



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

**Assemblea**  
**Sessione Pubblica**

Genova, 8 luglio 2008

---

## Sommario

### **Celebrazione del Decennale del Registro Internazionale**

Intervento del Presidente di Confitarma, Nicola Coccia

Intervento del *Past President*, Aldo Grimaldi

Intervento del *Past President*, Paolo Clerici

Intervento del Presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando

### **Assemblea della Confederazione Italiana Armatori**

Messaggio del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, all'Assemblea Confitarma

Relazione del Presidente di Confitarma, Nicola Coccia

Intervento del Vice Presidente di Confindustria, Edoardo Garrone

Intervento del Ministro dello Sviluppo Economico, Claudio Scajola

Intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli

---

# Celebrazione del Decennale del Registro Internazionale

Genova, 8 luglio 2008

## Intervento del Presidente di Confitarma, Nicola Coccia

Questa Assemblea ha, e non solo per me, un significato molto particolare.

Innanzitutto apre la seconda edizione della 48 Ore del mare, che tanto successo ha riscosso l'anno scorso a Napoli; l'auspicio è che anche questa edizione confermi tutte le nostre aspettative.

E si tiene in questa città, che ha contribuito con il suo passato e contribuisce oggi con il suo presente all'affermazione dello shipping italiano nel mondo.

E soprattutto si tiene in occasione della celebrazione della riforma che ha mutato profondamente i destini della navigazione in Italia.

Sto parlando di quella avviata con la creazione del Registro Internazionale, istituito dieci anni fa con la legge n.30 del 1998. E sono particolarmente lieto di constatare che sono presenti a questo anniversario tutti coloro che hanno contribuito, ognuno per le proprie competenze, al rilancio della competitività della nostra flotta, dando una svolta al mondo dello shipping italiano.

• il Presidente Burlando, allora Ministro dei Trasporti, forte sostenitore politico del Registro Internazionale; tanto quanto lo è stato sul piano tecnico il Direttore generale Mucci.

• i Past President di Confitarma Aldo Grimaldi e Paolo Clerici che hanno rispettivamente avviato e concluso questo processo di riforma e voglio ricordare, oggi assente, Giovanni Montanari per l'estensione parziale del Registro Internazionale al cabotaggio;

• l'Avv. Perasso, in quegli anni Direttore generale della Confitarma, che con i suoi collaboratori più stretti, Gennaro Fiore e Carlo Lombardi, ha dato un contributo essenziale al provvedimento, ispirandone la trasformazione in decreto-legge;

• le Organizzazioni sindacali - il cui essenziale contributo voglio qui ricordare nelle persone dei responsabili del settore Caronia, Di Fiore e Sommariva- che sottoscrissero con Confitarma l'accordo del novembre 1996, che sollecitava la riforma della navigazione;

• il Sen. Carpinelli, primo relatore del provvedimento e il Sen. Petruccioli, allora Presidente dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato, l'On. Stajano relatore e Presidente della Commissione IX della Camera e l'On. Innocenzi, relatore e presidente della Commissione XI Lavoro; gli Onorevoli Becchetti, Biricotti, Giardiello e Duca, grandi sostenitori del provvedimento.

Infine, ricordo i ministri del Governo Berlusconi, Lunardi e Tremonti, che hanno concluso il perfezionamento di questo istituto con l'introduzione della tonnage tax e l'estensione al cabotaggio maggiore.

Grazie a tutti!

E grazie a tutti voi per aver creduto e con ostinazione lottato, ognuno nei rispettivi ambiti, perché la gloriosa tradizione della marineria italiana non soccombesse nella sfida con la concorrenza globale sempre più agguerrita sui mari del mondo.

Attenzione - e lo voglio sottolineare con forza - non stiamo parlando di un provvedimento che semplicemente ha salvato una tradizione, ma uno dei settori più importanti dell'economia italiana.

Il settore che mette il Paese in rete con i mercati di produzione e consumo.

Vorrei adesso invitare per un breve saluto i Past President di Confitarma Aldo Grimaldi e Paolo Clerici nonché il Presidente Burlando.

Per celebrare adeguatamente questo anniversario, così carico di significato per lo shipping italiano, vogliamo lasciare un ricordo a tutti i presenti che hanno contribuito alla istituzione del Registro Internazionale.



## Intervento del *Past President* di Confitarma, Aldo Grimaldi

Autorità, gentili Signori, Amici,

il Registro Internazionale è quello che ha salvato, come accennava il Presidente, quella che doveva essere la crescita della flotta italiana. Il mercato marittimo dello *shipping* nel periodo degli anni Settanta, fine Settanta, Ottanta e inizio Novanta ha avuto una grandissima crisi. Come si poteva combattere questa crisi? C'erano soltanto tre possibilità.

La prima era di ricorrere a quella che chiamavano impropriamente una bandiera di comodo. Ma era invece una bandiera di necessità, perché navigare allora significava coprire solo i costi del combustibile: il resto erano tutti costi aggiuntivi non compensabili.

La seconda possibilità era quella di avere dei registri internazionali, vedi il NIS della Norvegia, vedi il DIS della Danimarca.

Infine, la più brutale delle soluzioni era quella di fermare le navi. C'era un eccesso di tonnellaggio ed una carenza di domanda e quindi molti hanno disarmato le navi per non andare nella cosiddetta bandiera di necessità. Noi stessi avevamo due navi, la "Giovanni Grimaldi" e la "Fides" che abbiamo messo in disarmo.

Quindi era una situazione grave, che andava assolutamente risolta. In quel periodo era Ministro dei Trasporti e della Navigazione Claudio Burlando. Per caso, il 7 gennaio 1997, quindi un giorno dopo l'Epifania, ci siamo trovati entrambi sullo stesso aereo, chi per svolgere il suo ruolo politico, chi per svolgere il suo ruolo confederale, come Presidente della Confederazione Armatori. Naturalmente, ho avuto il piacere di avere davanti alla mia poltrona proprio il Ministro Burlando e ogni tanto lo disturbavo dicendo "Abbiamo necessità, abbiamo necessità, non sappiamo come fare". Alla fine, all'arrivo dell'aereo a Roma, mi dice il Ministro Burlando "Aldo perché non ci vediamo al Ministero a Piazza della Croce Rossa?". Un attimo di esitazione, perché avevo degli impegni e ho detto: "Sì, si veniamo". Passato in Confitarma, prelevato l'Avv. Perasso (presente), ci siamo trovati in Piazza della Croce Rossa, dove abbiamo trovato tutta la schiera importante della Marina Mercantile. Ho fatto presente che, come Presidente della Confederazione Armatori, avevo preso un impegno nei confronti dei miei colleghi: se entro maggio si poteva avere il Registro internazionale, di non muoversi, di non mettere le navi al di fuori dell'Italia. Il Ministro Burlando con un atto simpatico mi dà la mano e mi dice: "Va bene il 27 di aprile?". Sono rimasto un po' indeciso e il 27 aprile ho poi scoperto che era la sua data di nascita. Quindi lui si è giocato la data di nascita contro l'assicurazione del Registro internazionale.

In effetti, il Consiglio dei Ministri lo ha approvato a tempo debito. Però poi, purtroppo, per l'*iter* parlamentare siamo arrivati al 1998, l'anno successivo. Quindi il mio successore, il grande presidente Paolo Clerici, ha continuato questo *iter* e ha portato felicemente in porto il Registro internazionale.

Che significa il Registro internazionale? Sono delle facilitazioni di ordine fiscale e delle facilitazioni di ordine di equipaggio, che consentono di essere competitivi sul mercato internazionale. Questo lo dimostra il fatto che, contro gli otto milioni circa di tonnellate che avevamo nel 1997, siamo oggi arrivati a circa 15 milioni di tonnellate: abbiamo raddoppiato il nostro naviglio. Se le cose continuano così come previste, entro i prossimi 5 anni arriveremo a 20 milioni di tonnellate e ci possiamo porre nella lista dei primi 10 paesi europei per lo *shipping*.

L'8 di maggio, nel lasciare il mio compito di Presidente della Confederazione Italiana Armatori e passare il testimone al buon Paolo Clerici, ho terminato con un saluto che mi farebbe piacere di leggere, è breve, è un saluto:

"Signor Ministro - naturalmente mi riferivo al Ministro Claudio Burlando - illustri Amici, nei due anni del mio mandato importanti novità sono giunte a maturazione nella politica marittima nazionale, novità che hanno trovato fondamento nell'attiva opera di chi mi ha preceduto e mi auguro, ne sono sicuro, costituiranno la base per ulteriori progressi della nostra marineria sotto il prossimo Presidente nella conduzione della Confederazione Italiana Armatori, presidente Paolo Clerici.

Il grande Hemingway nella sua attività di scrittore diceva di applicare il principio dell'*iceberg*: solo un ottavo della massa di conoscenza e di idee di cui disponeva emergeva nella pagina scritta, ma questo ottavo fondava la sua stabilità nei sette ottavi che restavano invisibili, immersi nella sua coscienza.

La mia speranza è che la lunga opera di sedimentazione di una nuova conoscenza marinara nella cultura nazionale, più profonda di quella che in quel momento c'era - ed era un peccato per un Paese come il nostro, che tanto importa ed esporta e la cui ricchezza è quindi basata proprio sull'efficienza della flotta - sia ormai giunta a compimento e che l'Italia torni a vedere stabilmente nella sua marineria una importante componente di sviluppo.

L'autunno scorso, intervenendo al CNEL per la presentazione del Rapporto sull'economia del mare, concludevo volendo testimoniare da uomo innamorato del mare (così come mi auguro lo siano i nostri politici) tanto da averne fatto il centro della propria vita di imprenditore, la soddisfazione di chi vedeva finalmente condiviso il suo entusiasmo, compreso il significato economico e sociale della sua attività, apprezzata la rilevanza di essa per l'intera collettività nazionale. Non trovo tuttora parole più adatte per passare il testimone al nuovo presidente degli armatori di allora, presidente Paolo Clerici."

Vi ringrazio.



## Intervento del *Past President* di Confitarma, Paolo Clerici

Vorrei approfittare dell'occasione per illustrare con poche parole l'*iter* del cosiddetto Registro internazionale, a parte che molte cose le ha dette giustamente il presidente Grimaldi.

Il Registro internazionale, come proposta di Confitarma, nasce alla fine degli anni '80: precisamente nell'anno 1989, quando il compianto presidente d'Amico, avendo notato il declino della flotta italiana e avendo notato che tutti o quasi tutti i Paesi europei in quel momento cominciarono a pensare a cosa fare per dare determinati vantaggi competitivi alle flotte europee *vis à vis* soprattutto alle flotte asiatiche, avviò un *iter*, che si bloccò poi per circa 10 anni.

