



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## Assemblea dei soci

**NAPOLI, 6 Giugno 2003**

*Relazione del Presidente  
Giovanni Montanari*



*Signor Ministro,  
Onorevoli Senatori e Deputati,  
Signor Vice Presidente della Confindustria,  
Amici e Colleghi!*

*Tenere la nostra Assemblea a bordo di una nave mi riempie di gioia, e per tanti motivi.*

*Il primo può apparire banale: siamo armatori, e la nave rappresenta il nostro mondo e il nostro strumento di lavoro.*

*Qui siamo a casa, ci sentiamo a casa. Ringrazio dunque con particolare calore Costa Crociere per averci invitati su questa meraviglia, e spero tanto che altri seguano il suo esempio negli anni futuri.*

*Riterrei ovviamente esentati i colleghi che operano con i rimorchiatori e le petroliere!*

*In secondo luogo ...che vi devo dire?...: di certo i nostri problemi non cambiano, restano tanti e difficili, ma parlarne sentendo il gusto e l'odore del mare mi pare li renda più affrontabili, più chiari.*

*Il mare è un elemento duro, talvolta impietoso, ma poi si giunge sempre in porto.*

*E, a proposito di porto, siamo in quello di Napoli, il che ci regala un ulteriore motivo di soddisfazione.*

*Storia, tradizione, bellezza e spirito vitale qui sono palpabili, tenuti insieme da un fantastico legaccio, leggero ma fortissimo, che è il sorriso.*

*A Napoli non contano le difficoltà o gli ostacoli - è scontato che ci siano - ma conta il quotidiano coraggio di affrontarli con la sorridente fiducia di vincere.*

*Io mi auguro, e ci auguro, di farci contagiare da questo sorriso partenopeo, condito - perché no? - con un pizzico di ironia, così da saper costruire giorno dopo giorno una Confindustria sempre più forte e fattiva.*

*Grazie a tutti di essere intervenuti.*

## **Quadro di riferimento**

Nel 2002 l'economia mondiale ha risentito dell'acuirsi delle tensioni internazionali, che si sono innestate su un suo andamento già di per sé riflessivo, per il rallentamento verificatosi in quella americana e in quella europea.

La produzione mondiale ha segnato anche nel 2002 una crescita modesta, dell'1,5%, uguale a quella segnata l'anno precedente.

Il commercio è cresciuto di poco, del 2,5%, andando meglio dell'anno prima, nel quale era addirittura calato, ma tenendosi molto lontano dall'incremento dell'11% verificatosi nel 2000.

Inferiore a quello del 2001 l'incremento del commercio marittimo, pari allo 0,7%, con un volume di merci trasportate di 5.550 milioni di tonnellate.

Nessun incremento si è verificato nella domanda di trasporto marittimo vera e propria, determinata non solo dalla quantità di merci trasportate per nave, ma anche dalla lunghezza delle rotte percorse: essa è stata pari a 23.250 miliardi di tonnellate-miglia

Mentre la domanda di trasporto marittimo risultava statica, almeno per buona parte del 2002, c'è stato un aumento dell'offerta di stiva, derivante dal saldo tra nuove costruzioni e demolizioni.

La flotta mondiale ha superato a fine anno gli 820 milioni di tonnellate di portata, con un incremento del 1,1%, crescita che non sembra orientata a rallentare.

Nei carnet dei cantieri, tra navi in costruzione e ordinate, ci sono altri 106 milioni di tonnellate di portata: di queste, oltre il 55% dovrebbe essere completato entro il 2003.

## **Mercato dei noli**

Lo squilibrio tra domanda e offerta di stiva ha frenato l'andamento dei noli, che hanno poi trovato una differente articolazione nei mercati di settore.

Nel trasporto di petrolio e dei suoi derivati, il più importante come quantità, c'è stata una flessione netta della domanda ed un aumento dell'offerta, con la conseguenza di un andamento depresso dei noli per buona parte dell'anno. Solo negli ultimi mesi abbiamo assistito ad una notevole ripresa per le unità più moderne, conseguente all'affondamento della "Prestige", che ha penalizzato il naviglio a scafo singolo più anziano.

