

ASSEMBLEA ANNUALE CONFITARMA

Roma, 5 luglio 2007

Intervento di CESARE DE PICCOLI, VICE MINISTRO DEI TRASPORTI

L'Onorevole Vice Ministro Cesare De Piccoli, inizia il suo discorso salutando le persone presenti, dopo la presentazione annuncia che interverrà il Ministro Bianchi.

“Posso tranquillamente concentrarmi, per quanto mi riguarda, su alcune questioni molto più specifiche e fare qualche considerazione. Poi credo che il Ministro avrà tutta la possibilità, anche sulla base della relazione e degli interventi, di potersi soffermare su alcune valutazioni di ordine generale che appunto attengono alla sua responsabilità e più in generale al Ministero.

Premetto che questa non è la prima occasione che mi viene offerta di poterci incontrare in questo nostro primo anno di attività e di lavoro, quindi a mio avviso può solo testimoniare le ottime relazioni con la vostra Associazione, anche se in questo contesto ognuno ha delle responsabilità precise a cui deve saper rispondere. Di questo io desidero dare atto e ringraziare il Presidente Coccia per come è riuscito a sviluppare questo sistema di relazioni e questo rapporto che ci mette nella condizione di poter fare al meglio le nostre attività, il nostro lavoro, senza incomprensioni.

E' stato un anno piuttosto difficile, come tutti quanti possono immaginare. Vi possono essere anche motivi di contrasto, ma sicuramente non c'è un atteggiamento di pregiudizio e questo è importante soprattutto per chi ha la responsabilità: da parte nostra a livello politico, per quanto riguarda voi la responsabilità di dirigere un'importante Associazione quale è la vostra.

Entro nel merito delle questioni che sono state poste nell'ampia relazione del Presidente Coccia, che io sostanzialmente condivido, anche là dove vi sono delle sottolineature critiche che ci riguardano, soprattutto là dove si sollecita l'iniziativa da parte del governo in primo luogo, quindi del nostro Ministero. Proprio però per il contesto, per il clima, molte volte appunto sono importanti oltre che le parole anche l'animus che in qualche modo le ispira, cioè la consapevolezza di essere un'importante Associazione dell'armamento italiano, di aver vinto delle sfide decisive, di cui è stata data testimonianza prima con l'iniziativa che ha preceduto la relazione del Presidente, e quindi di poter guardare al futuro non con tranquillità ma con la necessaria consapevolezza di giocarci bene la partita a livello globale, è a dir poco importante e notevole.

Non è così in tutti i settori dell'economia e quindi avere questa certezza ci mette nelle condizioni di focalizzare i problemi che dobbiamo affrontare; abbiamo un futuro che riguarda il cluster marittimo portuale che è una risorsa per il Paese, non deve quindi essere visto come un ostacolo.

Su questo non vi è ancora la giusta consapevolezza, adeguata e necessaria. Qui c'è uno sforzo che dobbiamo fare tutti noi, ma che dovete fare anche voi: cioè rendere più evidente - non è solo probabilmente un problema di comunicazione - al sistema Paese che questa è una risorsa importante, in cui vale la pena di investire, che deve avere un suo ruolo, una sua centralità, che va oltre le logiche del conto economico, dei punti percentuali del Pil, perché avere il 15% del Pil che però mi genera problemi enormi dal punto di vista sociale, dal punto di vista economico, dal punto di vista dei conti pubblici, dal punto di vista del carico anche di responsabilità che questo attiene, è un dato quantitativo che indica soprattutto dei problemi. Avere una percentuale inferiore di Pil, ma sapere che sarà sempre potenzialmente in crescita e che è una ricchezza per il sistema Paese, ciò ci fa assumere un atteggiamento diverso. Di questo purtroppo sostengo non ci sia la piena coscienza.

Credo che appuntamenti come questo siano importanti, perché è il contesto più favorevole dove il decisore politico possa recepire le proposte o richieste di una realtà economica del Paese rappresentata dalla vostra Confederazione. Questa affermazione nasce da alcune considerazioni.

L'impressione che non vorrei dare è quella che arriva il politico e quindi fare il discorso generale, globale, eccetera e sfugge invece alla concretezza dell'interesse imprenditoriale economico. Sostengo che questo sia un momento, che richieda una capacità di sintesi, di riuscire a fare tutti e due i ragionamenti perché quando il Presidente Coccia parla di globalizzazione, parla di tutte le implicazioni che questo ha, parla dei mercati globali, beh, se la politica non ha una capacità di previsione, che politica è?