Lo riprendemmo, insieme al presidente Grimaldi, negli anni '96-'98 e facemmo una cosa che credo non si fosse mai fatta in Confitarma.

Demmo incarico ad una società esterna di fare la fotografia dello stato delle flotte europee in quel momento e del loro tipo di legislazione, per dimostrare in maniera assolutamente oggettiva che la flotta italiana era particolarmente svantaggiata.

Ai tempi - era il '96 - risultò che ogni nave italiana costava fra i 700.000 e 1.300.000 dollari più di una nave per esempio di bandiera inglese.

Presentammo al Governo lo studio, che poi all'inizio del 1997 dovemmo rifare perché nel frattempo altre nazioni europee avevano adottato legislazioni molto più competitive dell'anno prima, e vorrei sottolineare che è stato un senso di responsabilità collettiva ad avviare la riforma. Perché?

Sicuramente, il Governo (in quel momento c'era il Ministro Burlando) di fronte a dati assolutamente oggettivi ha compreso la gravità della situazione: noi ad un certo punto dicemmo che, se non fosse successo qualche cosa, nel 2004 la flotta internazionale di bandiera italiana non sarebbe più esistita e che le navi sarebbero state probabilmente dislocate in Paesi a bassa fiscalità con legislazioni come quella inglese, monegasca o svizzera.

Il Governo ci ascoltò, devo dire anche l'opposizione, sicuramente i sindacati e anche l'armamento italiano.

Perché anche l'armamento italiano? In quel momento, se ben mi ricordo, il Consiglio era composto per il 50% di cabotieri e 50% di armatori internazionali. Tutta la flotta soffriva perché i noli erano molto bassi e c'era molta competizione, quanto meno in Europa. Ci fu una grande discussione, durata alcuni mesi, su se chiedere al Governo degli interventi legislativi sia per quanto riguardava la flotta internazionale sia per la flotta cabotiera.

Con grande senso di responsabilità, non senza tutta una serie di discussioni al nostro interno, i cabotieri capirono e accettarono il fatto che la flotta internazionale in quel momento soffriva molto di più di quanto soffrisse la flotta di cabotaggio: per cui diedero l'"ok" a queste richieste, che - insisto - non erano né sussidi né prebende (come forse era stato talvolta in passato). Niente di tutto ciò: era semplicemente adeguare la legislazione italiana a quello che era già avvenuto o stava avvenendo in tutti i Paesi europei.

Fu una bellissima storia, prova di un senso di grande responsabilità da parte di tutti.

D'altra parte, due anni dopo con il Ministro Treu avemmo anche per il cabotaggio tutta una serie di interventi che ci adeguavano né di più né di meno a quello che stava facendo tutta l'Europa.

Questo è, direi, quello che è successo in quel tempo. Mi pare che i risultati siano sotto gli occhi di tutti. Tutto ciò fu anche merito dell'istituzione in Confitarma - io in quel momento ero vice presidente e poi divenni presidente nel 1998 - della Commissione Navigazione Internazionale, di cui voglio ricordare i componenti: Giuseppe Bottiglieri, Carlo Cameli, Nicola Costa, Cesare d'Amico, Gregorio Gavarone, Luigi Gallo, Emanuele Grimaldi, Leonardo Lembo, Giorgio Medi, Ugo Salerno, Alfonso Scannapioco e Enrico Telesio, nonché come segretario il Vice Direttore Generale Gennaro Fiore, oggi Direttore Generale della Confitarma. Non posso poi dimenticare l'importante contributo di Pino Perasso, allora Direttore Generale, e del suo successore Luigi Perissich.

Concludo dicendo che mi sembra che il Registro internazionale non abbia portato fortuna solamente alla marineria italiana, ma anche a parecchie di queste persone: a cominciare da Ugo Salerno, che è amministratore delegato del RINA in questo momento; Costa Crociere è diventata di gran lunga la flotta crocieristica più importante d'Europa; la Grimaldi di Napoli è una delle più importanti flotte europee (se non la più importante); i d'Amico sono approdati con grande successo in Borsa, e potrei continuare.

Un'ultima cosa, siccome siamo a Genova. Come alcuni di voi sanno, questa stupenda città per 25 anni non ha avuto un albergo a cinque stelle. Ne ha inaugurato uno, credo a settembre dell'anno scorso, che ho avuto modo di visitare ed è fantastico. Spero che anche questo, appunto dopo 25 anni, possa essere il segnale della rinascita di questa stupenda città. Come il Registro internazionale è stato quello della rinascita della nostra marineria.

Grazie.



## Intervento del Presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando

Vorrei partire ricordando il clima di grandissima preoccupazione e incertezza che attraversava l'armamento italiano più di dieci anni fa, prima dell'introduzione della nuova normativa sul Registro Internazionale di navigazione, o "Doppio registro", quando ci incontrammo subito dopo la mia nomina a Ministro dei Trasporti del primo Governo Prodi.

La flotta italiana era stretta tra la doppia concorrenza di chi preferiva ricorrere alle "bandiere ombra" e dei paesi europei che già avevano rinnovato le normative in materia di fiscalità e lavoro.

Si diceva allora che entro il 2003 potesse scomparire anche l'ultima nave battente bandiera italiana.

Ricordo ancora che la platea della vostra assemblea nazionale accolse con grande favore la mia proposta di affrontare con determinazione il problema, ma io non potei fare a meno di percepire anche un serpeggiante scetticismo.

E in effetti vivevamo in un paese che, del tutto incomprensibilmente, pur godendo di una incredibile potenzialità marittima, aveva puntato su una politica economica sempre molto lontana dallo sviluppo di queste potenzialità.

Una delle cause dello scetticismo riguardava anche le difficoltà acute esistenti sul fronte delle relazioni sindacali. Fu determinante, quindi, imboccare – come facemmo – la via di un confronto tra le parti sociali nell'ottica di una corretta concertazione.

E mi piace ricordare qui – oltre all'entusiasmo di Aldo Grimaldi – il contributo molto attivo e intelligente che alla concertazione diedero l'avvocato Perasso, direttore generale di Confitarma, e Mario Sommariva, con tutta la delegazione sindacale. Si deve in gran parte a questi genovesi, alla loro capacità di trovare punti di equilibrio, il successo della nuova normativa, definita anche grazie alle competenze dei dirigenti del Ministero.

Gli obiettivi che furono raggiunti riguardavano – attraverso una riforma dei regimi fiscali e la definizione di nuove regole nel campo del lavoro – sia la competitività della flotta nazionale, sia i diritti e le garanzie del mondo del lavoro. Fu salvaguardata la presenza italiana e comunitaria nelle fasce più qualificate del lavoro di bordo, e consentita l'immissione di lavoratori extracomunitari negli altri segmenti del lavoro. Si trattava del resto di un riconoscimento del mutamento del mercato del lavoro che stava ormai avvenendo per l'intera nostra economia.

Dunque il buon risultato del confronto tra governo, sindacati e Confitarma ci consentì di giungere rapidamente alla definitiva approvazione della legge, il 28 febbraio del '98, esattamente dieci anni fa.

Penso che si possa affermare che si è trattato di un punto di svolta.

Fu da allora, infatti, che la politica italiana riuscì a guardare con maggiore interesse e maggiore efficacia allo sviluppo delle potenzialità del settore marittimo e portuale. Accanto alla legge sul Registro Internazionale si moltiplicarono iniziative positive. Ne rammento solo alcune: l'avvio del porto di Gioia Tauro, che colmava l'assenza del Sud da questo decisivo comparto, i finanziamenti alla portualità e alla cantieristica e la nuova legge sui porti, i nuovi provvedimenti per la nautica e il cabotaggio.

In sostanza negli ultimi dieci anni finalmente il settore dell'armamento ha conosciuto una valorizzazione importante. Lo dimostrano i dati. Dai 7-8 milioni di tonnellate degli anni di crisi si è passati a circa un raddoppio nel 2007, con 14 milioni di tonnellate, e si prevede un aumento sino a 20 nel 2010.

Per concludere vorrei sottolineare due concetti che mi stanno particolarmente a cuore.

Il primo riguarda il fatto che la crescita dell'armamento e lo sviluppo dei porti sono la risposta giusta a un mondo che – come dice il presidente Coccia – si va sempre più aprendo, nonostante le grandi difficoltà di questo periodo, agli scambi e alla competizione.

E il nostro paese non può premettersi di restare fuori da questa competizione. Questi anni sono stati quelli in cui abbiamo registrato i primi importanti risultati nelle capacità competitive dell'industria italiana, che ha saputo lasciarsi alle spalle il mondo in cui le esportazioni erano sostenute dalla svalutazione della lira, entrando nel mondo in cui si vince con la qualità del prodotto e con l'efficienza della logistica. C'è ancora molta strada da fare, ed è importante che nessuno si lasci prendere dalla tentazione e dall'illusione che sia possibile tornare indietro, magari alzando nuove barriere e imponendo dazi.

Mi auguro anzi che possa concretizzarsi la norma che la Regione Liguria ha proposto al governo, e che il Governo Prodi aveva tradotto in legge nella finanziaria, grazie alla quale con le risorse dell'extragettilo dovuto all'aumento dei traffici portuali, le Regioni possano finanziare opere infrastrutturali: un principio di federalismo fiscale che a noi consentirebbe di realizzare finalmente il Terzo Valico.

Il secondo punto che desidero sottolineare è la centralità, in questo contesto, della realtà che oggi ospita questa "48 ore del mare". Anche il porto di Genova e tutto il sistema dei porti liguri hanno conosciuto negli anni recenti uno sviluppo significativo.

All'aumento dei traffici e all'interesse dei maggiori operatori internazionali corrisponde una articolazione e una qualità del nostro mondo dello *shipping* che definiscono una vocazione alla *leadership* che definirei naturale.

È una vocazione che discende da una storia secolare, da una posizione geografica che rimane centrale, per gli scambi tra Europa e il resto del mondo, ora soprattutto con l'Asia.

L'attivismo dell'armamento e dello *shipping* in tutte le sue articolazioni trae ora nuovo impulso dall'introduzione anche in Italia della "*Tonnage – tax*".



C'è dunque qui un "saper fare" specifico, che è alla base anche del recente successo dell'Accademia della Marina Mercantile, sostenuta dalla Regione, dalla Provincia di Genova e da Confitarma, che vede oggi 282 allievi impegnati nello studio a terra e nella pratica a bordo, già sicuri di uno sbocco professionale, mentre altre centinaia di giovani premono per poter accedere ai corsi.

È un'altra importante opportunità riguarda il probabile trasferimento a Genova di una delle tre accademie dell'Imo (*International Maritime Organization*), con una particolare specializzazione sui temi della "security" e dell'"environment".