Il trasporto marittimo di merci secche alla rinfusa ha registrato una crescita nel 2002, grazie soprattutto all'aumento di oltre il 6% della produzione mondiale di acciaio. Come conseguenza, anche i noli marittimi sono saliti, specialmente nella seconda metà dell'anno.

Un forte incremento ha registrato il traffico di container, nei quali vengono trasportati i prodotti finiti o semilavorati, incremento che ha interessato in particolare l'area asiatica, specialmente la Cina.

Nel traffico crocieristico, dopo la crisi seguita ai fatti del settembre 2001, si è visto un leggero aumento nel numero dei passeggeri.

## **L'Europa è leader nell'interscambio**

L'Unione europea rappresenta la principale protagonista dell'interscambio di beni nel mondo.

Più di un terzo del commercio mondiale, cioè oltre 1.870 milioni di tonnellate, trova la sua destinazione o la sua origine negli stati membri.

Circa il 70% di questi scambi extra-comunitari (oltre 1.300 milioni di tonnellate) avviene per mare: una quota che sale al 90% se si tiene conto della distanza percorsa.

Quanto agli scambi marittimi all'interno dell'Unione, essi raggiungono il 27% del totale (oltre 300 milioni di tonnellate). Tenendo conto anche delle distanze, la quota del mare sale al 42%.

Questi scambi commerciali sono destinati a moltiplicarsi: dal 2007, l'Unione Europea conterà 25 Stati membri.

Si tratta di un cambiamento profondo, che testimonia il tanto che è stato fatto, l'interesse per Stati costretti a lungo ad operare al di fuori delle regole di mercato, la volontà di porsi come polo di attrazione per realizzare compiutamente la democrazia, tanto sotto il profilo economico che politico.

Elemento non secondario per rendere un successo questa sfida è che l'Europa disponga di un sistema di trasporti efficiente e sicuro.

Il trasporto marittimo può e deve dare un importante contributo a questo fine.

### **L'Italia leader in Europa**

Nell'interscambio marittimo esterno dell'Unione europea, l'Italia è al primo posto, con quasi 240 milioni di tonnellate,

La nostra quota è di grande rilievo soprattutto nelle importazioni, dove sfiora il 20%.

La flotta italiana partecipa all'interscambio che fa capo al nostro Paese per il 12%, con quote in recupero a seguito della riforma della nostra navigazione internazionale, che ha restituito al nostro Paese in questo settore la competitività perduta.

### **L'economia marittima italiana**

Più in generale constatiamo che in Italia la produzione di servizi di navigazione mercantile, aggiornando ad oggi sulla base dell'inflazione i dati dell'ultima stima pubblicata dalla Federazione del Mare, ha un valore di oltre 13.250 milioni di euro.

Tale valore sfiora i 17.000 milioni di euro, se comprensivo delle attività collaterali.

E' cioè pari a quasi due volte la produzione nazionale di autoveicoli e a due volte e mezza quella di legno, arredamenti, prodotti plastici. Sul piano dell'occupazione, il settore dà lavoro direttamente o indirettamente a quasi 140.000 addetti, di cui oltre 80.000 dipendono dall'industria armatoriale e dal suo indotto.

Se poi si allarga la visione all'intero sistema marittimo, si raggiunge un valore di 27,6 miliardi di euro, il 2,3% del PIL nazionale.

Valori incredibilmente importanti.

Ma in un Paese come l'Italia si deve andare oltre.

Attraverso una ancor più incisiva politica marittima, potremmo raggiungere nel prossimo decennio paesi come Regno Unito e Olanda, la cui quota marittima sul PIL totale supera il 3,5%.

### **Rete dei trasporti italiana**

E' ormai un assioma condiviso da tutti che lo sviluppo dell'economia sia condizionato dall'esistenza di un efficiente sistema di trasporti.

L'Italia purtroppo ha due condizionamenti naturali ai flussi del proprio commercio interno ed esterno: la montuosità del territorio, in cui si inserisce la questione dei valichi, e i porti.