Quindi noi dobbiamo avere la forza di stare nella concretezza del quotidiano, ma avere anche una forte capacità di previsione perché altrimenti questi cambiamenti che conosciamo non sono neutrali, sappiamo bene quanto è importante aver la capacità di prevederli e non sbagliare valutazione. Possiamo dire di avere la certezza che queste siano anche occasioni di confronto da questo punto di vista...

Con certezza affermo due cose: la prima, che il processo di globalizzazione dei mercati aperti è un processo irreversibile con cui dobbiamo far i conti; la seconda, che vorrei mettere con più forza al centro, riguarda l'ultimo vertice del G8 in Germania in cui i due argomenti che hanno tenuto banco e che hanno appassionato le leadership mondiali, sono stati i cambiamenti climatici e la crisi energetica. quindi, tutto quello che c'era da affrontare sull'argomento di globalizzazione e trasporti marittimi è stato trattato, vorrei sottolineare ancora una volta che i cambiamenti climatici e crisi energetica offrono una prospettiva per lo sviluppo dei traffici marittimi. La crisi energetica pone un problema di costi enormi e quindi noi ci siamo un po' distratti nel corso di questi ultimi anni come sistema Paese, ma occorre tornare a fare un discorso potente, e voglio dire in questa sede come se

stessi ad un'assemblea di autotrasportatori, un discorso di riequilibrio modale che è un'esigenza fondamentale ormai di tutti i paesi.

Il fatto che ciò sia al centro dei lavori delle classi dirigenti mondiali non deve ancora una volta attardarci come abbiamo fatto sul Far East, sulla Cina, dove siamo arrivati tardi. La crisi energetica impone modalità di trasporto rispettose dell'ambiente e a bassi costi energetici, questa è la sfida, questo punto di vista offre una potenzialità di crescita.

E per i cambiamenti climatici la stessa identica cosa. Su questo sarebbe interessante anche vedere degli studi in quanto per i trasporti marittimi non sono indifferenti le rotte, noi sappiamo cosa ha significato appunto il Far East. Il Far East non mette solo in gioco il Mediterraneo, il Far East ha dato centralità al Pacifico rispetto all'Atlantico. Probabilmente i cambiamenti climatici, come da previsioni, renderanno possibile, durante il periodo estivo, l'attraversamento dell'Artico, ciò implicherà ulteriori modificazioni per quanto riguarda le grandi rotte, quindi una capacità di previsione da questo punto di vista non è indifferente per chi vuol giocare la partita appunto sui mercati globali.

Possiamo concludere dicendo che, la politica se ne deve occupare, il decisore politico deve avere questa capacità di previsione, non può essere solo un discorso accademico o da fare una volta tanto perché su questo poi si innestano le politiche. Il decisore politico deve avere una sua coerenza, quando presenta i documenti di programmazione economica, quando presenta le sue leggi finanziarie perché deve sapere se un settore è in crisi e da' problemi o se un settore invece si può espandere e ha delle potenzialità.

E poi la sfida ultima della concretezza. Condivido il secondo punto .

Mi fa piacere perché vuol dire che circolano le opinioni sui punti di forza del cluster marittimo, cioè essere leader appunto in alcuni settori... La cantieristica, quindi, non è un'ideologia, è reperire nel mercato le risorse necessarie per far sì che il più grande gruppo in questo momento nella costruzione mondiale di navi cruise possa rimanere tale, perché è un obiettivo importante diventare primi, nonostante le difficoltà, ma è ancora più difficile rimanere primi e quindi avere questa capacità di autofinanziamento attraverso anche meccanismi di mercato.

Possiamo domandarci quali siano i punti critici. Ed è la seconda parte del mio intervento, sui cui vale la pena di soffermarci. Io non so se diventeremo la piattaforma logistica del Mediterraneo, comunque dobbiamo avere questa ambizione, questo obiettivo da voler raggiungere. Poi vedremo quello che accadrà, dove ci posizioneremo. risulterebbe strano per un Paese come il nostro che è posto al centro del Mediterraneo (ed acquisti i suoi 4-5 giorni nave,) non avere questa ambizione; sappiamo però che per essere davvero convinti e motivati dobbiamo fare delle cose, questo è il