Si tratta di istituti di altissimo livello, che insieme alle competenze dell'Università, contribuiranno certamente ad un ulteriore salto di qualità nella nostra capacità di esercitare quella *leadership* che deriva dalla nostra storia e dalle competenze nel "cluster" dell'economia marittima.

Sono dunque particolarmente lieto che Confitarma abbia accettato l'invito che le avevamo rivolto un anno fa a Napoli, e che abbia deciso di svolgere qui, oggi e domani, questa nuova e importante "48 ore del mare".



# Assemblea della Confederazione Italiana Armatori



*Al Presidente  
del Consiglio dei Ministri*

**Messaggio del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi  
all'Assemblea Confitarma  
Genova, 8 luglio 2008**

Caro Presidente,

nel rivolgere un caloroso saluto a Lei e agli associati di Confitarma, desidero esprimere il compiacimento mio personale e del governo per i risultati straordinari che l'armamento italiano ha saputo conseguire, in controtendenza rispetto ai principali settori dell'economia.

Appena venti anni fa il vostro era un comparto quasi marginale e in crisi. Oggi rappresentate un settore vincente, avete scalato con successo le classifiche internazionali, siete tra i pochi a rappresentare l'eccellenza italiana nel mondo, avete compiuto un autentico miracolo economico che si pone per tutti come un modello da imitare.

Consapevole di operare in un contesto dove la concorrenza è mondiale, l'armamento italiano ha saputo raccogliere tra i primi la sfida della globalizzazione e ha investito massicciamente in navi nuove, più grandi, tecnologicamente d'avanguardia, eco-

ziosi. Oggi, più che un settore specializzato nel trasporto delle merci, è in quello dei passeggeri. Oggi, più che un settore specializzato nel trasporto delle merci, è in quello dei passeggeri.



Per consentire all'armamento italiano di conservare la posizione di eccellenza che ha in campo mondiale, anche lo Stato dovrà fare in futuro più di quanto non abbia fatto finora, soprattutto nell'ammodernamento delle infrastrutture. Qui l'Italia deve colmare un ritardo di oltre trent'anni, dalla portualità alle autostrade del mare, che dovranno essere raccordate in modo più efficace con le grandi vie terrestri di comunicazione internazionale, i ben noti "corridoi europei".

Il governo considera una priorità rilanciare le grandi opere strategiche che fanno parte integrante di "corridoi" transnazionali quali Lisbona-Kiev, Genova-Rotterdam e Berlino-Palermo, così come ritiene non più rinviabile il potenziamento dei valichi alpini, che sono stati costruiti per le esigenze degli anni Sessanta e che oggi sono del tutto insufficienti.

Migliorare e potenziare le vie di comunicazione terrestri e collegarle in modo più efficace e razionale con i porti italiani gioverà all'intero sistema economico, all'azienda Italia: renderà più convenienti le autostrade del mare, più efficienti i nostri porti e renderà meno gravosi i costi della logistica, che oggi proprio a causa della mancanza di integrazione tra i vari sistemi di trasporto grava sugli operatori italiani come un dannoso gap strutturale rispetto ai concorrenti nord-europei.

Fra i vantaggi dell'integrazione tra i trasporti marittimi e quelli terrestri saranno non meno importanti la diminuzione della congestione stradale, con il conseguente aumento della sicurezza, la riduzione degli incidenti mortali e il beneficio ambientale derivante da minori emissioni inquinanti.

Sappiamo che l'armamento italiano ama i fatti. In questo c'è piena sintonia con il governo, che per mio tramite conferma la più ampia disponibilità ad affrontare e a superare insieme a Confitarma i lacci e i laccioli che ancora incidono sull'efficienza delle vostre imprese.

La missione che gli elettori hanno affidato al governo è di fare rialzare l'Italia. E' un lavoro che abbiamo intrapreso con provvedimenti volti a rilanciare lo sviluppo all'economia, aumentare la sicurezza dei cittadini, riformare in profondità la pubblica amministrazione. Stiamo operando tra mille difficoltà, come dimostrano la tragedia dei rifiuti di Napoli e della Campania, e gli sconfinamenti dei pm e dei giudici politicizzati.



Non ci faremo intimidire, non consentiremo a nessuno di mettere in mora l'autorità dello Stato, né di sovvertire le regole della democrazia, e andremo avanti per attuare il forte mandato a governare che gli italiani ci hanno conferito. Profonderemo ogni sforzo perché a prevalere non siano le minoranze che agitano polemiche strumentali, ma l'interesse collettivo.

Lo dobbiamo a tutti i cittadini, soprattutto a coloro che, come voi, sono schierati nella trincea del lavoro e, nonostante le difficoltà, continuano a lavorare e a produrre ricchezza, nell'interesse dell'Italia.

Caro Presidente,

il successo che le vostre imprese hanno conseguito nel Mediterraneo, in Europa e nel mondo vi colloca a buon diritto tra i benemeriti del Paese. Con il mio saluto, vi giunga un augurio forte e sincero: *ad majora semper!*



-----  
Egregio Dottore  
Nicola Coccia  
Presidente CONFITARMA  
Piazza S.S. Apostoli, 66  
00186 - Roma



## Relazione del Presidente di Confindustria, Nicola Coccia

Signore e Signori, Autorità, Colleghi, Amici,

benvenuti a tutti: avervi qui così numerosi è un grande piacere e un onore.

Desidero anzitutto ringraziare il Presidente della Repubblica che, oltre ad aver concesso il suo Alto Patronato, ci ha fatto pervenire i suoi auguri.

Ringrazio il Ministro Scajola, il Ministro Matteoli e gli esponenti della Camera e del Senato che, con la loro presenza, testimoniano una volta ancora l'attenzione che Governo e Parlamento riservano al nostro settore.

Ringrazio il Presidente della Regione Liguria, per averci invitato a tenere la nostra Assemblea annuale in questa bellissima cornice di Palazzo Ducale; saluto il Sindaco della città e il Presidente della Provincia di Genova, dei quali è noto l'interesse per il mondo marittimo.

### REGISTRO INTERNAZIONALE

Quest'anno celebriamo tutti insieme il decennale del Registro internazionale, lo strumento che ha permesso di restituire alle imprese armatoriali italiane la possibilità - e perché no - l'orgoglio di non ammainare il tricolore.

Molti certo ricordano gli anni Ottanta e il progressivo declino della nostra flotta, oppressa da norme che le impedivano di competere.

Anni in cui, mentre gli altri Stati marittimi e l'Unione europea avevano compreso che occorre un radicale mutamento di strategia per contrastare l'impovertimento delle flotte, gli armatori italiani fuggivano verso altri registri, costretti da costi di esercizio annui superiori del 45-50% rispetto a quelli sostenuti dalle bandiere liberiana, greca o norvegese.

Anni in cui, in Italia, ci si ostinava nel rinvio sistematico di scelte di politica marittima, opponendo rigide e spesso miopi motivazioni di carattere politico e normativo alle richieste dell'industria armatoriale di adeguare il nostro ordinamento ad uno scenario internazionale ormai mutato in modo irreversibile.

La politica di allora non riusciva a capire che per gli imprenditori del mare sono indispensabili regole più flessibili ed agili.

Si rischiò così una vera e propria "migrazione industriale", di proporzioni tali da ammainare la bandiera italiana su tutte le nostre navi impegnate nei traffici internazionali.

L'incessante opera di Confindustria e di coloro che avevano ben compreso la gravità della situazione consentì una soluzione, seppure parziale: l'istituto della *bare boat charter registration*, anticipatore e precursore di quelle norme che hanno consentito il rilancio competitivo della nostra flotta. In tal modo, infatti, d'accordo con l'Amministrazione e i Sindacati, si consentì la delocalizzazione temporanea della gestione delle navi mantenendone la proprietà in Italia.

Ma ci vollero ancora ben nove anni perché la comprensione comune dei rischi, e al tempo stesso delle opportunità, generasse una nuova sensibilità.

Forze politiche e Sindacati tracciarono insieme agli Armatori le linee di intervento politico-legislativo sugli aspetti lavorativi e fiscali dell'industria marittima, dimostrando in quell'occasione una vera cultura del bene comune.

Ecco perché l'istituzione del Registro internazionale rappresentò, anche se con molto ritardo, un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, secondo quanto previsto dalle linee-guida della Commissione Europea.

Linee-guida tuttora efficaci e lungimiranti, che hanno consentito alla flotta europea di essere oggi il primo vettore del mondo.

### UN REGISTRO LABORATORIO

Se il Registro internazionale si è rivelato un eccezionale laboratorio per sperimentare compatibilità fra mercato, impresa, fiscalità e lavoro, è anche stato - ed è - banco di prova per una nuova integrazione fra forza lavoro nazionale e internazionale.

Un vero e proprio modello di riferimento, che precorre i tempi e ispira soluzioni anche rispetto alle problematiche sociali che attraversano le nostre città.

Nel corso di questi anni, con la sua progressiva estensione al cabotaggio e con l'introduzione del *Tonnage Tax system*, strumento fiscale apprezzato e valutato quale leva per lo sviluppo dello *shipping* anche al di fuori dell'Europa, il Registro Internazionale ha prodotto importanti risultati.

### VERSO I 20 MILIONI DI TONNELLATE

A questo proposito, consentitemi di riportarvi alcuni dati essenziali:

- 14 milioni di tonnellate di stazza, la consistenza della flotta;
- 1.535 navi in servizio, delle quali il 60% di età inferiore ai 10 anni;
- 220 navi commissionate ai cantieri di tutto il mondo, attualmente in costruzione;
- 27 miliardi di euro di investimenti negli ultimi 10 anni;
- 20 milioni di tonnellate (tre volte la consistenza degli anni Ottanta) l'obiettivo 2010.



## RUOLO DELLO SHIPPING ITALIANO

A volte mi viene chiesto quali siano i vantaggi di avere una flotta di bandiera competitiva.

La flotta di bandiera consente di:

1. mettere in rete l'economia del Paese con il resto del mondo;
2. avere Autostrade del mare che assicurano approvvigionamenti alle popolazioni delle nostre isole (circa 10 milioni di persone);
3. incidere come Paese sulle dinamiche del mercato, senza essere ostaggio delle decisioni altrui;
4. offrire una soluzione alternativa ed eco-compatibile al trasporto terrestre, di fronte al costante incremento dei flussi di merci;
5. contare su un comparto che assicura e garantisce in via preferenziale i rifornimenti energetici necessari.

Forse non tutti sanno che tre sole petroliere da 100 mila tonnellate consentono per un anno a circa 7.000 tir e 115 mila auto di muoversi e ad una città media di 400 mila abitanti di essere illuminata.

