciati. Non è così presidente.

L'eco bonus rimane. E l'impegno del Governo è di rifinanziarlo. La citazione sul ferro bonus deriva soltanto dal fatto che abbiamo scoperto, il Ministero dell'Economia ha scoperto, dei residui e quindi abbiamo autorizzato residui esistenti per finanziare il ferro bonus, ma il finanziamento del ferro bonus non inciderà sull'esistente stanziamento dell'eco bonus.

Sulla questione dei porti, voglio dirlo simpaticamente: ogni tanto qualcuno si dimentica che siamo ancora in un regime parlamentare: le leggi le fa il Parlamento.

Siamo assolutamente d'accordo io, la Commissione, la maggioranza, la minoranza, con il ministro Matteoli che ci ha quotidianamente seguiti. Quindi il testo della legge di riforma della 84/94 di cui stiamo parlando, il testo al quale manca un tassello, l'autonomia finanziaria, è il testo che noi difenderemo con il coltello e con i denti.

Non ci sono altri testi, il Governo non intende rilanciare altri testi, questo è l'impegno sottoscritto con il ministro Matteoli, quindi non facciamo confusione.

Ragioniamo di un'ipotesi di riforma che, è inutile che io lo ripeta qui, è condivisa in moltissime parti da tutti i Gruppi parlamentari.

Siamo d'accordo sulla nuova governance, sull'accelerazione degli investimenti, sui rapporti autorità marittime-autorità portuali, su come fare le nomine dei nuovi presidenti, sui servizi tecnici, nautici, sui dragaggi. Siamo d'accordo su tutto.

E' uno scandalo che un Paese come il nostro continui a dover subire le linee suggerite dai burocrati del Ministero dell'Ambiente, lo abbiamo detto ed urlato. E nella norma che abbiamo sulla riforma dei porti c'è chiarezza e quindi la politica si riappropria di una funzione che è quella di far sì che in Italia arrivino anche le grandi portacontainers avendo nei porti fondali adeguati.

Su tutto questo per piacere non torniamo indietro se non perdiamo il tempo in giri di parole che sono inutili.

C'è una questione fondamentale, l'autonomia finanziaria.

Ma prima di entrare nel merito di questo e di dare risposte alle altre questioni riferite al registro internazionale e alle mancate risposte che tradiscono una sostanziale miopia del ministro dell'Economia in questo momento, ho la necessità di fare un passo indietro e di consegnare a voi una riflessione sulla crisi, perché io ho le mie idee anche se sono presidente di una Commissione che appoggia convintamente questo Governo.

E le mie idee sono le seguenti: andate a leggere l'intervento che il ministro Tremonti ha fatto ieri alla Camera: a parer mio raccogliendo alcuni suoi spunti io credo che si possa arrivare a una soluzione condivisa.

Ho apprezzato molto ciò che ha detto il presidente Marcegaglia quando ha detto poco fa "abbiamo rispettato le difficoltà nelle quali il Governo si è trovato, e fin qui non abbiamo urlato e non abbiamo protestato".

Anch'io sono di questo avviso, perché Tremonti ieri ha detto una cosa giusta. In mezzo alla crisi noi abbiamo dovuto affrontare tre emergenze: l'emergenza dei conti pubblici, l'emergenza della crisi sociale, la possibile esplosione della piazza e l'emergenza produttiva.

La prima emergenza l'abbiamo affrontata con coerenza, il rigore con cui Tremonti e il Governo si sono mossi nel rispettare questi maledetti parametri di Maastricht: quando Guido Carli e Giulio Andreotti andarono il 31 gennaio del 1992 a Maastricht, secondo me, forse se avessero avuto qualche po' di fantasia e avessero inserito altri indici oggi non saremmo qui a rispettare questa religione che religione non è. Però il rigore sui conti pubblici c'è stato e quindi c'è stata una sostanziale tenuta e non abbiamo corso il rischio che sta correndo oggi la Grecia e che sta correndo la Spagna di una penalizzazione severa nei confronti dell'Italia che pure ha il debito pubblico più rilevante.

La coesione sociale è stata difesa, lo dice financo Epifani, perché? Perché l'ombrello è stato allargato. Le tante risorse stanziate a favore della cassa integrazione guadagni hanno fatto sì che le crisi delle fabbriche siano state accompagnate con una protezione seria per i lavoratori in difficoltà. Sulla crisi produttiva dico che siamo a una svolta. A me è piaciuto il riferimento della presidente Marcegaglia.

