



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

RELAZIONE DEL PRESIDENTE  
NICOLA COCCIA

ASSEMBLEA  
Roma, 5 luglio 2007

Autorità, esponenti dell'industria armatoriale, del *cluster* marittimo e delle organizzazioni sindacali.

Signore e Signori,

benvenuti a tutti: avervi qui così numerosi ci fa piacere e ci onora.

Per concomitanti impegni istituzionali, il Presidente del Consiglio Romano Prodi non è potuto intervenire. Lo ringrazio per il messaggio con cui ha espresso il suo personale compiacimento per gli importanti traguardi raggiunti dalla nostra marineria.

Il Ministro Bianchi, di rientro da Torino, ha assicurato la sua presenza nel corso dei lavori odierni.

Un particolare ringraziamento al Vice Ministro De Piccoli, come sempre al nostro fianco.

\*\*\*\*\*

Apro il mio discorso con la consapevolezza della forza di una categoria che ha saputo affrontare le sfide del mercato globale.

Negli ultimi anni l'armamento italiano ha ottenuto risultati esaltanti. E abbiamo tutte le intenzioni di continuare su questa strada: vogliamo, possiamo e dobbiamo farlo.

Lo faremo anche grazie al ritrovato assetto unitario della nostra Confederazione, che abbiamo fortemente voluto e per il quale ci siamo impegnati tutti, ed io in prima persona, con decisione e convinzione.

Confitarma è oggi più forte, più rappresentativa e quindi in grado di conseguire al meglio i suoi obiettivi.

Una categoria, quella degli armatori, che negli ultimi sette anni ha avuto il coraggio di investire ben 27 miliardi di euro in nuove navi e che oggi vanta una delle flotte più giovani, specializzate ed eco-compatibili del mondo, ai vertici nel trasporto dei passeggeri e delle merci.

Solo negli ultimi 18 mesi la flotta italiana è cresciuta del 16%, del 35% dal 2000 ad oggi.

In base agli ordini già effettuati per la costruzione di nuove navi, nel 2010 la flotta italiana dovrebbe raggiungere i 20 milioni di tonnellate di stazza.

Quale altro comparto industriale può vantare queste *performance*?

E con la flotta è cresciuto tutto il *cluster* marittimo che ha raggiunto posizioni di *leadership* nella cantieristica, nella nautica da diporto, e nella portualità.

Ma sappiamo troppo bene, proprio perché prima di chiunque altro ci confrontiamo con le opportunità e con i pericoli della globalizzazione, che gli equilibri sono fragili.

I tempi dell'economia globale non sono più quelli dell'economia tradizionale, ma soprattutto sono distanti anni luce da quelli della politica.

Piaccia o non piaccia, il fattore tempo è diventato l'elemento centrale, la chiave che apre la porta dello sviluppo, ma anche quella della recessione.

L'economia globale non è uno slogan. E' una realtà concreta che coinvolge non solo le imprese, ma l'intero sistema-paese.

*“Lo Stato deve mettere gli imprenditori e i loro finanziatori nella condizione necessaria per il successo delle loro iniziative, incoraggiando il loro ottimismo, la loro immaginazione, il loro entusiasmo.*

*In uno Stato debole, è debole lo spirito con cui gli imprenditori avviano le trasformazioni, c'è incertezza, non c'è prosperità”.*

Lo dice il premio Nobel per l'economia Edmund Phelps.

Maggioranza e opposizione devono rendersi conto che gran parte dei risultati economici dipendono anche dalle loro scelte.

Di più, l'economia globalizzata esige una visione comune tra coloro che governano e coloro che producono.

Una cosa è certa: la globalizzazione non farà retromarcia.

Può essere un'eccezionale opportunità per qualsiasi sistema economico e politico che abbia il coraggio di fare scelte concrete. Ma può diventare una condanna capitale, se si resta prigionieri di vecchie certezze.

L'euro ha mandato in soffitta logiche e politiche economiche che creavano solo una temporanea illusione di ripresa, mascherando i deficit strutturali del sistema.

Oggi, per non rimanere schiacciati dalla concorrenza, dobbiamo avere il coraggio di cambiare.

In questo senso lo *shipping* va considerato un modello.

L'armatore ha da sempre dovuto impostare le sue strategie in modo da fronteggiare la concorrenza internazionale, restando sempre al passo – quando non riesce ad anticiparla - con la costante evoluzione dei mercati e delle nuove realtà.