Le nostre navi - e il dibattito sui rigassificatori fornisce la prova di quanto questo tema sia sensibile - garantiscono flessibilità e una minore dipendenza dalle fonti estere collegate tramite *pipeline* terrestri, spesso fonti soggette a tensioni geopolitiche non controllabili.

Mi rivolgo in particolare al Ministro Scajola: abbiamo recentemente messo a punto un progetto industriale per superare l'*im-passe* venutasi a creare nella costruzione dei rigassificatori, proponendo una soluzione innovativa e soprattutto sicura.

Gli armatori italiani, infatti, hanno costituito un gruppo di lavoro con lo scopo di realizzare la costruzione di un impianto di rigassificazione galleggiante (*FSRU- Floating Storage Regasification Unit*), da utilizzare come stazione mobile per l'approdo di navi che trasportano gas naturale liquefatto, il quale così, una volta trattato, verrà immesso direttamente nella rete di distribuzione.

Siamo a sua disposizione, Signor Ministro, per illustrare questo progetto, che si ispira a quello che la Samsung ha proposto per baia di New York.



Se volgiamo lo sguardo al contesto macroeconomico, nonostante i segnali di rallentamento dell'economia mondiale, ci troviamo di fronte ad uno scenario sempre più dinamico per quel che riguarda gli scambi, tanto che le previsioni per il 2009 - almeno fino al mese scorso - indicano una nuova accelerazione del commercio marittimo, per il quale si prevede un incremento del 4,8%.

In particolare, Brasile, Russia, Cina e India, che rappresentano quasi un terzo della popolazione del pianeta, contribuiranno nel 2008 a più della metà della crescita delle importazioni mondiali.

Come chiarisce il recente libro "*Globality*" del *Boston Consulting Group*, stiamo passando dalla fase della globalizzazione a quella della globalità, in cui Paesi un tempo emergenti sono divenuti protagonisti, colossi non più passivi nell'economia del mondo, in grado di sfidare i *Big* da sempre abituati a dettare le regole del mercato.

### ITALIA: GLOBAL MARITIME COMMUNITY

Come si inserisce il nostro Paese nel nuovo scenario globale?

Ricordo quanto ci siamo prodigati per rendere "visibile" prima, e valorizzare poi, il ruolo economico e sociale che riveste in Italia il *cluster* marittimo. Mancava infatti una visione d'insieme.

Ma gli armatori già si confrontavano, grazie al Registro internazionale, con il nuovo scenario globale che, oggi, ci impone di evolvere in rete.

Oggi abbiamo ambizioni diverse.

Dobbiamo far fronte alle nuove sfide, andando oltre il *cluster*, modello sì vincente, ma al tempo stesso "chiuso" nei confini nazionali.

La nostra comunità marittima può diventare globale se sarà capace di evolversi, trasformando il suo insieme in un nuovo sistema pienamente integrato in una rete planetaria.

È indispensabile puntare perciò su attività marittime che abbiano una dimensione più ampia di quella legata al territorio nazionale e si basino sulla specializzazione ed il *know how*.

Su questa falsa riga si stanno già sviluppando centri globali specializzati nelle attività marittime: basti pensare a Singapore, che si propone come sede *leader* dello *shipping* asiatico, o a Dubai, dove si sta costruendo una vera e propria città destinata a raccogliere tutte le professionalità del mondo marittimo.

Ma allora perché non porci l'obiettivo di dare una nuova spinta al Paese, creando qui, in Italia, una comunità marittima globale, in grado di attirare le migliori realtà imprenditoriali a livello mondiale?

Italia: *global maritime community*.

Non è un'utopia, se si pensa:

- che abbiamo una cantieristica all'avanguardia nella progettazione e costruzione di navi da crociera;



- che tra i primi dieci produttori mondiali di *mega-yacht*, cinque sono cantieri italiani;
- che il nostro Paese ha un'antica tradizione nelle professioni e nei servizi avanzati per l'industria marittima (e mi piace ricordarlo proprio qui a Genova): agenti, assicuratori, avvocati marittimisti, *broker*, provveditori di bordo.

E che dire del nostro registro di classificazione navale, che negli ultimi anni ha saputo diversificare e internazionalizzare le sue attività, divenendo una grande realtà competitiva nel mondo: il primo ad aver stretto una *joint-venture* con il registro di classifica cinese.

Talvolta siamo portati a sottovalutare le nostre potenzialità, che invece vengono apprezzate all'estero: oggi pomeriggio sarà siglata un'intesa di collaborazione con un emergente centro marittimo internazionale.

Nei mesi scorsi, l'armamento italiano è stato il primo a stringere un accordo con la *Shanghai Federation of Industrial Economics*, preliminare alle intese con le associazioni dei cantieri navali cinesi.

Altro esempio: il complesso delle norme che regolano la nostra navigazione è oggetto di studio e di approfondimento da parte di molti paesi. Ricordo con soddisfazione ed orgoglio che una delegazione giapponese del Ministero dei trasporti e dell'associazione armatoriale ha chiesto la nostra consulenza per studiare e valutare gli effetti dell'applicazione della *tonnage tax*, così come nella legislazione indiana sono stati ripresi un registro internazionale ed un regime fiscale simili ai nostri.

Italia: *global maritime community*.

Non solo uno *slogan*, ma un modello vincente, catalizzatore di attività e professionalità legate al mare.

Su ciò sono certo di trovare l'attenzione delle Istituzioni.

Del resto, anche il Comitato di alto livello incaricato dalla Commissione Europea sta ridefinendo in senso integrato il profilo della futura politica marittima dell'Unione.

Questa iniziativa vede coinvolto tra gli esperti un nostro importante associato, Emanuele Grimaldi, e ciò non può che riempirci di orgoglio.

### **NUOVO RAPPORTO CON LE BANCHE /NUOVE FORME DI INVESTIMENTO**

Un attore importante in questo processo di evoluzione è certamente il mondo finanziario, tenutosi a lungo distante dallo *shipping*, per la diffidenza di fondo rispetto ad un settore considerato instabile per la sua ciclicità.

Non è più così, perché per il mondo marittimo si è ormai consolidato un nuovo scenario, caratterizzato da una crescita costante degli scambi, tanto che non è azzardato ipotizzare l'impossibilità di scendere al di sotto di un certo tetto.

Ora è possibile costruire sullo *shipping* un progetto industriale e finanziario di lungo periodo. Ed è essenziale che sia così, perché mai come oggi si avverte la necessità di strumenti finanziari innovativi.

Ad esempio, fondi di investimento navale per facilitare: da un lato, il reperimento presso il pubblico degli ingenti capitali oggi richiesti dai processi di concentrazione delle imprese e di crescita dimensionale delle navi; dall'altro, la possibilità per i risparmiatori di investire in un settore in crescita.

Credo sia giunto il momento di ripensare il rapporto tra l'armamento italiano, il sistema bancario nazionale, quello internazionale ed i soggetti istituzionali di garanzia del credito, nazionali ed esteri.

Noi ci stiamo già muovendo in tale direzione e proprio domani Confitarma siglerà due importanti accordi di collaborazione in materia di assicurazione e garanzia dei servizi di trasporti marittimi e di borsa.

E nell'ottica della comunità marittima globale, shipping e finanza possono e devono fare rete.

### **PER UNA POLITICA DEL FARE**

Una rete che faccia della velocità decisionale e dell'efficienza i cardini della crescita.

Ma, per fare ciò, ci vuole una vera politica marittima e un'Amministrazione perfettamente funzionante.

Abnegazione e spirito di servizio non mancano, ma da sole certamente non sono sufficienti. Occorrono: strategia d'insieme, *turn over* e motivazione del personale.

Il progressivo assorbimento in strutture più ampie di quello che era il dicastero della Marina mercantile e le successive trasformazioni hanno diluito tra varie Amministrazioni le numerose competenze marittime, fino a far venir meno la loro identità.

Un'altra minaccia al patrimonio di specificità del nostro settore è l'ipotesi di soppressione e accorpamento dell'IPSEMA - ente in cui sono state riunite le antiche Casse marittime risalenti alla fine dell'Ottocento - nell'ambito della prevista riorganizzazione degli enti previdenziali e assistenziali.

Siamo fermamente contrari a questa ipotesi che non avrebbe alcun effetto reale in termini di risparmio sul bilancio dello Stato, il quale oggi beneficia viceversa degli effetti positivi della gestione dell'Istituto. Il settore marittimo, invece, perderebbe l'unica struttura pubblica specializzata, che oggi costituisce il catalizzatore di tutte le problematiche del *welfare* per il mondo del mare. Anche a livello locale, la presenza dell'industria armatoriale nelle Camere di Commercio delle province marittime, una volta assicurata per legge, è oggi penalizzata. Ciò sminuisce il ruolo di queste realtà imprenditoriali, spesso con un forte radicamento sul territorio, in questi importanti organi di autogoverno dell'economia. Esortiamo il Ministro dello Sviluppo Economico a correggere questa situazione.



Ancora in tema di Amministrazione, colgo l'occasione per rivolgere un apprezzamento convinto al Corpo delle Capitanerie di Porto, la cui vicinanza in centro e in periferia ci è di stimolo per proseguire il nostro impegno.

Rinnovo altresì il nostro ringraziamento alla Marina Militare, in particolare per l'attività svolta a protezione della navigazione mercantile nelle aree più sensibili dei mari.

### **INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI**

Una politica marittima proiettata verso l'esterno, quindi, e un'Amministrazione dedicata e competente, anzitutto!

Ma ci vuole anche altro: l'attenzione del Governo sulla necessità di rimuovere al più presto i pesanti ritardi che il nostro Paese ha accumulato in questi decenni nelle infrastrutture.

Un recente studio della Bocconi evidenzia un dato allarmante: nei settori di energia, ferrovie, alta velocità, viabilità, gestione dei rifiuti, la mancata realizzazione di infrastrutture ed impianti funzionali ad un disegno di sviluppo, di qui al 2020, provocherà costi nell'ordine di 250 miliardi di euro.

A questi, vanno aggiunti i costi relativi al non fare nei porti e per le vie di navigazione.

Escavi dei fondali, opere infrastrutturali di collegamento con l'entroterra dei maggiori porti italiani: anche questi devono essere considerati interventi prioritari per lo sviluppo del Paese.

E la piena realizzazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali appare uno strumento idoneo per attuarli.

Ma, se si vogliono evitare sprechi di risorse, questi interventi non possono che rientrare in un programma nazionale capace di distribuire le risorse stesse in funzione delle esigenze del sistema Paese.

Occorre a tal fine affrontare in modo chiaro il problema della definizione delle competenze concorrenti tra Stato e Regioni in materia portuale, provocato dalla riforma del titolo V della Costituzione.