Ma guardate che la svolta non sono le elezioni regionali, le elezioni regionali andranno come devono andare, vedremo, una regione in più, una regione in meno non detteranno la linea ad un Governo legittimamente nominato da un Parlamento che ha avuto un'investitura popolare rilevante nel 2008. No, la svolta ci sarà sulla presentazione della trimestrale di cassa, perché la trimestrale di cassa che il ministro Tremonti dovrà ufficializzare all'opinione vasta di questo paese la seconda settimana di aprile, ci dirà in effetti come stanno andando le cose sui conti pubblici.

E c'è da augurarsi che questa sostanziale tenuta dei conti pubblici e questo accenno di una ripresa sui dati dell'economia reale possa avere un riverbero sulla trimestrale di cassa e quindi indurre il Ministro dell'Economia a rivedere questa sua assoluta posizione di rispetto del rigore formale per prestare più attenzione all'economia reale. Sapendo, come lui ha detto ieri, che è un'infamia che il nostro Paese sia continuamente ricordato come il paese del debito pubblico.

Siamo il Paese dal debito pubblico più elevato del mondo ma siamo il Paese che ha la quantità di risparmio privato più grande del mondo. E allora se, come mi hanno insegnato alla scuola media, si fa una somma algebrica, si mettono insieme le negatività e le positività viene fuori che il mio Paese sta meglio della Germania e della Francia. Questo è quello che emerge da una lettura obiettiva dei dati.



E allora con questo elemento di fiducia, sapendo che l'Italia ha le riserve aeree più robuste dopo la Germania e gli USA nel mondo, sapendo che abbiamo un patrimonio pubblico immenso, perché è un patrimonio che lo Stato si è formato in 50-60 anni di storia democratica, si deve partire da lì, e sapere che una rivisitazione delle poste di bilancio, di questi 8.800 del capitolo di bilancio, forse ti mette in condizione di capire che puoi trovare delle risorse fresche per sostenere l'economia reale.

Questo è l'impegno che noi vogliamo richiedere al ministro Tremonti, un impegno in quale direzione? Di dare una svolta alla gestione della crisi che durerà per tutto il 2010, continuando a fare la politica di rigore, continuando a mantenere la coesione sociale ma riaprendo le borse perché non è vero che il mercato ci penalizzerebbe nel momento in cui dovesse riprendere la politica dello spendi cioè di far uso di risorse pubbliche per finanziare l'economia reale, perché parallelamente a questa decisione dovrebbe essere ripreso con forza e con coerenza l'avvio di riforme strutturali, quelle riforme strutturali che riguardano il mercato del lavoro e quella rivisitazione di altre riforme che, secondo me, darebbero un segnale forte di annuncio, ma non solo di annuncio, di coerenza di un paese che ha fino adesso tenuto, ha rispettato fino in fondo i parametri di Maastricht.

Per fare cosa? Per fare quello che il presidente d'Amico dice a pagina 17-18, per conseguire un grande obiettivo: far sì che il nostro Paese torni ad essere un paese forte e competitivo.

La competitività è la cosa che purtroppo ci inchioda ad essere ancora oggi fanalino di coda. La competitività in un'economia globalizzata si misura sui fattori reali della produzione, e quindi su questo noi dobbiamo investire, quindi è auspicabile che tutto questo il ministro Tremonti lo capisca.

Lo capirà di certo, perché siamo in tanti che esigono che si vada in questa direzione anche in Parlamento; perché siamo in tanti che abbiamo a cuore le sorti di un paese che non deve ripiegarsi su se stesso, ma deve sapere che ha delle potenzialità uniche rispetto ad altri paesi europei.

Presidente d'Amico e Presidente Coccia nessuno vuol tornare indietro.

Il quesito di pagina 16 della sua relazione per quanto mi riguarda - ma credo di interpretare maggioranza e anche minoranza, cioè quelle forze politiche rappresentate in Parlamento che hanno in questi anni studiato con tenacia cosa fare per migliorare il sistema portuale - non vogliamo tornare indietro, anzi vogliamo guardare avanti.

Quindi dobbiamo spiegare a Tremonti un'altra cosa, così do risposte ad altri due quesiti che mi sembrano fondamentali.