I flussi di traffico si rimodulano in continuazione, così come i grandi centri di finanza crescono, declinano e risorgono: New York sta lasciando il passo a Londra; Hong Kong rischia di essere marginalizzata da Shanghai.

Intanto, mentre con destini alterni, l'Occidente cerca fortuna in Cina, la Cina stessa delocalizza produzioni e colonizza quell'enorme continente “abbandonato” che è l'Africa.

La Cina è ormai il principale mercato dell'interscambio mondiale, con porti, cantieristica e flotta che stanno scalando le rispettive classifiche internazionali.

Ma non c'è solo la Cina.

Come già sta avvenendo nell'area del Golfo Persico - e Dubai ne è un esempio eclatante - a breve termine economie emergenti, quali Turchia e Marocco, creeranno nel Mediterraneo una nuova geografia economica, con rilevanti effetti anche sull'offerta dei trasporti marittimi.

Sono tutte realtà in rapida evoluzione che confermano lo *shipping* protagonista dell'economia mondiale.

La catena produttiva è sempre più internazionalizzata e nelle strategie d'impresa la produzione è diventata

marginale ed ha passato il testimone al trasporto, specie quello marittimo, alla finanza e alla comunicazione.

Di più, la globalizzazione ha imposto il passaggio dal piccolo al grande. Le aziende devono superare la soglia critica della dimensione, pena l'uscita dai mercati.

In questi anni abbiamo assistito ad un aumento esponenziale dei flussi di merci.

Oggi nel mondo si trasporta addirittura più di quanto si produce, in quanto le produzioni delocalizzate impongono più spostamenti alla stessa merce.

Ciò evidenzia sempre più il ruolo e le problematiche relative ai sistemi di trasporto.

La pressione dei *container* sulle infrastrutture, il congestionamento dei nodi e le problematiche ambientali rappresentano per l'Europa una sfida.

Entro i prossimi dieci anni, i porti europei dovranno affrontare una crescita annua di traffico proveniente dall'Estremo Oriente compresa fra il 9 e il 13% annuo.

Da qui al 2020, il trasporto merci aumenterà del 50% e quello passeggeri del 35 %.

In questo contesto, l'Unione europea ormai da tempo ha posto la politica marittima al centro della sua strategia competitiva. La vasta consultazione lanciata dal Libro Verde sulla futura politica marittima europea, che sarà definita nel 2008, ne è la prova più evidente.

\*\*\*\*\*

Come ha risposto il mondo italiano dell'economia del mare alle sfide globali?

Perché citiamo sempre il miracolo spagnolo e non parliamo mai del miracolo italiano del mare?

Il nostro *cluster* marittimo ha realizzato in meno di vent'anni qualcosa di impensabile: un miracolo economico di rilevanti proporzioni, in controtendenza con altri settori economici. Un cambiamento rapido, segnato da un dinamismo formidabile che ha trasformato un'economia semi-marginale e periferica in un comparto vincente.

Insomma, un esempio di eccellenza per il Paese.

Guardiamo all'industria cantieristica: vent'anni fa era obsoleta e quasi morente, oggi è invece un comparto industriale ad alta innovazione. Oggi Fincantieri punta alla Borsa, per diventare - e lo può - il primo polo cantieristico d'Europa e sostenere la grande sfida all'Estremo Oriente.

Guardiamo alla nautica italiana, *leader* nella produzione dei *mega-yacht*, con cinque cantieri collocati stabilmente nelle prime dieci posizioni dei produttori mondiali.

Guardiamo al RINA. Negli ultimi anni il Registro Italiano Navale si è diversificato ed internazionalizzato, divenendo una grande realtà competitiva nel mondo della certificazione. Nella Genova post-industriale è una delle aziende più importanti anche a livello occupazionale.

E ancora.

Guardiamo ai porti: dopo la riforma degli anni '90, nonostante oggettive difficoltà, la portualità italiana ha

comunque intrapreso la strada dello sviluppo, seguendo una logica più vicina alle esigenze degli operatori.

Guardiamo al turismo che viene dal mare: in meno di vent'anni, viaggiare per mare è divenuto in Italia un prodotto di massa e di qualità. Gli ingenti investimenti in questa filiera hanno migliorato tutta la catena, contribuendo a bilanciare il turismo nazionale terrestre oggi in crisi. Crociere, traghetti e *super-yacht* ci collocano ai vertici mondiali per numero di passeggeri trasportati, personale occupato e fatturato.