Senza altro, il dualismo Stato-Regioni porta ad una concorrenza tra porti nazionali che indebolisce la competitività dell'intero sistema portuale italiano. Peraltro, non ci sembra una soluzione congrua quella adottata dal recente decreto-legge, che prevede la soppressione di Enti i cui organici non superino le 50 unità. Altri sono i parametri da considerare per determinare l'importanza di uno scalo.

La specializzazione dei porti potrà fornire un ulteriore strumento per operare una distribuzione razionale delle risorse, che eviti la realizzazione di inutili duplicazioni infrastrutturali ed un sistema di finanziamenti a pioggia.

Infine, si deve completare al più presto la riforma portuale. È compito del legislatore sbloccare una situazione di stallo che si protrae da troppo tempo. Segnalo in particolare: la ripartizione delle competenze tra Autorità portuali e marittime in tema di servizi tecnico-nautici; il potenziamento delle rappresentanze delle imprese armatoriali nei Comitati delle Autorità portuali; l'esigenza di mantenere le Commissioni consultive locali, unico organismo paritetico espressione del mondo delle imprese e del lavoro, il cui costo per lo Stato è praticamente irrilevante.

### **CABOTTAGGIO E AUTOSTRADE DEL MARE**

Gli interventi sulle infrastrutture portuali hanno anche l'obiettivo di promuovere l'utilizzazione delle linee marittime nel trasporto nazionale.

Il nostro armamento di cabotaggio, che nel 2007 ha trasportato più di 80 milioni di tonnellate di merci e 55 milioni di passeggeri, è già in grado di assorbire le crescenti quote di traffico che dovrebbero essere dirottate sul mare.

Poiché sulle strade italiane già viaggia circa il 70% delle merci, si rende necessario investire le risorse su una vera politica di riequilibrio tra i sistemi di trasporto.

In questo scenario, sarebbe illogico svuotare il prezioso ed innovativo strumento adottato in Italia: l'*ecobonus*. È noto con soddisfazione che il Governo sta lavorando nella giusta direzione.

Attraverso la promozione delle Autostrade del mare, vogliamo razionalizzare il trasporto italiano, con un sistema che tenga conto della conformazione peninsulare e insulare del Paese e riduca i costi esterni per la collettività.

In definitiva, vogliamo valorizzare la nave che, con il 3-4% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>, resta il mezzo di trasporto più competitivo dal punto di vista energetico e ambientale.

In questo contesto, il cabotaggio italiano costituisce un comparto dinamico, perché da tempo liberalizzato e aperto alle trasformazioni del mercato.

Siamo ai primi posti nella graduatoria mondiale, con una flotta di traghetti per il trasporto di merci e passeggeri che per l'85% fa capo ad armatori privati, flotta già strutturata per rispondere alle esigenze dei cittadini, garantendo il principio costituzionale della continuità territoriale.

### **TIRRENIA**

Ma vi è un nodo da sciogliere: esiste ancora il caso Tirrenia.

Un problema che richiede soluzioni chiare e rapide.

Da almeno un ventennio, ad essere ottimisti, se ne parla. E dopo improvvise accensioni dei riflettori sulla sua privatizzazione, la tensione torna a calare e si va avanti come prima.



Prevedere - come fa l'iniziativa governativa ora al vaglio del Parlamento - il passaggio a titolo gratuito del pacchetto azionario delle società regionali dalla Tirrenia alle Regioni non sposta minimamente i contenuti del problema. Per privatizzazione si intende quel processo economico che sposta la proprietà di un ente o di un'azienda dal controllo statale a quello privato.

Nell'ipotesi che si prospetta, avremmo invece società regionali convenzionate, senza alcuna indicazione per ciò che concerne termini, modalità e partecipazione dei privati.

Del resto, non sembra che le Regioni manifestino particolare entusiasmo, avendo esse - peraltro non tutte - un potenziale interesse alle acquisizioni solo nell'ipotesi in cui il passaggio a titolo gratuito della proprietà azionaria sia accompagnato da una proroga delle convenzioni e dall'assegnazione delle relative coperture finanziarie da parte dello Stato.

Peraltro, ricordo che incombe una pronuncia comunitaria e che siamo ormai a soli 176 giorni (compreso il periodo estivo) dalla scadenza delle convenzioni.

Sulla privatizzazione del Gruppo Tirrenia, l'armamento privato non è mai stato invitato a partecipare ai numerosi tavoli di lavoro aperti in sede ministeriale.

Ciononostante, Confitarma si è fatta promotrice di una proposta di soluzione, manifestando la disponibilità di uno o più armatori italiani, da soli o in cordata, a garantire il futuro di Tirrenia e delle società regionali in una sana logica di mercato e nel rispetto dell'occupazione.

A tal fine, voglio rassicurare chi teme che la privatizzazione comporti la perdita di lavoro di marittimi italiani in favore di marittimi extracomunitari.

Ricordo che su tutte le navi adibite al cabotaggio, siano esse private o pubbliche, a bordo può essere impiegato solo personale marittimo nazionale o comunitario (la normativa in tal senso è molto chiara); che l'una e l'altra flotta utilizzano solo marittimi italiani e che in totale i marittimi impiegati sulle navi pubbliche sono un quarto di quelli impiegati dagli armatori privati, che assicurano servizi più variegati (oltre al trasporto passeggeri, rifornimento idrico, di carburante, ed altri servizi specializzati). Concludo l'argomento, dicendo che è indispensabile affrontare questo importante problema in modo costruttivo e non polemico, per raggiungere una soluzione condivisa evitando personalismi e difese di interessi particolari.

Chiediamo quindi al Governo di attivare immediatamente questo processo, aprendo il tavolo di confronto anche gli armatori privati.

## **FORMAZIONE**

E proprio sul tema "lavoro e occupazione", mi preme ribadire in questa sede alcuni punti fermi.

Il lavoro è per gli armatori italiani non uno strumento, ma una priorità. Lo abbiamo dimostrato con i fatti, intervenendo con convinzione crescente nel campo della formazione.

I risultati sono stati rilevanti: a titolo di esempio, ricordo l'attività dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova e i corsi organizzati a Napoli per tutta una serie di qualifiche professionali di bordo.

Ma ora è venuto il momento di imprimere una svolta, modificando le norme del 1992, che prevedono ancora figure anacronistiche, come il ripostiere o il capitano d'armi, e la legge del 1957 sui cuochi di bordo. Solo così non verrà vanificata l'attività di formazione finora svolta per garantire a molti giovani intraprendenti la *chance* di una remunerativa occupazione, prima a bordo delle nostre navi e poi a terra nelle nostre aziende.

È molto importante peraltro che il nostro Governo sia più presente nelle sedi internazionali e che l'Amministrazione si attivi per i necessari adeguamenti del nostro ordinamento.

In tema di tutele e diritti dei lavoratori, vorrei richiamare l'attenzione sull'esigenza di ratificare al più presto la *Maritime Labour Convention*, adottata nel febbraio 2006 dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro, adeguando così in tempi brevi la normativa italiana.

Ma ancor più ci allarmano le recenti conclusioni del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO: l'Italia risulta esclusa dall'elenco degli Stati che dimostrano di aver dato pieno adempimento alla Convenzione sulla formazione della gente di mare, il rilascio dei brevetti e la guardia. Unico tra i paesi industrializzati con un settore dei trasporti marittimi di primaria importanza, il nostro Paese si trova assieme ad una minoranza di altri stati come Cambogia, Kiribati e Mozambico.

È in gioco la nostra credibilità!

## **NAVI E AMBIENTE**

In merito alla tutela ambientale, è noto che una tonnellata trasportata via mare comporta l'emissione di soli 10 grammi di CO2 per ogni chilometro percorso.

La medesima tonnellata trasportata da un TIR su lunghe distanze o da un altro mezzo di trasporto stradale comporta emissioni dai 65 ai 110 grammi a chilometro.

Comunque, anche per il trasporto marittimo la comunità internazionale ha posto l'accento sulla necessaria riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Lo *shipping* vuole fare la sua parte e infatti l'IMO si è già attivata per proporre entro il 2009 uno strumento globale.



Sottolineo anche la netta contrarietà della nostra industria rispetto a richieste avanzate con spirito di crociata, quale è quella in atto per le emissioni in aree portuali.

Si deve evitare che la Commissione Europea intervenga con un suo strumento unilaterale, forzatamente limitato, incidendo così sulla competitività dell'industria armatoriale dell'Unione senza ottenere alcun beneficio ambientale tangibile.

Va, invece, favorito un vasto programma di ricerca, sviluppo e innovazione tecnologica, capace di rendere la flotta comunitaria sempre più moderna ed efficiente.

Anche il Governo italiano deve fare la sua parte. Purtroppo il primo segnale va nella direzione opposta, dato che è stato cancellato il provvedimento contenuto nella finanziaria del 2008 sulle azioni pilota di risparmio energetico delle navi, di modesto rilievo finanziario ma di grande significato strategico.



Gli armatori hanno sempre dimostrato che, se messi in condizione di operare efficacemente, possono imprimere una svolta positiva a tutto il sistema.

Ricordo ad esempio la trasformazione dell'armatore crocieristico in *tour operator* che ormai controlla l'intera filiera terra-mare del viaggio.

E' noto come il turismo che viene dal mare sia una delle poche realtà in costante espansione nel nostro Paese, che invece nel settore turistico generale sta perdendo posizioni nelle classifiche internazionali.

E' un vanto per l'Italia poter contare su un'industria delle crociere che anche quest'anno è *leader* in Europa.

L'Italia si conferma la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, con quasi 8 milioni di passeggeri passati nei nostri porti, cifra che aumenterà ancora nel corso dell'anno.

Anche i traghetti di nuova generazione concorrono al successo del turismo marittimo, grazie soprattutto agli elevati *standard* offerti al passeggero.

### LE RICHIESTE DELL'ARMAMENTO

Tutte le misure e gli interventi legislativi da noi proposti hanno il medesimo fine: permettere alle imprese di navigazione di investire nuove risorse per aumentare la competitività del settore.

Purtroppo, non sempre la politica è stata capace di sostenerci garantendo la stabilità dei risultati raggiunti.

L'esempio più evidente viene dal cabotaggio.

Deve essere superata la precarietà su cui poggia l'intero comparto cabotiero italiano, rendendo strutturale la fiscalizzazione degli oneri sociali in favore del cabotaggio marittimo.

Occorrono scelte permanenti su questo tema, per il quale oggi non vi è quella certezza che consente alle imprese armatoriali una programmazione di sviluppo industriale a lungo termine.

Da nove anni non si può programmare oltre il triennio.

Anche l'anno scorso si è riproposta la snervante trafila della proroga delle misure in favore del cabotaggio marittimo inserite nella legge Finanziaria.

Sto parlando di 40 milioni di euro all'anno!