Tornare ad essere competitivi significa non rinunciare al Registro internazionale. Come ha detto il presidente Coccia il Registro internazionale lo abbiamo conquistato dopo anni, gli anni '80 in cui la politica sembrava cieca e miope, e molti imprenditori, lo ricordo anch'io che da Genova, dalla Liguria (ho familiarità con questo mondo) stavano meditando di trasferirsi all'estero. Poi ci fu questa svolta che ebbe un successo straordinario.

Adesso dobbiamo spiegare a Tremonti che i 100 milioni con i quali lui ha fatto il taglio, i 125 milioni, i 150 milioni non sono un'economia di bilancio perché se saranno ripetuti molte imprese gioco-forza saranno costrette a tornare all'estero, e allora ci sarà una caduta di gettito, ci sarà un impoverimento del mio Paese ben superiore al risparmio formale che lui avrà conseguito facendo questo stramaledetto taglio.

E siccome Tremonti credo e ritengo conoscendolo sia una persona avveduta e intelligente si dovrà

rendere conto che gli stanziamenti sul registro internazionale devono intendersi come finanziamenti strutturali perché la flotta è una ricchezza di questo Paese, perché l'economia marittima è un settore trainante di questo paese. Quindi 125-150 milioni dovrà recuperarli il Governo? Benissimo.

Diversamente faremo un'iniziativa in Parlamento e spiegheremo che queste cose sono cose irrinunciabili e quindi sul Registro internazionale la nostra volontà è questa: è la volontà di non tornare indietro, di non mettere in discussione livelli di qualità, di competitività che in questo settore giustamente sono stati raggiunti in questi anni.

Seconda cosa, sulla riforma dei porti la storia dell'autonomia finanziaria. È stato detto e ribadito. Abbiamo fatto uno sforzo notevole: l'Assoporti ci è venuta dietro; i sindacati non si dimenticano mai di tutelare i diritti acquisiti e non si ricordano che ogni tanto bisognerebbe un po' cambiare. Abbiamo fatto un negoziato duro ma alla fine abbiamo fatto un accordo anche con i sindacati, che erano timorosi di aprire troppo ai privati terminalistici. Benissimo abbiamo fatto l'accordo anche con i sindacati. Rimane il tassello dell'autonomia finanziaria poi la legge è pronta, è pronta e può andare in legislativa, cioè non va in Aula e quindi nessuno se ne accorgerebbe e i giornali che purtroppo dedicano poco spazio all'economia del mare e dei porti.

Cos'è quell'autonomia finanziaria? E' una sorta di federalismo applicato ai porti, è una garanzia per il futuro che i presidenti delle autorità portuali, l'Assoporti non deve tutti gli anni andare a bussare a via XX Settembre e fare la fila del capo ufficio, del funzionario, del dirigente, del capo di gabinetto e dire per piacere dacci i soldi.

Questa sera c'è un dibattito a Genova con Tremonti e Bossi, conto di andare lì per spiegare per l'ennesima volta che l'introduzione dell'autonomia finanziaria non è una questione economica. Noi a Tremonti non abbiamo chiesto di aprire i cordoni della borsa, non vogliamo di più di quanto è stato dato negli anni passati, vogliamo che quanto è stato dato negli anni passati non debba essere dato anno per anno ma debba essere dato dentro una norma che stabilisce l'automatismo, per cui lasciando una parte dell'Iva incamerata a favore dell'autorità portuale, queste autorità portuali hanno la certezza del futuro così potranno contare su finanziamenti certi e fare il loro programma di sviluppi. Non vogliamo un euro di più, vogliamo la misura che è stata data negli anni passati, non nell'anno scorso perché l'anno scorso come mi ricorda Nerli è stato dato tanto così, quindi non vogliamo ripetere tanto così, vogliamo ripetere quello che negli ultimi tre anni mediamente è stato. Sono 300 milioni, sono 200 milioni? Abbiamo il diritto di pretenderlo, perché è vero che ci sono in questo paese, in Parlamento, molti cultori del federalismo, io il federalismo lo rispetto ma non la ritengo anche questa una religione, è una scelta. Il paese migliore è in periferia? Benissimo. I Comuni, le Province, le Regioni, devono avere più potere? Benissimo. Andiamo lungo questa strada. Ma se il Parlamento ha approvato all'unanimità il federalismo, ma perché dovete impedirci voi paladini del federalismo di applicarlo ad un settore nel quale si può facilmente applicare come quello dei porti, stabilendo che il 2-3-4-5% del gettito IVA, non un euro in più di quanto ci avete già dato nel passato, debba rimanere lì a disposizione dei porti.