Intervenire sul primo aspetto richiede molti anni.

I porti invece, e la rete marittima che ad essi fa capo, possono diventare da un condizionamento un'opportunità.

E' infatti attraverso la navigazione che si sviluppa la rete intercontinentale e mediterranea che lega l'Italia ai mercati.

Non mi riferisco solo alle materie prime, che giungono quasi totalmente per mare, ad alimentare la nostra economia di trasformazione. Nei servizi di linea una ricerca effettuata dal CNEL ha messo in luce che abbiamo 52 collegamenti con le aree del Sud-Est asiatico, dell'America settentrionale, centrale e meridionale. Sono 120 i servizi internazionali che uniscono l'Italia al resto del Mediterraneo e oltre 160 ogni settimana le partenze internazionali di ferry dai nostri porti per il resto del bacino.

Incassi e pagamenti delle transazioni internazionali relative al trasporto marittimo sono stati nel 2002 pari a 10.150 milioni di euro, a fronte di 13.100 milioni di euro per l'insieme degli altri sistemi di trasporto.

Si tratta insomma di grandi numeri, che ben rappresentano il ruolo cruciale svolto dalla navigazione in un paese come il nostro.

Trasportare merci per mare è infatti:

- conveniente: il costo unitario del trasporto marittimo è nettamente inferiore al costo di qual-

- sicuro: il trasporto via mare riduce al minimo il rischio di incidenti e furti;
- certo: i tempi di consegna programmati vengono rispettati: niente code, niente traffico;
- rispettoso dell'ambiente: tra tutte le tipologie di trasporti la navigazione è quella che rispetta di più l'ambiente in termini di inquinamento ambientale, acustico e sociale.

## **Investimenti navali**

Gli armatori hanno effettuato ingenti investimenti.

La consistenza dell'intera flotta italiana al dicembre 2002 era di 10.386.000 tsl, dopo una punta di 10.414.000 tsl raggiunte nel luglio 2002.

La flotta italiana è una flotta giovane e specializzata grazie al notevole impegno dei nostri armatori, che negli ultimi 5 anni hanno immesso sul mercato 230 unità, per un valore complessivo che supera i 6 miliardi di euro.

L'età media della flotta italiana è di 12 anni, a fronte della media mondiale che si aggira sui 19 anni, e le prospettive sono per un ulteriore ringiovanimento.

I nuovi ordini di navi raggiungono i 5 miliardi di euro.

Per dare un'idea ai profani degli investimenti necessari per una nave, faccio alcuni esempi:  
il costo di una nave-cisterna varia oggi tra i 25 e i 65 milioni di dollari, a seconda delle dimensioni;  
quello di una gassiera dai 30 ai 150 milioni;  
per una nave portarinfusa siamo sui 18-35 milioni;  
le navi traghetto possono superare i 120 milioni di dollari;  
per una grande nave da crociera siamo ormai a cifre che si aggirano sui 500 milioni.

## **Finanziamenti**

Le cifre sopra riportate dimostrano che l'attività armatoriale è ad alto impiego di capitale.

Di qui l'importanza che per noi riveste l'efficienza del sistema finanziario.

Tuttavia i livelli di indebitamento sono controbilanciati da investimenti in beni strumentali che sono di fatto delle commodity; la nave, sia di nuova costruzione, sia di seconda mano, ha un suo mercato, con prezzi ufficiali e ben definiti che rendono il bene facilmente liquidabile.

L'ente finanziatore dovrebbe assumere le sue decisioni di investimento in tale ottica, in modo da non penalizzare il settore marittimo rispetto ad altri.

Inoltre, le statistiche di insolvenza sfatano il luogo comune che l'investimento nelle imprese armatoriali presenti particolari profili di rischiosità.

Voglio sottolineare che, soprattutto in Italia, lo shipping è costituito in grande prevalenza da imprese familiari.

Queste possono avere tanti difetti, ma danno la garanzia di voler proseguire nel tempo l'attività e accade spesso che facciano fronte alle obbligazioni anche con mezzi esterni alla società.