Bisogna evitare che l'assenza di tali misure nella prossima legge Finanziaria inneschi azioni conflittuali che potrebbero pregiudicare, già a partire dal prossimo autunno i collegamenti con le isole minori.

Mi creda, Signor Ministro, al riguardo vorrei veramente sbagliarmi. Purtroppo, al momento una tale proposta governativa manca nei disegni di legge all'esame del Parlamento, che hanno già dato avvio alla legge Finanziaria 2009. Tale assenza ci preoccupa fortemente.

Occorre poi tener presente che sono stati effettuati cospicui tagli dei fondi già stanziati a beneficio delle costruzioni navali e della ricerca tecnologica destinata al miglioramento delle *performance* ambientali.

Così come ci sono ritardi nel rendere operativa la rottamazione dei traghetti *overage* adibiti ai traffici locali: una norma approvata e apprezzata a Bruxelles, ispirata a quella della demolizione delle cisterne.

Peraltro, nell'ottica della competitività, nel 2008 ci aspettano altri obiettivi impegnativi, a cominciare dal recupero del disegno di che, senza alcun onere per l'Erario, prevede la semplificazione di normative ormai obsolete che limitano la competitività del nostro armamento: occorre evitare stratificazioni normative dovute a interventi del legislatore nazionale e comunitario sulle medesime materie già disciplinate in sede internazionale.

Non dimentico inoltre alcuni ritardi - che definirei "storici" - come la mancata emanazione di un decreto del dicastero dei Trasporti sull'obbligo di formazione dei cadetti per le unità iscritte nel Registro internazionale: il ritardo è già di oltre tre anni. Da ultimo, richiamo l'attenzione sui numerosi, inutili e dannosi balzelli burocratici che frenano inutilmente la nostra operatività. Cito, a titolo di esempio le numerose richieste avanzate da un nostro armatore che, per adempiere all'obbligo delle visite di igiene e sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo della propria nave, dopo aver prodotto nell'arco di un anno oltre 50 istanze in carta bollata, non ha ancora alcun avuto riscontro.



Così come ricordo - spero davvero per l'ultima volta - che manca una norma che consenta ai marittimi italiani in navigazione internazionale di esercitare il loro diritto di voto.

## CONCLUSIONI

Le richieste che rinnoviamo quest'oggi sono importanti ma al tempo stesso contenute per la spesa pubblica ben consapevole come siamo delle esigenze generali del Paese:

- fiscalizzazione strutturale per il cabotaggio;
- privatizzazione della Tirrenia;
- effettivo potenziamento dell'Amministrazione;
- strumenti finanziari innovativi;
- scelte ambientali sostenibili, promuovendo le autostrade del mare, la ricerca e lo sviluppo tecnologico per la riduzione delle emissioni;
- completamento del rifinanziamento delle leggi in materia di costruzioni navali;
- semplificazione delle norme nazionali in materia marittima.

Sono richieste chiare, ben delineate e fondamentali per un comparto dal valore economico e sociale di assoluto rilievo.

Lo dicono i fatti, le cifre, i dati.

Chiediamo per questo attenzione e disponibilità da parte delle Istituzioni.

La chiediamo a Lei, Ministro Scajola, considerati i profondi intrecci fra l'economia del mare e i grandi temi del nostro presente e del nostro futuro: sviluppo economico, energia, internazionalizzazione delle imprese, rilancio del turismo.

La chiediamo soprattutto al Ministro Matteoli: il fatto che Lei abbia deciso di tenere nelle sue mani le deleghe per l'intero settore marittimo è un segnale per noi importante.

Per anni abbiamo chiesto un ministro del mare, ma se oggi abbiamo un ministro che ha più potere e considerazione politica, in quanto responsabile dei Trasporti e delle Infrastrutture, non possiamo che esserne felici. E per questo Le chiediamo di diventare l'interlocutore primario della grande e globale comunità marittima italiana.



Concludendo, oggi abbiamo celebrato un importante anniversario.

Non è un traguardo, bensì un nuovo punto di partenza, perché il Registro Internazionale ha dato il via ad un meccanismo virtuoso che non si può più fermare e noi abbiamo mantenuto la nostra promessa: crescere.

Nel suo discorso iniziale alla Camera dei Deputati, il Presidente del Consiglio ha affermato:

"Dobbiamo contrastare il calo di competitività del sistema economico, mettendo l'insieme del Paese che lavora e produce al passo con quelle splendide imprese italiane che si sono ristrutturate in questi anni, che hanno affrontato le sfide competitive della globalizzazione e della liberalizzazione dei mercati con animo intrepido e con successo, con inventiva e con amore per il lavoro ben fatto".

Parole che condivido in pieno e alle quali aggiungo, senza timore di essere smentito, che tra le "splendide imprese" quelle armatoriali e marittime sono ai primi posti.

Diceva Shakespeare: "...quando il mare è calmo tutte le navi mostrano uguale maestria nel navigare".

Non è più così: con le nostre splendide imprese, viviamo nei mari tumultuosi di un mondo globale, ove tutti competono con tutti, da qualsiasi luogo e per qualsiasi cosa.

Per competere bisogna essere sempre più forti, capaci di progetti ambiziosi.

Per essere forti, non si può più essere soli.

Se non saremo soli, ci impegniamo a crescere ancora e a far crescere con noi l'Italia.



## Intervento del Vice Presidente di Confindustria, Edoardo Garrone

Autorità, colleghi, cari amici, caro presidente Coccia,

Sono onorato di prendere parte all'Assemblea di Confitarma, qui, nella mia Genova e in occasione del decennale del Registro internazionale, la cui istituzione è stata così determinante per la nostra flotta e per quella europea.

Ma sono molte le responsabilità che ancora abbiamo verso le nostre imprese, molti gli impegni, molte le sfide che il panorama economico mondiale ci impone.

E dobbiamo proseguire con velocità e determinazione per modernizzare e far crescere il nostro Paese.

Lo scenario globale che investe anche l'Italia è complesso e difficile. Dà preoccupazioni, ma genera opportunità.

In questi anni gli imprenditori sono riusciti a riorganizzare le aziende, a investire, a innovare, ad internazionalizzarsi, a fare alleanze.

Noi imprenditori siamo ancora convinti che l'Italia può vivere una nuova rinascita superando le sue inefficienze e riprendendo il cammino dello sviluppo.

Ma ci vuole l'impegno di tutti, nessuno escluso, per aiutare a guarire il Paese da quella malattia che si chiama "crescita zero" e che, ricordiamolo, è la causa principale e trasversale dei problemi di tutta la società, e della drammatica perdita di competitività delle imprese.

Serve l'impegno del Governo e delle Istituzioni affinché effettuino le riforme necessarie (quelle economiche e quelle istituzionali).

Serve l'impegno delle parti sociali che devono modernizzarsi, superando le vecchie ideologie, e comprendendo che la crescita ed il benessere sono interesse di tutti.

Servirà l'impegno forte e convinto di tutti noi, facendo nostri gli strumenti che ci verranno messi a disposizione, per creare valore, crescita economica e benessere sociale.

Una crescita sostenibile e duratura che punti essenzialmente su investimenti, innovazione ed occupazione.

Armatoria italiana: continuare a crescere

In un settore come quello marittimo, in continua trasformazione, tanto sensibile ai cambiamenti di scenario e alla competizione globale, gli armatori italiani hanno dimostrato capacità di rischiare scegliendo una cultura d'impresa di qualità, moderna ed internazionale.

Grazie agli straordinari investimenti effettuati (27 miliardi in 10 anni) il settore armatoriale è sempre più all'avanguardia, tecnologicamente avanzato, attento alla sicurezza e alle problematiche ambientali, sempre più specializzato e capace di rispondere alle esigenze dell'intero sistema industriale del Paese.

E' necessario ora, non solo mantenere il *know-how* e l'efficienza acquisita nel settore, ma continuare a investire e a crescere, a guardare oltre per mantenere elevato il livello di efficacia, produttività e competitività.

Ma, come ha detto molto bene nel suo intervento il Presidente Nicola Coccia, occorre intervenire subito su alcuni nodi strutturali fondamentali per la competitività e l'efficienza del sistema logistico italiano, di cui l'armamento è parte fondamentale ed irrinunciabile.

Le proposte e le richieste illustrate oggi dal presidente Coccia sono chiare e precise. E tutte realizzabili.

Ma occorre un forte impegno del Governo ad intervenire subito, avviando un dialogo e un confronto che da parte nostra sarà sempre garantito.

Consentitemi solo di aprire una riflessione sul tema delle privatizzazioni e liberalizzazioni, che tanto sta a cuore alla nostra presidente di Confindustria Emma Marcegaglia e a noi tutti, ovviamente.....

Ne parlo prima che da imprenditore, da cittadino e da utente.....

E lo faccio tornando indietro di qualche anno.....

Ricordo i miei primi viaggi in traghetto per la Sardegna. Ero adolescente ed emozionato di partire da solo con la mia vespa e gli amici.

Viaggiavamo sul posto ponte, i più fortunati avevano il posto poltrona. Passavamo notti insonni, al caldo e ammassati uno sull'altro.

Per noi ragazzi andava comunque bene, tanta era l'emozione dell'avventura e della novità.

Ma su quei traghetti c'erano anche persone adulte con bambini che viaggiavano per le vacanze, per lavoro, o forse per motivi familiari o di salute.

Ed avevano servizi a dir poco vergognosi per un paese civile.....

Dopo 20 anni ho ripreso un traghetto per la Sardegna. Non ho avuto bisogno di raccomandazioni per un biglietto prenotato in ritardo, ho viaggiato con l'aria condizionata e con tutti i servizi adeguati e funzionali per rendere il viaggio confortevole anche senza cabina.

Un altro mondo rispetto a quei tempi, ma anche un'altra compagnia di navigazione che allora non esisteva. Perché allora esisteva solo la Tirrenia....



Vent'anni dopo invece ho viaggiato su una linea privata.

Sicuramente in 2 decenni le cose sono migliorate, ma da cittadino mi chiedo: per quanto tempo dovremo ancora tollerare di avere una compagnia pubblica come la Tirrenia, che toglie spazio all'iniziativa privata, e che non garantisce l'efficienza e i servizi che i privati hanno dimostrato di saper dare?

Vogliamo forse ritrovarci con un altro caso Alitalia?

Mi auguro di no e mi auguro che questo tema venga affrontato e risolto al più presto.

Confido che questo Governo saprà portare avanti programmi che possano fortificare le strategie del comparto marittimo con una politica dei trasporti che possa integrare le necessità delle imprese con quelle infrastrutturali.

La situazione infrastrutturale del nostro Paese, infatti, è drammaticamente carente per le non-scelte di tanti, troppi anni e per i veti e i blocchi degli ultimi tre, e non basta l'impegno degli armatori a far crescere e sviluppare i loro servizi.