E' questo che noi vogliamo, perché vogliamo questo? Prima, per dare una garanzia nel futuro alle autorità portuali che possono fare la giusta politica di pianificazione degli investimenti e poi per una semplice questione, non vogliamo giocare con i derivati.

Io sono molto contento che questa mattina sia il presidente Coccia che il presidente D'Amico abbiano ricordato che abbiamo questa esigenza di fondo. Quindi prendiamo atto con soddisfazione che



è migliorato il rapporto con le banche. Mi ha fatto piacere sentire questa cosa. Io ribadisco ancora una volta, dal momento che nel 2005 eravamo in pochi a sostenere questa tesi, anzi i più, la cultura dominante quella di cui è espressione il Corriere della Sera e Repubblica non ci credeva, non credevano che l'Italia avesse un sistema bancario all'avanguardia, forte, robusto e patrimonializzato. Poi nella bufera del fallimento del sistema finanziario più evoluto del mondo, quello americano, abbiamo visto che l'unico sistema che ha retto è stato quello italiano, e ne siamo orgogliosi.

Così come siamo contenti, come dice il presidente Coccia, che questo rapporto sia cambiato e le banche si siano aperte allo shipping e le banche oggi come dimostrano le grandi banche che sono andate a Trieste, a Genova, a fare discorsi interessanti, poco concreti per la verità dal mio punto di vista, ma diciamo interessanti sul piano della volontà.

Bene il nuovo ruolo della Sace che sta dimostrando una reattività e un dinamismo veramente interessanti a mio modo di vedere. Gli investimenti sulle infrastrutture, mi dispiace che la presidente Marcegaglia non sia più in aula. Noi abbiamo fatto una scommessa sulla quale chiamammo gli imprenditori a mostrarsi più reattivi. Il nostro ragionamento è questo: se abbiamo il sistema bancario più forte d'Europa e del mondo, se abbiamo il risparmio accumulato più rilevante di tutti i paesi del mondo, se abbiamo specie al nord una amministrazione pubblica assai reattiva, ma perché non dobbiamo mettere assieme questi tre fattori e immaginare che tutte le infrastrutture quelle che hanno un minimo di redditività da un parcheggio, a un termovalorizzatore, un pezzo d'autostrada, un porticciolo, a una metropolitana le debbano in questo paese progettare, costruire, gestire i privati. Perché questa cultura per cui bisogna sempre andare a chiedere allo Stato di fare quello che lo Stato non è più in grado di fare perché non ha più i soldi per farlo.

Noi la sfida l'abbiamo lanciata così, certo sappiamo che alcune cose il privato non le può fare, le gallerie del Sempione e del Frejus non le può fare ma tutte le altre cose sì. Perché nell'opulenta Padania l'autostrada Brebemi deve avere il contributo dello Stato dove c'è una quantità di traffico infinita? Perché c'è questa cultura statalista che sta un po' dentro il centrosinistra e molto anche nel centrodestra. Noi dobbiamo aprirci in questo, e in questa direzione abbiamo fatto talune leggi. Abbiamo fatto la legge su project financial di seconda generazione che è la più avanzata d'Europa, che è una sfida per gli imprenditori a capire e compiere questo salto culturale.

Per cui le infrastrutture certo che si ha bisogno di finanziamenti statali, non m'illudo che possano fare tutti i privati, ma i privati hanno una grande opportunità davanti, hanno l'opportunità di guadagnare molto di più di quanto hanno fatto nel passato gestendo le infrastrutture. Dovrà nascere una borsa del mercato delle infrastrutture da gestire nel nostro Paese.

Quindi, cari amici, mi avvio alla conclusione.