Da ultimo, l'armamento italiano ha consolidato e rafforzato in modo deciso la sua presenza sulla scena mondiale, divenendo un comparto fortemente attrattivo per il mondo della finanza, dalle banche ai fondi di investimento.

Ed ha acquisito una nuova cultura manageriale.

L'armatore si è trasformato infatti in un soggetto che opera con logiche di tipo industriale e lungo tutta la catena logistica, dal mare alla terra: come terminalista, come operatore globale, come *tour operator*, investendo in infrastrutture tradizionali a terra ed in quelle che mi piace definire infrastrutture mobili di trasporto e di intrattenimento: navi sempre più grandi, più tecnologiche e più belle.

Sono stati, sono e riteniamo che saranno ancora, anni intensi e di eccezionale vitalità per l'armamento italiano.

E' ora opportuno e maturo il tempo per introdurre nel nostro ordinamento moderni strumenti come il *tax lease scheme* ed i fondi navali d'investimento, che sostengano gli armatori nei loro programmi di crescita.

Parimenti, lo Stato deve completare gli interventi in favore delle costruzioni navali a suo tempo approvati.

\*\*\*\*\*

Parlavamo dell'aumento dei traffici e delle difficoltà ad assorbire questa ingente quantità di merci.

Nel Mediterraneo la situazione rischia di risultare ancora più grave, soprattutto per la portualità italiana, debole proprio nei segmenti di traffico a più alto valore aggiunto, come quello delle merci in *container*.

Si continua ad affermare che l'Italia è o potrà essere la piattaforma logistica d'Europa.

Nutro forti dubbi, perché le distanze operative sono enormi e nel frattempo gli altri porti europei continuano a svilupparsi a ritmi sostenuti.

Piuttosto, dovremmo ritagliarci un ruolo centrale nel crescente interscambio intra-mediterraneo, per essere nei prossimi anni protagonisti nella zona mediterranea di libero scambio.

Comunque sia, dobbiamo procedere celermente cominciando con l'approvare in tempi brevi la riforma portuale: invece, in Parlamento i disegni di legge in materia non si contano più.

Mi preme qui sottolineare l'importanza del recente accordo interassociativo sulla disciplina dei servizi tecnico-nautici, sottoscritto da ben otto associazioni nazionali rappresentative dell'intero settore marittimo-portuale.

Abbiamo accettato gli ultimi passaggi normativi che hanno condotto all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, quale strumento necessario allo sviluppo infrastrutturale degli scali nazionali. Naturalmente, auspichiamo che tali ingenti risorse vengano utilizzate secondo sani principi di politica industriale e che possa essere garantito un controllo effettivo. E' evidente che solo *manager* di alto profilo potranno assicurare una gestione moderna ed efficiente dei nostri porti.

Detto questo, però, i nostri scali continuano a soffrire per la carenza di connessioni adeguate con gli *hinterland* serviti; i porti di *transshipment* sono lontani oltre mille chilometri dalle principali aree di produzione nella pianura Padana.

In altri termini: il sistema logistico italiano non funziona.

Ci sono segnali che testimoniano la vitalità e le potenzialità dei maggiori scali del Paese, ma non basta ancora.

I porti devono delineare obiettivi raggiungibili in tempi certi.

Il rischio che si corre è quello di dover far fronte alle esigenze nazionali ricorrendo a sistemi portuali di altri

paesi, geograficamente più lontani ma più vicini economicamente, perché inseriti in sistemi logistici più efficienti.

E allora sì che il Sud d'Italia sarebbe davvero “isolato”!

### *Privatizzazioni*

Anche in tema di privatizzazione e concorrenza i numeri ci danno ragione.

Nel 1993 la flotta facente capo ad armatori privati rappresentava il 72% del totale nazionale; il 18% faceva capo alle compagnie di navigazione della Finmare, il 9% all'Eni e l'1% alle Ferrovie dello Stato.

Oggi il 95% della flotta italiana è dell'armamento privato.

Non vi è stata alcuna ripercussione negativa a seguito delle privatizzazioni delle flotte di IRI e ENI, né dal punto di vista economico, né dal punto di vista della crescita della flotta, né, soprattutto, per quanto riguarda l'occupazione del settore: il meccanismo ha funzionato.