punto vero, dobbiamo fare in modo di avere un sistema trasportistico ed una logistica che ancora non abbiamo e che si mantenga un vantaggio competitivo rispetto anche ai porti asiatici. Invece sappiamo che in questo momento non è così; questo vantaggio potenziale ce lo perdiamo per strada, ce lo perdiamo con una ferrovia che ancora non è all'altezza della situazione, e quindi tutto quello che recuperiamo nella linea marittima, tutto quello che recuperiamo nella competitività del porto, risulta vano se abbiamo un sistema infrastrutturale terrestre che non ha questa capacità di competizione. Quindi, il problema della crisi delle Ferrovie è un problema anche del cluster marittimo perché quello che succede, una volta sbarcato e imbarcato le mie merci, non è un problema indifferente se opero in un contesto di logistica, se opero in una logica che appunto non è solo la resa della merce, ma è il tempo da punto a punto, il tempo e il costo. Quindi se mettiamo a fuoco il trasporto ferroviario, non lo facciamo in alternativa a qualcuno o qualcosa, non lo facciamo perché è essenziale, lo facciamo perché non possiamo permetterci in questo nostro Paese, in cui vogliamo essere europei in tutto, avere l'8% delle merci per via ferroviaria. Per chi stiamo facendo l'alta velocità e l'alta capacità? Per chi stiamo investendo 65 miliardi di euro se non anche per fare un discorso di riequilibrio modale? Quindi tutto ciò non è in concorrenza con un'altra modalità, è una catena logistica che in qualche modo ha nei suoi vari segmenti, livelli efficienti di competitività.

Questo è il salto qualitativo che dobbiamo impegnarci a fare, come dimostrano le sfide vinte da parte dell'armamento italiano, noi dobbiamo continuare ad intervenire anche su altri settori al fine di rendere competitivo il ciclo, e questa è la politica che deve assumere assolutamente un governo al fine di garantire una giusta competitività.

E così dicasi per quanto riguarda il completamento dei processi di riforma nei porti. Il Ministro poi sicuramente ne parlerà, noi abbiamo concluso un nostro lavoro istruttorio, abbiamo un testo che può diventare tranquillamente la base di un disegno di legge, ci sono già altri provvedimenti all'attenzione del Senato; io mi auguro che il lavoro che abbiamo fatto, un lavoro di concertazione dove si è visto l'accordo tra tutte le associazioni del cluster per quanto riguarda la riforma dei servizi tecnico-nautici, l'accordo con l'Assoporti per quanto riguarda la riforma delle autorità portuali, l'accordo con le organizzazioni sindacali per tutto quanto riguarda la parte sociale, trovi appunto un suo sbocco in un testo legislativo che a questo punto mi auguro il Parlamento possa apprezzare; una volta tanto ognuno porterà a figurarsi i suoi contributi, però con l'obiettivo fondamentale di varare questa buona legge con tutte le modifiche del caso entro l'anno, perché ne abbiamo bisogno, così ne trarremo vantaggio tutti. E da questo punto di vista credo che anche qui sia un impegno politico che debba essere ottemperato.

Per quanto riguarda altri due punti relativi all'armamento. Si è conclusa una fase, si celebrerà il decennio che ha permesso di far diventare la flotta italiana quello che è con la vicenda del secondo Registro, che mi pare un punto importante, dobbiamo darci nuovi traguardi ambiziosi, dice il Presidente Coccia. E' un approccio giusto, ossia avere l'ambizione di aver salvato non solo la flotta italiana, ma di essere protagonisti nella sfida globale e la politica deve assecondare e aiutare questo sforzo con la sua autonomia, dicendo dove è d'accordo e dove non è d'accordo, ponendolo come un obiettivo condivisibile per il sistema Paese. Questo è il punto, è un obiettivo condivisibile come sistema Paese e quindi non ci devono essere Ministri amici o Ministri refrattari e ciò sarebbe un segnale vero di maturità.

E allora rendere strutturali gli interventi per il cabotaggio, avendo presente che stiamo parlando non solo di miliardi di euro, significa mantenere questi livelli competitivi, poi discuteremo sulla cifra, però mi piacerebbe che ci fosse un atteggiamento condiviso in Parlamento in modo che le vittorie abbiano sempre tanti vincitori, a differenza delle sconfitte.

Fare un discorso innovativo sui fondi di investimento navale e sulla tax lease scheme, anche questo è un elemento innovativo e proprio per questo si devono superare dei pregiudizi, perchè non siamo più nella logica dei vecchi aiuti all'armamento ma siamo appunto in una logica molto più sofisticata per incentivare meccanismi virtuosi da questo punto di vista, ossia premiare gli elementi virtuosi, e non operando in una logica di sussidio o dell'agevolazione tout court.

Quindi mi auguro che possa diventare anche questa una posizione comune rispetto alla finanziaria che ci apprestiamo a preparare e che spero prima di arrivare alla fase affannosa delle ultime ore, si riesca a trovare un momento di concertazione per preparare ed affinare bene questi strumenti, come abbiamo fatto già lo scorso anno, con importanti segnali di attenzione al cluster marittimo anche se limitati al settore portuale.