Non esistono collegamenti efficienti con le reti terrestri, non vi è disponibilità di spazi e l'organizzazione dei flussi nei porti è inadeguata.

Per questo è necessario definire al più presto un Programma di interventi sulla logistica italiana, e partire da subito con la realizzazione delle opere già approvate e finanziate che da troppo tempo il paese aspetta.

Concludo questo mio saluto con un ringraziamento particolare a voi armatori.

La mia prima esperienza di lavoro è stata nell'armamento. 25 anni fa a Bari.

In pochi anni ho imparato tanto: una nave rappresenta la sintesi di tutti i fattori della produzione.

Tecnologia, finanza, marketing, organizzazione, lavoro.....rischio.....

L'armamento è un sensore formidabile dei cambiamenti globali e spesso ne anticipa gli effetti.

E' anche per questo un patrimonio fondamentale della nostra economia.

In quegli anni ho imparato tanto e pur facendo ora un mestiere diverso (anche se fortemente correlato con l'armamento), ho mantenuto e valorizzato quell'esperienza, e ancora oggi so quanto mi è servita. Per la mia attività e per la mia vita.

E' anche per questo, cari amici, che vi ringrazio.



## Intervento del Ministro dello Sviluppo Economico, Claudio Scajola

Grazie Presidente Coccia.

Ministro Matteoli, amici armatori, Signore e Signori,

sono lieto di rivolgere, anche in qualità di Ministro ligure, un saluto a questa assemblea, che riunisce i rappresentanti di un settore particolarmente rilevante per l'economia italiana, in grado di coniugare la grande tradizione della nostra marineria con soluzioni imprenditoriali e tecnologiche di avanguardia.

Desidero qui dare pubblico riconoscimento alle Vostre imprese per come hanno saputo reagire positivamente alle difficoltà del mercato e che oggi affrontano senza timori una agguerrita concorrenza mondiale.

Le Vostre navi contribuiscono a diffondere l'immagine di un'Italia dinamica e vitale.

Siete protagonisti negli scambi internazionali con la flotta mercantile ed ambasciatori dello stile italiano con le navi da crociera.

Il Governo segue con attenzione l'industria italiana della navigazione ed apprezza l'impegno ad aprirvi ulteriormente al mercato ed ampliare la gamma delle Vostre attività.

Il Ministro Matteoli, nella sua qualità di responsabile del Dicastero di riferimento del Vostro settore, Vi illustrerà nel dettaglio le misure che intendiamo adottare per le infrastrutture, il trasporto marittimo ed i porti.

Nelle materie di competenza del Ministero dello sviluppo economico, l'azione del Governo è diretta, in primo luogo, a creare le condizioni di contesto che possano assecondare e rendere più efficaci le Vostre strategie imprenditoriali.

Occorre rimuovere gli ostacoli che rallentano la ripresa economica e riducono la competitività del sistema-Paese, con ripercussioni negative sullo sviluppo di tutti i settori produttivi, compreso il Vostro.

Penso, in particolare, al problema del caro energia, che costituisce motivo di seria preoccupazione per la nostra economia, penalizzata dalle scelte incaute del passato e dalla politica, ancora troppo diffusa, dei "no preconcetti".

Il "Piano Triennale di Sviluppo" elaborato dal Governo contiene le prime misure concrete di carattere strutturale e congiunturale per fronteggiare questa situazione.

Abbiamo avviato la definizione della nuova "Strategia energetica nazionale", che sarà preceduta da un pubblico dibattito, aperto e trasparente, nel quale gli interessati potranno rappresentare le diverse esigenze e formulare proposte concrete.

La realizzazione dei rigassificatori e lo sviluppo delle altre infrastrutture energetiche, la promozione delle fonti rinnovabili, il rilancio della produzione e della ricerca nucleare nel nostro Paese saranno perseguiti tenendo conto dei diversi interessi coinvolti, senza mai perdere di vista la necessità di garantire la tutela della salute delle popolazioni, la sicurezza dei lavoratori e il rispetto dell'ambiente.

Nel breve periodo, anche la sterilizzazione automatica dell'IVA sui carburanti, nei limiti consentiti dai vincoli europei, potrà contribuire a contrastare le dinamiche nazionali che rendono più elevati i prezzi italiani di benzina e gasolio rispetto alla media europea.

La nostra azione tiene conto, inoltre, della dimensione internazionale delle questioni energetiche.

Per questa ragione il Governo italiano si sta adoperando, in ambito G8 ed a livello comunitario, per sollecitare iniziative congiunte che possano favorire il contenimento dei prezzi dell'energia.

Nella medesima prospettiva, nel recente vertice di Gedda, abbiamo sostenuto la necessità di un rinnovato dialogo tra Paesi produttori e Paesi consumatori di petrolio, dialogo che proseguirà la prossima primavera in occasione del "G8-Energia", che ospiteremo in Italia nel maggio 2009.



Cari amici armatori,

l'Italia ha accumulato nel tempo un notevole ritardo infrastrutturale, che la penalizza fortemente rispetto ai principali concorrenti stranieri.

Le Vostre imprese lo sanno bene, perché confrontano ogni giorno la situazione dei nostri porti e delle reti di collegamento circostanti con quella dei più grandi porti internazionali.

Per colmare questo ritardo è necessario intervenire lungo due direttrici, sulle quali il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero delle infrastrutture sono impegnati a sviluppare una collaborazione sinergica:

1. ottimizzare l'impiego delle risorse finanziarie disponibili, concentrandole nelle opere di maggiore rilevanza strategica;
2. rendere più efficiente la gestione del patrimonio infrastrutturale esistente.

Sul primo versante, il Ministero dello sviluppo economico è intervenuto con il riorientamento su "Grandi progetti" delle ingenti risorse, non ancora impegnate, dei fondi FAS.

Si tratterà di iniziative mirate, non più della distribuzione di finanziamenti "a pioggia", come invece troppo spesso è avvenuto in passato.



Il Governo ha anche riavviato il programma di nuove grandi opere per il prossimo quinquennio.

Pochi giorni fa, infatti, il Cipe, nella prima riunione con il Governo Berlusconi, ha dato il via libera alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi Genova-Milano, opera chiave per l'intera economia della Liguria e, in particolare, del porto di Genova, porta del Mediterraneo sull'Europa.

Sul secondo versante, intendiamo valorizzare le infrastrutture già realizzate.

Ciò è particolarmente necessario nel settore portuale.

Come il Ministro Matteoli ha più volte sottolineato, la legge del 1994 ha svolto un ruolo fondamentale nella trasformazione dei porti italiani, ma ha evidenziato nel tempo alcuni limiti che devono essere rimossi per adeguare la disciplina delle Autorità Portuali ai più recenti sviluppi dell'economia del mare.

I porti devono diventare sempre più centri logistici, in grado di fornire servizi a valore aggiunto ai comparti industriali.

Ne è un esempio positivo il recente accordo per la realizzazione di un centro logistico per l'industria automobilistica nel porto di Gioia Tauro.

Il Governo intende stimolare lo sviluppo di altre iniziative analoghe, anche attraverso lo strumento di "Industria 2015", che prevede un bando dedicato specificamente al tema della "Mobilità sostenibile".

Questo tema costituisce una priorità della nostra politica industriale, per il positivo impatto che un più efficiente, razionale e innovativo sistema di mobilità determina sullo sviluppo di filiere strategiche per il nostro Paese, quale quella della cantieristica e del trasporto marittimo.

Con questo progetto, intendiamo agevolare lo sviluppo di intermodalità e di piattaforme logistiche, in risposta ai bisogni di mobilità e di trasporto di persone e merci, in modo efficiente e nel rispetto dei vincoli ambientali e sociali.

L'impulso alla costruzione di navi innovative e allo sviluppo di un sistema di infomobilità tecnologicamente evoluto favorirà lo sviluppo delle "autostrade del mare", contribuendo a rilanciare il trasporto marittimo e a decongestionare quello su gomma.

Si tratta di un'opportunità che ci auguriamo possa essere sfruttata al massimo dalle aziende italiane.

A questo fine, accogliendo le richieste provenienti dal mondo delle imprese, abbiamo prorogato al 15 settembre 2008 i termini di presentazione delle domande previsti dal bando, in modo da consentire la partecipazione anche a progetti caratterizzati da un maggiore grado di complessità.

Esamineremo con attenzione e rigore i progetti che saranno presentati, perché possano contribuire al rilancio della competitività dell'Italia e della crescita economica.

Questi stessi obiettivi sono alla base anche dei progetti di privatizzazione della Società Tirrenia e di Fincantieri, previsti nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

Le modalità di cessione saranno definite nel rispetto dei vincoli posti dalla normativa italiana ed europea, tenendo conto di criteri di economicità e delle esigenze delle diverse realtà locali interessate.



Caro Presidente Coccia,

come Lei ha più volte evidenziato, l'industria armatoriale italiana è ormai pronta ad aprirsi al mondo della finanza internazionale.

Si tratta di un progetto importante, che consentirà alle Vostre imprese di disporre di nuovi, ingenti capitali, determinanti per poter competere nell'economia globale e confrontarsi alla pari con gli altri grandi protagonisti del settore.

Il Governo italiano segue con attenzione questo processo di sviluppo e di internazionalizzazione, pronto ad adottare le misure che possano agevolare al meglio questo Vostro percorso di crescita.

Dialogheremo costantemente con Voi, consapevoli che soltanto attraverso il confronto continuo e leale con le realtà produttive del Paese è possibile definire un nuovo progetto di sviluppo dell'Italia, in grado di farla tornare ad essere crocevia dei traffici marittimi internazionali.

A tutti, cari amici armatori, l'augurio di buon vento!



## Intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Altero Matteoli

Siamo consapevoli che il trasporto marittimo rappresenta una componente pulsante del settore industriale ed economico, rispondendo ad una funzione di alto profilo strategico del potenziale economico di ogni Paese marittimo, la cui efficienza risulta legata alle più importanti politiche di sviluppo.

L'andamento del trasporto marittimo si pone, quindi, come fedele indicatore delle tendenze di crescita economica e, purtroppo, anche quale spia dei momenti di flessione e di rallentamento dell'economia di un Paese.

Negli ultimi anni lo *shipping* italiano ha dimostrato di saper affrontare le sfide del mercato globale: si è assistito ad una crescita costante della flotta mercantile italiana che ha raggiunto, alla fine del 2007, i 14 milioni di tonnellate di stazza, registrando, in tal modo, aumenti superiori alla media mondiale.

Per non dimenticare il decollo registrato, in questi ultimi sette anni, dalla movimentazione nei nostri porti: si è passati da 300 milioni di tonnellate ad oltre 500 milioni di tonnellate e da 3 milioni di container ad oltre 10 milioni.