In questo quadro, il compito di noi armatori è sempre più quello di divulgare le nostre conoscenze di settore anche nei confronti della comunità finanziaria, affinché i meccanismi della nostra attività siano sempre più conosciuti.

In Italia la navigazione produce servizi per oltre 13 miliardi di euro e gli investimenti realizzati o avviati negli ultimi cinque anni superano gli 11 miliardi di euro.

Un mercato interessante e dinamico, che negli anni Novanta è cresciuto al ritmo di quasi il 9% l'anno.

Finanziamenti che si avvalgono di nuove tecniche finanziarie potrebbero permettere all'industria armatoriale di crescere ancora di più in competitività ed avere successo sul mercato.

## **Cantieristica**

Un comparto economico che è di naturale interesse per noi armatori è la cantieristica, che in Italia e in Europa sta attraversando un momento di grave crisi.

In proposito, ripeto quanto ho recentemente fatto presente anche al Presidente della Commissione europea: la politica dell'Ue per le costruzioni navali deve cambiare, evitando che vengano elargiti contributi per tipologie di navi per le quali la concorrenza asiatica è comunque vincente, ma sostenendo invece la produzione di unità tecnologicamente avanzatissime, tali da rendere meno influente il gap dei prezzi.

Dobbiamo assolutamente difendere i cantieri.

Un'area industriale e commerciale importante come l'Europa non può abdicare ad una presenza forte in questo settore, in cui lavorano migliaia di persone: non vorremmo in futuro essere costretti ad andare in Corea per sostituire un'ancora.

E' poi urgente che si provveda al rifinanziamento della legge n. 88 del 16 marzo 2001, in quanto sull'affidamento dato da questa Legge molti armatori e molti cantieri hanno formulato i loro programmi e non mi sembra giusto che iniziative riconosciute assistibili si trovino poi, di fatto, prive di assistenza per carenza di fondi. In passato per casi analoghi si è sviluppato un ampio contenzioso, che sarebbe oggi opportuno evitare.

### **Ambiente e sicurezza**

La qualità delle navi è strettamente legata a quella della tutela dell'ambiente marino e della sicurezza della navigazione.

In entrambi i settori, l'Italia è ai primi posti a livello mondiale.

Anzi, per quel che riguarda le ispezioni effettuate il nostro Paese è in testa tra quelli aderenti al sistema europeo di Port State Control.

Si può fare qualcosa di più? Certamente.

In Italia, grazie alla legge n.51 del 2001 è stata promossa la demolizione delle navi cisterna a scafo singolo con più di 20 anni di età, e la loro sostituzione con unità a doppio scafo.

Tuttavia, la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente richiederebbero il completamento della manovra, che andrebbe estesa al naviglio obsoleto anche non cisterniero, sinora non considerato.

Bisogna pensare inoltre anche alla sostituzione delle navi cisterna di minore tonnellaggio, che, in mancanza di incentivi adeguati, oggi sono di fatto escluse dalle politiche di rinnovamento.

Questa politica italiana è tanto più valida se si pensa che i porti mediterranei ricevono un sesto del greggio trasportato nel mondo via mare. I porti del Nord-Europa meno di un decimo.

L'impegno del Governo in materia di sicurezza e ambiente e l'assunzione di responsabilità da parte della nostra categoria, con la costituzione a Genova di un centro di monitoraggio e supporto per le crisi marittime, giustificerebbero ampiamente la richiesta di porre in tale città l'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

L'Europa può e deve giocare un ruolo trainante nell'innalzare gli standard internazionali riferiti alla sicurezza e all'ambiente.

Per questo misure utili sarebbero:

- rendere omogeneo il controllo della navi sub-standard, specialmente in Europa e nel Mediterraneo;
- assegnare alle navi sicure e moderne un bonus e un malus alle navi che non rispettino in pieno i regolamenti;

Azioni di questo tipo condurrebbero ad un ringiovanimento della flotta europea e mondiale, un ringiovanimento come già accennato che la flotta italiana ha già in buona parte realizzato (il 55% ha meno di dieci anni di età e il 34% meno di cinque).