Non parliamo di classificazione dei porti, ormai lo abbiamo discusso da anni, i porti stanno dentro un mercato, vanno avanti quelli più organizzati, più efficienti. Parliamo invece di logistica: alla logistica secondo me, noi abbiamo dato poca attenzione. Questo che vuol dire? Vuol dire che nel mio Paese il futuro non può essere la difesa strenua di settori tradizionalmente obsoleti e maturi, non ce la faremo, non possiamo attaccarci a ciò che non ha futuro, dobbiamo scommettere su ciò che ha un futuro, e il settore marittimo-portuale ha un futuro perché il Mediterraneo è una grande realtà oggi e diventerà sempre più importante nel futuro, perché la piattaforma logistica sul Mediterraneo siamo noi e perché se riusciamo a modernizzare tutto quello che ci siamo impegnati a modernizzare, saremo in condizioni di calamitare ingenti traffici, cosa che non abbiamo fatto finora. Ma gli ingenti traffici verranno se intanto dietro i porti ci saranno autostrade che funzionano e fer-



rovie che funzionano e da qui l'esigenza di investire sulla logistica ed immaginare che la logistica sia il domani di questo paese.

Quindi, concludendo, presidente, secondo la mia opinione e come è stato detto tra i più moderni del mondo, abbiamo un passato che pone a nostro favore, cantieri navali all'avanguardia, siamo i primi al mondo nella nautica da diporto, nei servizi, nelle professioni, nelle attività di broker, abbiamo tutte le condizioni, non vedo perché un governo che si autodefinisce e lo è il governo del fare debba perdere l'opportunità di scommettere in un settore che è davvero nei fatti e le statistiche lo hanno dimostrato, il motore della ripresa in Italia per questa difficile crisi.



A me tocca, a questo punto, il compito più gravoso, non perché rappresento il Governo - come vedremo, sotto questo profilo, tanto gravoso non è - quanto piuttosto per il fatto che avete avuto l'amabilità e, aggiungo la forza fisica di resistere fino a questo momento. Gli americani dicono che in occasioni come queste la capacità di ascolto dell'uditorio non va mai oltre i 45 minuti: se tanto mi dà tanto, io dovrei desistere del tutto da pronunciare qualsiasi tipo di intervento.

Intanto, rivolgo a voi tutti il mio personale saluto e, naturalmente prima del mio, quello del Ministro che è stato realmente impossibilitato, per concomitanti impegni istituzionali, a potere presenziare e vi assicuro che avrebbe avuto piacere di esserci oltre ad assolvere ad un impegno rituale quale può essere l'intervenire a circostanze come questo.

Porgo un saluto al nuovo presidente - che ho avuto la possibilità di conoscere stamane arrivando in orario come tanti di voi, accompagnandomi con lui in alcune conversazioni che sono tipiche di queste circostanze - e al precedente presidente - che conoscevo già e al quale, naturalmente, faccio i miei personali complimenti per il lavoro che fin qui ha svolto e che traghetta in qualche modo la novità che si somma al nuovo presidente e al nuovo direttivo - nel quale ci sono anche amici personali di Confindustria - costituita dalla Novella quale rappresentante dei giovani armatori. E' bene che avanzino i giovani, donne o uomini che siano, sono gli interlocutori più certi per il nostro futuro.

Ora, io ho due possibilità che cercherò di amalgamare: seguire il testo di un intervento o parlare a braccio. Devo decidere se uscire fuori dal seminato e parlare come io sento di dovere parlare, perché sono stanco, io per primo, di tante frasi fatte, di circostanza, che in questo Paese vengo ammazzati ai vari uditori nelle varie situazioni, di volta in volta, da chiunque. Allora permettemi preliminarmente di dire alcune cose.

Sull'eco-bonus è stato chiarito quanto andava chiarito e non credo di dovere ulteriormente spendere parole. C'è un intervento molto deciso anche da parte del Ministro, oltre che da parte delle stesse Commissioni parlamentari e credo che il Tesoro non potrà assolutamente ignorare l'esigenza di affrontare e risolvere la questione nei termini che vengono invocati dal sistema amatoriale.

Lo stesso vale per quanto riguarda la tematica della portualità. Sull'autonomia finanziaria è bene ricordare che, quando si concepì l'Istituto dell'Autorità Portuale, in chi lavorò attorno a questa idea, c'era in nuce la prospettiva di affidargli anche l'autonomia finanziaria, altrimenti, l'Istituto dell'Autorità Portuale rimane una riforma incompiuta e le cose che sono incompiute semplicemente non sono.