Ma allora, ripeto: che cosa aspettiamo a risolvere il problema della Tirrenia?

Escludo che si possa affrontare la questione con campagne di stampa.

Di certo, siamo nettamente contrari a prolungare le convenzioni con lo Stato in contrasto con le procedure europee.

Mentre siamo lieti che le nostre richieste di procedere ad una rapida privatizzazione di Tirrenia siano state accolte nel DPEF approvato dal Consiglio dei Ministri del 28 giugno scorso.

Nell'interesse di tutto l'armamento, occorrerà velocizzare al massimo tale privatizzazione: tempi morti sarebbero deleteri, *in primis* per la Tirrenia stessa che si troverebbe in uno stato di pre-liquidazione. Alitalia *docet*...

L'armamento privato è pronto anche in questa occasione a fare la sua parte, partecipando al tavolo istituzionale che dovrà concretizzare l'obiettivo politico del Documento di programmazione economica.

### *Cabotaggio*

Dal 1999, con l'apertura del cabotaggio alle altre flotte europee, la mancanza di norme strutturali ci costringe ogni anno ad un estenuante calvario di richieste, impedendo una precisa programmazione delle attività aziendali. Mi riferisco in particolare agli sgravi contributivi per le navi che operano in ambito regionale e locale, che svolgono un importante ruolo per la mobilità dei cittadini.

Abbiamo accolto con favore l'introduzione del cosiddetto *ecobonus*, quale incentivo allo sviluppo delle autostrade del mare.

Tuttavia, questo provvedimento tanto atteso, che prevede la ripartizione in tre anni di 240 milioni di euro tra le imprese di autotrasporto per incentivarle a scegliere il

mare, ad oggi non risulta ancora operativo. Anche per una visione disomogenea all'interno dell'Autotrasporto.

Spero di sbagliarmi, ma temo che i tempi per i necessari regolamenti attuativi saranno ancora lunghi.

Peccato, perché l'*ecobonus* potrebbe eliminare ogni giorno dalle nostre strade una coda di TIR di circa 120 chilometri, con evidenti benefici anche in termini di riduzione degli ingenti costi sociali legati agli incidenti e all'inquinamento.

### *Ambiente*

Proprio in tema ambientale, gli armatori italiani con grande anticipo si sono dotati di navi a doppio scafo, ben prima delle scadenze decise a livello internazionale.

Peraltro, il nuovo provvedimento per la demolizione volontaria delle ultime navi cisterna a scafo singolo, approvato dal nostro Parlamento con una copertura finanziaria minima in attesa dell'approvazione comunitaria, corre il rischio di rimanere inefficace qualora il rifinanziamento non fosse completato.

In questo caso, avremmo davvero solo perso tempo e "fatto scuola" a Bruxelles.

Notizie di stampa hanno recentemente richiamato l'attenzione sulle emissioni di anidride carbonica da parte delle navi.

Ma la nave, con il 2-3% di emissioni globali di CO<sub>2</sub>, resta il mezzo di trasporto più competitivo dal punto di vista del risparmio energetico e dell'impatto ambientale, con soli 10 grammi emessi per ogni km percorso, contro i 50 grammi di un TIR e i 110 grammi emessi in media da tutte le altre tipologie di mezzi stradali.

Queste sono le cifre indicate dall'associazione ambientalista internazionale Amici della Terra.

Proprio a Confitarma la Commissione europea ha affidato il coordinamento del progetto pilota EMAS Ship, che definisce le linee guida per l'adozione volontaria di sistemi di gestione ambientale da parte delle imprese di navigazione.

Comunque, per migliorare ancora le prestazioni ambientali del trasporto marittimo, è necessario un dialogo costruttivo tra armatori ed enti o istituzioni preposti alla tutela dell'ambiente.

### *Relazioni industriali*

I buoni risultati della politica sindacale in campo marittimo lo dimostrano.

Nel panorama delle relazioni industriali del mondo dei trasporti, generalmente caratterizzate da alti livelli di conflittualità, il nostro comparto rappresenta un'eccezione positiva.

Il dialogo costruttivo ha permesso, a noi e alle organizzazioni sindacali del settore, pur nel rispetto dei

propri ruoli ed interessi, di impostare una politica di sviluppo del settore.