Queste politiche contribuirebbero alla protezione dell'ambiente e ad una maggiore sicurezza delle navi, diminuendo concretamente i rischi.

Rischi che non andrebbero peraltro sopravvalutati, come risulta confermato dal calo di dieci volte degli sversamenti di petrolio verificatosi a partire dagli anni Settanta.

Ciò nonostante, la navigazione viene regolarmente messa sotto accusa dagli organi di informazione, e con essa la vasta maggioranza di armatori attenti a rispettare in pieno le regole.

## **Lavoro e Formazione**

Ma avere navi nuove non è sufficiente, se non disponiamo anche di personale altrettanto preparato e motivato.

Da molti anni il nostro settore è stato di esempio, per la capacità delle parti sociali di trovare accordi centrati sulla qualità degli equipaggi e sulla questione di mantenere o restituire competitività alle imprese italiane, in modo da assicurarne lo sviluppo e la capacità di dare occupazione. Quest'atteggiamento responsabile da parte nostra e delle Organizzazioni sindacali deve continuare: è uno dei punti di forza della nostra navigazione. Tengo a ribadirlo ora che è in corso il rinnovo dei contratti nazionali.

Scuola e formazione devono promuovere la professione marittima.

I dati più recenti dimostrano che il totale dei marittimi comunitari impiegati a bordo delle navi battenti la bandiera dell'Ue è diminuito del 40% rispetto al 1985 ed è certo che entro il 2010 vi sarà una grande carenza di ufficiali.

Gli armatori negli ultimi anni hanno concentrato i loro sforzi nel migliorare le caratteristiche tecniche delle navi. Ma occorre tenere ben presente che una nave moderna e ben strutturata può ricadere nella categoria delle navi sub-standard se il suo equipaggio non è ben preparato e adeguatamente certificato.

La verità è che il 90% dei sinistri marittimi è dovuto ad errori umani.

Migliorare la qualità dell'istruzione nautica è il modo per offrire ai giovani italiani la possibilità di scegliere la professione marittima, con la garanzia di ottenere opportunità di crescita professionale qualificata, in modo da potersi trasferire a terra dopo un certo numero di anni di imbarco.

## **Le "Accademie del mare"**

L'idea di Confitarma non è quella di ridurre gli Istituti nautici, ma di rafforzare il loro ruolo, trasformandone alcuni in vere e proprie "Accademie del mare", in grado di fornire una specializzazione ad altissimo livello per la nostra gente, attraverso attrezzature aggiornate, corsi a tempo pieno assistiti da forme di convitto, più stretti rapporti con le imprese. Ciò sull'esempio di quanto già avviene in paesi marittimi del Nord-Europa, ove sono state create vere e proprie "scuole di élite".

E' quanto mai importante rendere la professione marittima attraente per i giovani, non solamente dal punto di vista retributivo, ma anche dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro e dell'aggiornamento professionale.

Una scuola all'avanguardia, che dia sbocchi lavorativi certi, è senz'altro il miglior magnete per invertire l'attuale tendenza.

## **Un progetto di lungo termine per il settore marittimo**

Questo lo stato dell'arte.

E ora? Quale futuro ci aspetta?

Ricordo che il Libro Bianco sui trasporti dell'Unione europea indica nello sviluppo della modalità marittima l'unico sbocco sostenibile al previsto massiccio incremento dei flussi di traffico.

Ricordo che in questa ottica le linee-guida della Commissione europea, volte a mantenere l'industria nei paesi membri, suggeriscono di intervenire sul gettito fiscale e contributivo del settore e di adottare sistemi forfetari di tassazione, in modo da renderla più stabile, facilmente comprensibile e meno onerosa.

Ricordo che questa politica si è rivelata positiva e, ha spinto molti Stati ad adottarla in pieno, destinando i benefici previsti non solo alla flotta adibita ai traffici internazionali, ma a quella che opera sui traffici di cabotaggio.

Questo non è avvenuto in Italia, che ha escluso quasi totalmente il cabotaggio, in contraddizione con la conclamata volontà di incentivare le "autostrade del mare".