Abbiamo un appuntamento importante che è quello della privatizzazione della Tirrenia, sapevamo che dovevano giungere a questo appuntamento. Chi pensava, che la norma in finanziaria fosse solo un atteggiamento dilatorio per prendere tempo, si deve ricredere, era solo una norma che consentiva di evitare una situazione traumatica e anche un collasso di un'importante compagnia dello Stato, ma che diventerà ed è un valore per tutto l'armamento, l'armamento italiano. Il fatto che nel Dpef vi sia una chiara volontà in questa direzione, ciò sta a testimoniare che era una norma di salvaguardia non per prendere tempo. Anche in merito mi esprimerò con parole chiare. Ho apprezzato molto la battuta, che era indicativa, del Presidente Coccia. Noi non dobbiamo arrivare alla privatizzazione attraverso campagne, scandalismo, eccetera. Io ho partecipato alla trasmissione, se vi sono delle cose che non funzionano o che non vanno, vanno denunciate in quanto tali; abbiamo chiesto ai

nostri uffici di fare una verifica perché anche qui stiamo molto attenti! E lo dico a voi che so quanto grande sia la sensibilità. Il discorso sulla sicurezza marittima è un punto molto delicato, la nostra gente vuole viaggiare in navi crociera, vuole viaggiare in navi traghetto, in qualsiasi modalità in modo sicuro, indipendentemente da quale compagnia, ma se si crea su questo un punto, un'incertezza, i danni possono rivelarsi enormi. Quindi assolutamente non perdiamo di vista il vero problema sulle insufficienze e se riguardano Tirrenia, in qualche modo devono essere individuate anche le responsabilità, ma al tempo stesso non ci aiutano determinate campagne; e non ci aiuta questo modo per andare alla privatizzazione della Tirrenia perché la privatizzazione della Tirrenia, non ha bisogno di avere un contesto ostile, se vogliamo davvero farla.

Io sono sicuro che l'armamento italiano è in grado di gestire questa operazione, vanno individuate bene le procedure, le modalità e le finalità sapendo una cosa: qualunque sia la soluzione che daremo al problema Tirrenia, si dovrà tener conto della conformazione territoriale del nostro Paese dove ci sono delle popolazioni che abitano in determinati luoghi, in isole, che hanno il diritto ad un servizio universale 365 giorni all'anno. Certo, questo deve avvenire in maniera efficiente con il minor carico possibile per conto dello Stato, ma tale servizio deve essere comunque assicurato. Visto che in questo settore c'è un sistema di relazioni industriali che funziona, come è stato più volte ribadito, l'operazione Tirrenia deve essere gestito con la stessa metodologia, con la stessa capacità, con la stessa sensibilità che avete dimostrato nel gestire le relazioni industriali in tutti gli altri sistemi dell'armamento. Allora se abbiamo chiare queste finalità e avendo preso consapevolezza di quanto abbiamo intenzione di fare e dove vogliamo arrivare credo che questo percorso si potrà trovare, avremo dei problemi, sappiamo che è un cambiamento non di poco conto, ma abbiamo tutto l'interesse di creare questo contesto positivo a questa operazione.

Ultimo punto: il nostro Ministero. Ricostruire un Ministero è molto più difficile che sciogliere un Ministero. Capisco la vostra giusta richiesta, al di là di tutte le organizzazioni della politica, al di là dei cambiamenti che possiamo fare, è un vostro diritto avere nella Pubblica Amministrazione e nel decisore politico, un momento unificante; gran parte delle decisioni non sono più nazionali, ma diventano europee quando non sono internazionali, ci sono altri competitor che si muovono, basta il fatto ad esempio della Danimarca. Una Pubblica Amministrazione che sia efficiente a livello nazionale, molto attenta nel gioco degli interessi a livello europeo, è un elemento anche questo di vantaggio o svantaggio competitivo. Quindi la vostra è una richiesta legittima e credo che non avremo difficoltà da questo punto di vista; il Ministro parlerà della riorganizzazione del Ministero per dare una risposta precisa anche su questo punto.

Permettetemi una considerazione di carattere personale. Siccome sono stato a Napoli e lì avete festeggiato con una bellissima manifestazione l'armamento italiano, dove le famiglie hanno fatto grande l'armamento italiano, questo ci fa capire che l'armatore, comunque si parli, è sempre una cosa diversa dal semplice imprenditore ed è bene che questa originalità rimanga... Riguardo la proposta che ha avanzato il Governatore Burlando per l'anno prossimo a Genova, beh! se un veneziano viene qua e vede il peso di Napoli o Genova, sta zitto, ma credo che qualcosa di importante anche a Venezia si possa fare. Non abbiamo più quella flotta di una volta della Serenissima, però almeno il contesto rimane tale.