Ne è la prova il recente accordo per il nuovo contratto collettivo di lavoro dei marittimi, concluso senza scioperi.

Credo che le Organizzazioni Sindacali e l'armamento, visti i risultati raggiunti sia dal punto di vista della flotta sia da quello dell'occupazione, possano essere soddisfatti di quanto ottenuto.

### *Formazione*

La straordinaria crescita e il rinnovamento della flotta italiana hanno bisogno della presenza a bordo di personale nazionale, soprattutto nei posti chiave del comando e della gestione, sia tecnica che alberghiera, delle navi mercantili da carico e passeggeri.

Numerose sono le iniziative avviate e promosse dall'armamento in Italia e all'estero per la preparazione a bordo, a terra e a distanza di personale qualificato.

Ma se davvero vogliamo promuovere tra i giovani le professioni del mare - che peraltro garantiscono interessanti livelli retributivi - oltre ad identificare le nuove figure professionali, come indicato nel rapporto che la Federazione del Mare ha presentato la settimana scorsa, occorrono sbocchi a terra per il personale navigante.

Occorre rendere evidente che si vuole superare una frattura esistente tra chi lavora a bordo e chi lavora a terra,

di cui l'impossibilità di votare sulle nostre navi, cioè in territorio italiano, è un esempio significativo.

Occorre infine un maggior coinvolgimento delle Istituzioni, con la rapida approvazione di nuove normative e la riforma degli Istituti nautici e professionali.

Purtroppo, manca ancora la tanto attesa correzione delle norme che consentirebbe agli allievi dell'Accademia della Marina Mercantile Italiana di Genova di sostenere al termine dei corsi gli esami per l'ottenimento della qualifica di ufficiali.

Così si mette a rischio la stessa Accademia.

Naturalmente, anche l'armamento dovrà essere più attivo nel *training* a bordo delle nuove leve. E in questo senso rivolgo un caldo invito ai nostri associati.

Sempre riguardo alla gente di mare, voglio sottolineare le perplessità che suscita l'ipotizzato accorpamento dell'IPSEMA (istituto assicurativo contro gli infortuni e le malattie) nell'INPS o nell'INAIL, nell'errata convinzione degli organi di Governo di perseguire così un'economia.

Conti alla mano, invece, ciò provocherebbe un aumento complessivo della spesa.

L'armamento è fortemente contrario e molto preoccupato: si rischia di sottrarre al settore marittimo uno strumento fondamentale e specialistico di tutela del *welfare*, peraltro presente in molti altri paesi europei, che ha dato e dà prova di efficienza e di gestione economica.

### *Rafforzamento del Ministero dei Trasporti*

La globalizzazione impone di essere competitivi a tutti i livelli: dalle imprese alla pubblica Amministrazione.

Spesso, in modo improprio, si tende ad identificare la politica con l'Amministrazione. Non è così.

Giovanni Agnelli, negli anni '70, quando era presidente di Confindustria, parlando delle inefficienze del nostro Paese, ricorreva al paragone di un uomo costretto a difendersi da una aggressione con un braccio legato.

Oggi, a maggior ragione, la competizione internazionale è troppo viva per lottare in tali condizioni.

Bisogna agire in fretta: non aspettiamo che altri Paesi continuino a batterci sul tempo.

La Danimarca, ad esempio, sta rafforzando l'efficienza – già elevata - del suo sistema amministrativo a supporto delle condizioni offerte allo *shipping*, promuovendo tale realtà con una forte attività di *lobby* e comunicazione, in un contesto già favorevole sotto il profilo finanziario e operativo, per candidarsi quale sede di molte imprese europee di *shipping*.

Non vi nascondo l'interesse già concretamente manifestato da alcuni operatori italiani.

E' un campanello d'allarme.

La nostra Amministrazione deve migliorare la sua competitività organizzativa e normativa ed essere messa in grado di lavorare. E di ciò si deve fare interprete la classe politica.

Le complesse vicende che hanno caratterizzato gli anni recenti dell'Amministrazione marittima sono note.

In poco più di dieci anni è passata attraverso:

- il ministero della marina mercantile;
- il ministero dei trasporti e della navigazione;
- il ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- il ministero dei trasporti.

Ciascuna di queste trasformazioni ha comportato una riorganizzazione, di volta in volta avviata e mai completata.