Su questo, piaccia o meno, non è una questione di Destra o di Sinistra, se non vogliamo giocare al solito teatrino della politica, su questo c'è poco da discutere: le autorità portuali debbono conseguire questo risultato, ma si deve anche sapere che quando si acquisisce da parte di un soggetto amministrativo territoriale anche una completa autonomia finanziaria in un paese democratico diviene inevitabilmente più forte il sistema dei controlli, perché non può esserci una libertà assoluta, ma una libertà che deve essere condizionata da un sistema di controllo appropriato. Queste sono le regole semplici, ma ineliminabili, ineludibili di quella che chiamiamo democrazia.

Autonomia finanziaria che però deve garantire un'adeguata efficienza e quindi un'efficacia dell'attività che svolge sul territorio la stessa Autorità Portuale, in modo che gli obiettivi vengano realmente raggiunti.

Reputo opportuno chiarire un'altra questione che afferisce al sistema delle Camere di Commercio e alla funzione che sono deputate a esercitare sul territorio.

Questo istituto, con la riforma avviata nel 1983, è ormai il luogo ove si coniuga il massimo riferimento della realtà di imprese che connota il dato "territorio". Dentro la stessa Autorità Portuale vi è la rappresentanza del sistema camerale. E se dunque non funziona questo soggetto istituzionale vuol dire che c'è un problema che riguarda anche il sistema associativo delle categorie imprenditoriali, al di là del fatto che si possa chiedere un confronto da parte di questi soggetti istituzionali con il sistema di impresa.

Vi ricordo che nel processo di individuazione dei presidenti delle Autorità Portuali, le Camere di Commercio, insieme al comune e alla provincia, hanno una funzione determinante. Se poi ci rinunciano perché sul territorio la politica assume un ruolo più forte, questo è un problema che il sistema delle imprese deve valutare all'interno del sistema camerale.

Significa che il sistema camerale non è così forte da interloquire, caso per caso, sul territorio con la politica, e dunque non si può nascondere poi sul piano nazionale.

Su queste cose, carissimi amici, qui o altrove, ci dobbiamo capire, altrimenti tutti diciamo tutto in libertà e nessuno capisce più niente. In ogni realtà provinciale la Camera di Commercio ha un ruolo fondamentale, dettato dalle leggi dello Stato, che si coniuga, peraltro, attraverso indicazioni e rappresentanze dello stesso mondo imprenditoriale, nelle espressioni di proprie indicazioni in una miriade di commissioni, enti e quant'altro deputati a diverse forme di gestione, unitamente alle espressioni indicate da comuni e province.

Se, quindi, c'è un fallimento della politica c'è anche un fallimento del sistema di impresa, su questo non si piove. Io sono convinto, invece, molto più di quanto voi possiate pensare, di quello che veniva affermato dalla Marcegaglia e da altri in relazione agli investimenti, cioè all'apertura del cordone della borsa perché costituisce il solo elemento di garanzia per una ripresa effettiva della nostra economia.

Ora siamo entrati in una fase completamente diversa della storia economica planetaria. Tenere i cordoni della borsa chiusi, non trasformare lo Stato quasi in un soggetto di impresa e, quindi, capace di rischiare, così come deve rischiare un buon imprenditore, è un errore incalcolabile, è una grave miopia che ci impedisce di truardare e cogliere i successi del futuro.

Non dobbiamo tenere stretti quei pochi denari che possiamo avere, dobbiamo riuscire a giocarli bene in questo sistema, se vogliamo aiutare a crescere un nuovo modello, una nuova figura di imprenditori.

Ora, che l'armamento italiano rappresenti, in questo panorama generale, un elemento che è, senza dubbio, positivo per il paese è fuori discussione, non ve lo debbo certificare io. Ve lo siete certificati col vostro lavoro, un lavoro che, però, per quanto è stato possibile, con tutti gli errori, in qualche modo, è stato aiutato - vedasi anche i famosi 230 milioni delle autostrade del mare - dalla politica o dallo Stato, non sono tutti negativi gli indici dei comportamenti della politica e dello Stato, però, riconosco che voi, rispetto a quello che nel tempo vi è stato dato, costituite una forma autentica di impresa sul territorio. Su questo c'è poco da dire, questo prescinde da ogni altra considerazione, ma il tema sul quale io vorrei, in qualche modo, profittare ancora un po' della vostra attenzione è quali sono i punti di forza del paese, perché, in altre circostanze, è sta-



to osservato - per esempio, sulla questione della realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - che è una spesa inutile. Allora, si pone un dilemma che non riguarda certamente voi in senso stretto, o il sistema imprenditoriale italiano è più miope di quello politico o noi non comprendiamo neppure le cose che diciamo.

