



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

**INTERVENTO GIUSEPPE MARIA REINA
SOTTOSEGRETARIO ALLE
INFRASTRUTTURE**

ASSEMBLEA

Roma, 18 marzo 2010

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 Confitarma - 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 vengono ammannite ai vari uditori nelle varie

situazioni, di volta in volta, da chiunque. Allora permettetemi 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 traguardare 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 stato 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 regia 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 cercando 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 trasformarlo 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.