Tutto questo assume un rilievo ancora più significativo tenuto conto che la flotta italiana è una flotta giovane e avanzata, in grado di soddisfare le esigenze dell'industria, attenta alla salvaguardia dell'ambiente ed alla sicurezza della navigazione.

Il rilancio competitivo del settore del trasporto marittimo è da attribuire certamente alla riforma della navigazione internazionale, avviata nel 1998 con l'approvazione della legge n° 30, recante "disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione", istitutiva del Registro Internazionale Italiano, di cui si celebrano oggi i primi dieci anni.

Attraverso tale istituzione è stato possibile assicurare piena competitività internazionale alle nostre imprese armatoriali, rendendo concorrenziali i costi di esercizio delle navi di bandiera italiana impiegate in servizi di navigazione internazionale.

La nascita del Registro Internazionale Italiano, nonché la sua estensione al cabotaggio, hanno, infatti, rappresentato un punto di svolta qualificante della nostra politica marittima, costituendo la premessa necessaria per valorizzare la marineria nazionale come strumento strategico di sviluppo industriale ed economico, nel quadro dei complessi processi di riorganizzazione in atto nel commercio mondiale, restituendoci l'orgoglio di non ammainare il tricolore.

Con l'applicazione di un regime fiscale forfettario parametrato al tonnellaggio delle navi, alternativo al regime fiscale ordinario, è stato possibile raggiungere una semplificazione degli adempimenti fiscali.

Proprio in questi giorni è stato definito il nuovo decreto ministeriale che renderà effettivo l'utilizzo del *Tonnage Tax System*, determinando il quantum da versare in alternativa all'imbarco, obbligatorio, di Allievi Ufficiali, le modalità ed i tempi di pagamento, in attuazione del decreto ministeriale 23 giugno 2005 del MEF.

I risultati raggiunti in questo decennio, definibili un miracolo economico di rilevanti proporzioni ed in controtendenza con altri settori economici, indicano chiaramente la strada che vale la pena seguire, nel nome di un'economia globale che non ha più i tempi dell'economia tradizionale.

Ed è proprio il fattore "tempo" l'elemento cardine per il pieno sviluppo di un Paese al passo con la costante evoluzione dei mercati mondiali e delle nuove realtà.

All'insegna di tale progresso, lo *shipping* si pone come modello di strategia per fronteggiare la concorrenza internazionale, costituita sempre più da economie emergenti.

Si tratta di realtà in rapida evoluzione che, a causa della globalizzazione, vedono trasformare la catena produttiva che impone il passaggio dal piccolo al grande: le aziende devono superare la soglia minima della dimensione, pena l'uscita dai mercati.

La produzione sembra aver passato il testimone al trasporto, motivo per cui l'Unione Europea ha posto la politica marittima al centro della sua strategia competitiva. Nel giugno 2007 si è conclusa la più ampia consultazione pubblica della storia dell'Unione Europea, durata un anno, riguardante il "Libro Verde" sulla futura politica marittima dell'Unione. Tra gli scopi che la nuova politica comunitaria integra si prefigge vi sono la creazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere, lo sviluppo di politiche marittime integrate nazionali, la realizzazione di una rete europea per la sorveglianza marittima, la riduzione delle emissioni di CO2 e dell'inquinamento dovuti al trasporto marittimo. In tale contesto comunitario innovativo per il settore marittimo, risulta fondamentale per il nostro Paese una partecipazione attenta ed attiva al suddetto processo. Ciò diventa realizzabile facendo valere le nostre posizioni e i nostri interessi, non solo dell'Italia come Paese membro dell'Unione, ma dell'Italia come Paese *leader* nel Mediterraneo.

Assistiamo continuamente, infatti, a progetti di poli di interscambio mondiali che, accanto alla Cina che primeggia attualmente in tal senso, vede la nascita di nuove economie emergenti, quali la Turchia ed il Marocco, a ridisegnare per il Mediterraneo una nuova geografia economica. A questi si è aggiunto, da ultimo, il progetto Dubai. Si tratta del più grande hub mondiale dedicato alla cura di navi, siano esse commerciali, da diporto o militari.

Il progetto *Dubai Maritime City*, in corso di realizzazione, renderà la città dell'Emirato un punto di riferimento per armatori e società di navigazione, con sistemi di trasporto per merci, strutture dedicate ai *training* di formazione del personale navigante, cantieri navali, banchi a secco, servizi di assistenza tecnica e movimentazione a terra. Insomma, si tratta davvero di un progetto pensato in grande.



Il ritmo di sviluppo di questi paesi emergenti, in luogo di creare "paure" di fronte al nuovo che emerge su scala planetaria, deve piuttosto servire da *input* verso una politica di rilancio della cooperazione economica e commerciale internazionale che proponga, finalmente, l'Italia, "Regina del Mediterraneo", nel suo nuovo ruolo di Comunità Marittima Globale, come nuovo *hub* mondiale, al servizio dell'Europa. Dobbiamo chiederci perché tali ambiziosi progetti devono interessare Singapore, Dubai e non l'Italia, che gode già di una posizione geograficamente strategica? Perché non sfruttare i circa ottomila (8000) Km di costa italiana che si affacciano spontaneamente sul Mediterraneo? Sulla scia della politica europea di ripresa del settore, accettiamo la sfida, che, piuttosto, rilanciamo.

Ho ascoltato con interesse l'intervento del Presidente Coccia sull'ambizione di creare proprio qui, in Italia, una Comunità Marittima Globale, perché coincide perfettamente con il nostro proposito.

Non è un'utopia. Al contrario, sono certo che con le nostre tecnologie avanzate, con la cantieristica italiana all'avanguardia che si pone tra i primi produttori mondiali, con l'esperienza maturata, potremo raggiungere obiettivi prima d'ora ritenuti impossibili.

Non dimentichiamo di essere un popolo di professionisti del mare, per antiche tradizioni.

Sono sicuro che sarete capaci di creare strutture di altissimo livello, di grande competitività, che possano dare corpo e sostanza a questa nuova politica di sviluppo.

Dal canto mio, vi assicuro il massimo impegno per ristabilire un corretto rapporto tra porti e città, tra la pianificazione urbana e la programmazione territoriale delle aree portuali e retroportuali. Perché un porto efficiente e funzionale è indispensabile, ma da solo non basta nell'era moderna della globalizzazione e dei grandi commerci internazionali.

Ecco perché intendiamo caratterizzare questa Legislatura con interventi sul quadro normativo per la realizzazione di un ampio e moderno sistema territoriale e di trasporti basato su una rete unitaria, integrata e coordinata, di infrastrutture lineari e puntuali, di collegamenti stradali e ferroviari tra il porto e l'intero sistema territoriale, di servizi, di tecnologie, di capacità gestionali e di momenti produttivi.

Il Presidente Coccia ha proprio ragione quando accenna alla mia scelta di non delegare il settore marittimo: è una scelta consapevole, fortemente voluta e dettata dal mio grande amore per il mare.

Per gli italiani voglio essere, oltre che Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche "il Ministro del Mare" e, in virtù di ciò che si prospetta, il Ministro di questa nuova "Comunità Marittima Italiana Globale" che auspico vivamente.

In tale stato di cose si integra perfettamente una politica di riequilibrio dei trasporti che vede sempre più le Autostrade del Mare quale strumento risolutivo, verso una razionalizzazione dei trasporti e della movimentazione merci a minor costo per la collettività, soprattutto dal punto di vista ambientale.

Un Paese come il nostro, privo di risorse energetiche, ha solo una fonte di energia: il contenimento dei consumi e, quindi, la ottimizzazione delle modalità di trasporto.

Non dimentichiamo, infatti, che una nave è un mezzo di trasporto meno inquinante rispetto ad un mezzo pesante su strada, per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub>, e quindi più competitivo dal punto di vista del risparmio energetico e dell'impatto ambientale.

Ed è proprio verso scelte ambientali sostenibili che bisogna operare; da parte mia c'è un grosso impegno in tal senso, impegno che ho assunto in passato, in qualità di Ministro dell'Ambiente, e che continuerò a sostenere qualunque incarico sarò chiamato a ricoprire.

Su questo tema, mi preme ricordare che, proprio in qualità di Ministro dell'Ambiente, fui tra i primi a sostenere, con l'emanazione del decreto interministeriale 21 febbraio 2003, il divieto di accesso nei porti nazionali delle navi cisterna a scafo singolo di qualsiasi nazionalità. Rendere obbligatorio il trasporto degli idrocarburi più pesanti unicamente mediante navi cisterna a doppio scafo, fu un segnale chiaro per rispondere all'esigenza di ridurre drasticamente i pericoli derivanti dall'inquinamento da idrocarburi sulle coste e sui mari italiani in caso di sinistri marittimi o naufragi, come nei casi della motocisterna Erika o della petroliera Prestige.

Quanto alla necessità di riforma della normativa del settore marittimo, principalmente della legge 84/94, ribadisco in questa sede quanto già proclamato agli incontri recentemente tenuti con Assoporti e con i Presidenti delle Autorità Portuali: la mia ferma intenzione di procedere ad una semplificazione della normativa di settore attraverso l'istituzione di tavoli tecnico-politici.

La filosofia che ha ispirato la legge 84/94 era, infatti, condivisibile e ne vanno tuttora tutelati i principi ispiratori. Ma a tal fine non è più possibile procedere attraverso ulteriori modifiche della legge 84/94: si profila necessario un intervento normativo che attraverso una nuova legge-quadro operi nel senso di recuperare la competitività del nostro sistema portuale.

In tale processo di evoluzione attore protagonista diventa il mondo finanziario: è ormai impensabile non coniugare lo *shipping* con il mondo della finanza. Soprattutto, sarebbe miope non approfittare dei mercati della finanza internazionale per ridimensionare il costo del debito.

In merito alla richiesta di rendere strutturale la fiscalizzazione degli oneri sociali in favore del cabotaggio marittimo, abbiamo assistito ogni anno alla trafila per ottenere la proroga delle misure suddette: è indubbio che sia giunto il momento di lavorare insieme per costruire le condizioni capaci di risolvere una simile emergenza. Questo dobbiamo farlo assieme al Ministro Tremonti, e dobbiamo farlo dimostrando che non si tratta di un trasferimento a fondo perduto quanto piuttosto di un modo per garantire un livello sempre più elevato della qualità offerta dal cabotaggio marittimo.

Il Governo è pronto ad accogliere le sfide competitive e a ridare al nostro Paese il ruolo di protagonista che la storia ci ha dato. In questa sfida siamo alleati e, insieme, convinti che la forza di questa Legislatura stia nel fatto che il nostro Paese non può perdere il suo ultimo slot: quello di essere competitivo.