Noi tutti sappiamo, è stato ripetuto anche qui e io lo ribadisco in ogni circostanza da diversi anni a questa parte, che queste economie emergenti, che hanno subito lo tsunami finanziario anch'esse nell'arco degli ultimi 20 mesi, mi riferisco all'India e alla Cina, avranno anche loro, perché le leggi dell'economia sono uguali per tutti, la loro fase interna di recessione. Non potranno inondare il mercato con prodotti di basso costo per l'eternità e dovranno anche loro, in qualche modo, rispettare le regole del sistema economico.

Allora, vedete, sarà la volta dei paesi del Corno d'Africa, quelli che stanno alle nostre spalle, quei paesi cioè dove, da diversi anni a questa parte, insistono gli investimenti delle grandi multinazionali e che hanno compiuto e stanno compiendo, nell'arco di pochissimi anni, passi enormi in avanti. Quando il flusso economico determinato dall'interscambio commerciale dei prodotti si riverserà in tutta la sua complessità verso l'Europa, che cosa accadrà?

Sarà il nostro Paese il naturale percettore di tale virtuoso traffico con gli immaginabili benefici che esso trasporta, ovvero, come oggi avviene, la Spagna e la Francia? Bisogna prendere atto che è con il continente africano e le sue punte economiche avanzate che dovremo confrontarci nei prossimi anni. Ecco perché sono tra coloro che insistono nel rivendicare alla Sicilia quel ruolo che le è stato assegnato dalla stessa natura.

La Sicilia è una straordinaria piattaforma logistica integrata sul Mediterraneo e, se essa non diviene uno snodo essenziale per tutta la rete intermodale italiana, fornendole l'occasione per fare del nostro Paese uno dei più avanzati nel sistema logistico europeo, noi ci ripiegheremo su noi stessi e il sistema economico subirà una condizione di crisi che lo proietterà molto presto al di fuori dei traguardi che gli spettano nel mercato mondiale.

Sicché è di tutta evidenza non può esserci una parte sana e una parte "ammalata" se riteniamo di dare un nuovo impulso alla capacità competitiva del nostro sistema economico. Per questo riteniamo che al Sud si giocherà la partita più rilevante ed è necessario che le infrastrutture puntino in modo deciso in questa direzione.

Questa è la ragione per cui c'è una polemica intensa tra me e il vertice di Ferrovie. Il sistema cargo ferroviario verso cui una parte dell'eco-bonus col ferro-bonus si rivolge, premia il trasporto merci anche attraverso il sistema ferroviario e, guarda caso, nei programmi di Ferrovie c'è una dismissione consistente in tutto il Sud. E' come se ci fosse una strana regina che vuole ridurre l'Italia ad 1/16 concentrandola tutta in una determinata area del paese, ma questo non è solo miopia, è la perdita della guerra, non di una battaglia, è la perdita di tutto. Ecco, perché, vedete, in questo marasma il trasporto marittimo è l'unica tra le attività imprenditoriali strategicamente più rilevanti perché sviluppa per davvero un processo unificante del sistema economico ed in questo paese come punto di partenza per ricostruire un processo di imprenditoria autentico.

Non è semplicemente un complemento della intermodalità, giacché noi non abbiamo un vero e proprio sistema intermodale in Italia, perché anche se ci sono qui e lì, anche nel Sud, forme di interporto, l'ultimo che possa considerarsi tale è quello di Nola-Marcianise. In Sicilia stiamo cer-

cando ora di farne qualcuno ma, in definitiva, dobbiamo purtroppo constatare come la rete intermodale italiana funziona alla stregua di supporter della rete intermodale dei paesi del Nord Europa.

In verità, anche se suona a disdoro dell'intera classe politica dobbiamo constatare che, per più di 50 anni mentre in questo paese, per la sua complessione geografica, si sarebbe dovuto pensare prima degli altri paesi a costruire una rete intermodale seria, abbiamo scoperto l'intermodalità dopo che i privati in qualche modo l'avevano dovuto realizzare per le sopravvenienti esigenze di mercato in talune area del nord e dobbiamo attendere il settembre del 1995, epoca in cui risale il primo decreto ministeriale che si preoccupa di creare una vera e propria rete intermodale in questo paese, per cominciare a guardare alla problematica in modo sistemico e diffuso.