L'evidenza odierna è sotto gli occhi di noi tutti.

L'ultimo concorso per l'assunzione di risorse qualificate risale al 1995, ma nel frattempo molto del personale ha cessato il servizio e non è stato sostituito. Così, oggi, le due direzioni generali marittime contano appena una ventina di laureati in discipline giuridico-economiche. I dirigenti sono senza contratto individuale da sette anni.

Sfido chiunque ad immaginare tale quadro all'interno di un'organizzazione operativa come quella di un'impresa di navigazione.

In sostanza, l'azione politica, se da un lato ha accompagnato lo *shipping* e la portualità, consentendo loro di cogliere l'occasione presentata dallo sviluppo dei traffici marittimi e dalla globalizzazione, dall'altro non ha saputo garantire una macchina amministrativa efficiente, snella, motivata e formata.

È necessario riprendere una politica di investimento nelle risorse umane del nostro Ministero, chiudendo in maniera definitiva la stagione delle riorganizzazioni.

La pubblica Amministrazione è l'interfaccia immediata delle imprese: è quindi nostro pieno diritto pretendere dal Governo che sia all'altezza dei problemi da affrontare.

A tale riguardo, riteniamo necessario il riaccorpamento di tutte le competenze marittimo-portuali in un unico ministero.

Colgo l'occasione per esprimere l'apprezzamento delle imprese armatoriali per i funzionari del Ministero dei trasporti, che spesso lavorano in condizioni di obiettiva difficoltà.

Così come si è rivelata intensa la collaborazione nel CISM, il Comitato Interministeriale che ha recentemente licenziato il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima, fornendo altresì le istruzioni per la gestione della sicurezza nei traffici locali.

Ringrazio per il loro determinante contributo il Capo del Dipartimento della Navigazione e del Trasporto Marittimo ed Aereo, Silvio Di Virgilio, che presiede il CISM e il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Dassatti, che proprio ieri ha passato le consegne all'Ammiraglio Pollastrini, al quale rivolgo i nostri più fervidi auguri.

E non dimentichiamo, in tema di sicurezza marittima, il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio La

Rosa, per la forte sinergia che si è realizzata con la Marina Militare, a garanzia del libero svolgimento dei traffici mercantili nelle aree a rischio di attacchi di pirateria e nelle zone di guerra.

\*\*\*\*\*

Signor Ministro,

ho richiamato l'attenzione sull'esigenza di affrontare insieme le sfide della globalizzazione.

Purtroppo, per un lungo periodo noi armatori - e con noi tutto il *cluster* marittimo - abbiamo dovuto sopperire all'assenza di un riferimento politico.

Ne abbiamo assoluto bisogno, per riconsegnare in pieno il *cluster* al suo ruolo naturale di soggetto economico portatore di una cultura di impresa, con una visione globale, competitivo nel mondo e in grado di agire secondo logiche di mercato.

Ora che finalmente a livello politico la lacuna è stata colmata, noi armatori ci proponiamo quali protagonisti nel rispondere agli interessi economico-sociali dell'intero sistema marittimo.

Per quel che ci riguarda, attendiamo dal Governo chiari segnali:

- **rendere strutturali gli interventi per la navigazione di cabotaggio;**
- **procedere celermente alla privatizzazione della Tirrenia, rispettando le procedure europee nel caso di definizione di nuove convenzioni con lo Stato;**
- **adottare anche in Italia strumenti finanziari innovativi, quali i fondi di investimento navale e il *tax lease scheme*;**
- **assicurare il necessario supporto pubblico alle attività di formazione in campo marittimo;**
- **attuare un effettivo potenziamento dell'Amministrazione nel settore della navigazione marittima;**
- **lavorare ad una incisiva e celere semplificazione delle norme nazionali sulla navigazione;**
- **favorire scelte ambientali sostenibili.**

Sì, capisco, le nostre richieste possono sembrare numerose. Ma, analizziamole bene.

In realtà, chiediamo di accompagnare uno sviluppo ed un successo già in atto.

Chiediamo di adeguare i tempi della politica a quelli dell'economia.

Chiediamo che alla riflessione seguano le azioni.

Chiediamo che vengano affinati gli strumenti per crescere ancora.

Signor Ministro,  
chiediamo solo di crescere, per noi e per il Paese.

Grazie a tutti voi.