Oggi sono tra coloro che prendono positivamente atto di come il settore che voi rappresentate dia un esempio di imprenditoria efficiente, moderna e capace di far guardare al futuro di questa nazione con un minimo di positività. E' chiaro che bisogna credere e impegnarsi seriamente nella costruzione di una rete intermodale italiana, per credere ad un paese che non sia spezzato in due. Una paese che abbia consapevolezza della sua forza e che, dunque, come nel caso della nostra nazione guardi a ciò che di meglio possiede non solo per salvaguardarlo, ma per trasferirlo in volano di sviluppo per il proprio futuro; ed è per questo che dobbiamo impegnarci tutti perché l'investimento verso il mare sia seriamente tutelato e validamente garantito.

Per questo, non solo le cose che espressamente chiedete ma anche quelle

che non avete deliberatamente scritto ma che sono a supporto del vostro lavoro, io sono disposto a sostenerle; poiché sono convinto che tutto ciò rappresenti uno dei grandi motori del biplano che deve consentire all'Italia di poter avere un nuovo decollo nel breve termine.

Io non voglio entrare nella polemica che si è sviluppata anche nel corso degli interventi che hanno preceduto il mio, ho qui due paginette che non vi leggerò neppure, facevano parte di un testo che in qualche modo era stato tecnicamente affrontato. Però voglio dirvi una cosa, perché ci sono state polemiche sui giornali a proposito della partecipazione della Sicilia, ritengo che sia corretto che venga detto in questa sede. In Sicilia non ci sono pazzi, né presidenti che sognano di rimettere le lancette dell'orologio della storia all'indietro, nessuno si sogna di fare della regione un soggetto d'impresa. Sarebbe grave, assurdo ed è sotto ogni profilo impensabile. In Sicilia si è coltivato se volete un sogno, perché no? La Tirrenia, o meglio ciò da cui deriva, nacque con i Florio da noi a Palermo. Il sogno è di duplice aspettativa: se le condizioni lo permetteranno, alla fine della gara che è stata posta in essere, riportare a Palermo la Tirrenia e poi, come secondo obiettivo, trasformare la Sicilia in quello che ho detto poc'anzi, in una sorta di epicentro di tutto il traffico marittimo, non solo delle rotte che conoscete, anche delle nuove, anche alle nostre spalle tra noi e l'Africa, di tutto il traffico marittimo che interessa il Mar Mediterraneo. E' un'aspirazione se volete naturale per la collocazione geografica di quest'isola, ma non è un'aspirazione in contrasto con le aspettative del vostro mondo perché la Regione non lo vuole fare al posto dei privati, vuole stimolare una cordata di privati ancora in fase, transeunte questo processo, poi alla fine la sua presenza si potrà ridurre anche allo 0,1% se volete, ma l'obiettivo è questo e mai comunque restando con una quota assoluta di minoranza si sognerà di intervenire, questo è scritto nero su bianco, nei fatti gestionali, perché la Regione non deve entrare in questo, nel modo più categorico possibile.



Confitarma, ritengo, può benissimo abbassare i toni con la Sicilia non foss'altro per la semplice considerazione che la Sicilia stessa è legata, più di tutto il resto, essendo un'isola, al sistema armatoriale.

Non abbiamo nessuna intenzione di provocare danni a nessuno, abbiamo solo queste due grandi ambizioni, non è neppure detto che si possano realizzare, è solo un'aspettativa. L'importante è però che si sia mosso un intero movimento e siamo sicuramente contenti del fatto che molti si siano messi in cammino, per rivitalizzare e rendere più competitivo un ambito nel quale moltissimo dovremo fare nel futuro perché costituisce una concreta prospettiva per lo sviluppo complessivo del nostro Paese. Non vogliamo intralciare i legittimi interessi del sistema privato. Voglio chiudere augurando a tutti voi veramente un buon lavoro e precisando che nel governo non solo nella mia persona che può essere ben poca cosa, io peraltro non ho come voi sapete la delega a questo settore, ma nel governo a partire dal ministro, soprattutto il ministro Altero Matteoli che è una persona particolarmente sensibile voi troverete sempre un interlocutore attento rispetto ai bisogni che avete. Auguri a tutti, che il sistema degli armatori italiani possa crescere sempre di più e che ci sia una prospettiva di sviluppo serio per tutto il paese anche e soprattutto con il vostro concorso.