E' passato un anno: per l'armamento, un anno al rallentatore.

La crisi economica internazionale, l'instabilità e l'insicurezza della guerra, la ricerca di nuovi equilibri geopolitici.

Un anno difficile.

Particolarmente per il nostro settore, che da sempre, con una naturale identità globale, è sensibile al modificarsi degli equilibri internazionali.

Poco vento per le vele nel 2002. Anzi, calma piatta.

Ma fortunatamente il mare è vivo.

Siamo stanchi di vederlo considerare un agente passivo, che subisce, che aspetta, che ristagna.

E' il momento di invertire la rotta.

Di comprendere la funzione non più rinviabile che il mare può – deve – assumere nei processi politici ed economici dell'Europa e dell'Italia. Non più parole, ma fatti concreti.

Noi armatori proponiamo un progetto a lungo termine per il settore marittimo.

Il vertice europeo di Lisbona di tre anni fa, indicava come obiettivo "fare dell'UE l'area più competitiva del mondo".

Preciso – e vorrei che tutti lo ricordassero – che il Mediterraneo, di questo processo, è un motore fondamentale.

Ma le nostre navi ai costi odierni sono invece senza motore!

Viviamo immersi nel mare e sembriamo non accorgercene.

Eppure affacciandoci da gran parte dei balconi italiani lo vediamo, è proprio lì.

E allora perché non provare a fermarci un attimo e considerare quanto è importante per noi, quanto lo è sempre stato, quanto continuerà ad esserlo, che lo vogliamo o no.

Quanto ci conviene amarlo e valorizzarlo.

Quanto è elemento centrale – oggi, qui, in Italia – della nostra identità, locale e globale insieme.

La rinnovata centralità del Mediterraneo: questo è il tema da affrontare.

E non possiamo non farlo allargando lo sguardo oltre gli interessi concreti del nostro settore produttivo.

Un tavolo Signor Ministro e Signori parlamentari; poche persone, ma direttamente impegnate.

Perché l'Italia deve ancora rinunciare a svolgere un ruolo di cerniera politica, commerciale e logistica tra Unione Europea, mondo mediterraneo, Medio oriente?

Perché cedere ad altri lo spazio per costruire la loro egemonia nel Mediterraneo?

Dopo la guerra in Iraq ...

Oggi che sembrano individuarsi nuovi spazi di dialogo tra Israeliani e Palestinesi...

Oggi che ci troviamo a convivere con la difficoltà di affrontare il terrorismo...

Oggi che emerge con sempre maggiore evidenza la fatica dell'Occidente ad attribuirsi il compito di facilitare lo sviluppo democratico nel Sud del mondo...

Oggi che lo stesso Occidente è alla ricerca di nuovi equilibri, per far prevalere, nella politica internazionale e nell'economia globalizzata, la legge della pacifica convivenza e del miglioramento delle condizioni dei popoli...

...Oggi è il momento di affermare con decisione la posizione dell'Italia, di ricordarci e ricordare ai partner europei e atlantici che in mezzo al Mediterraneo ci siamo noi, che le rotte del commercio, i flussi marittimi, le integrazioni culturali, le relazioni politiche, non possono non vederci preparati e concorrenziali protagonisti.

È il momento di porci come interlocutori autorevoli e autonomi al Nord Africa, ai paesi del bacino orientale del Mediterraneo e del Mar Nero.

La politica marittima offre uno strumento già pronto alla politica estera: reti di collegamento, culturali, commerciali.

L'invito è utilizzare meglio questa rete di rapporti, rafforzandola e rendendola parte attiva di un progetto politico di ampio respiro.

Non si tratta di progetti utopici o di fughe in avanti: sono le statistiche che dimostrano come negli ultimi anni i traffici marittimi che hanno origine e destinazione nel Mediterraneo sono cresciuti. Si è sviluppata una rete di collegamenti efficienti, di scambi culturali e commerciali, di porti. Come nella famosa definizione di Braudel, il Mediterraneo è già "una rete di città che si tengono per mano". Una rete che deve crescere.

Da una parte di questa rete c'è l'Unione Europea.

Che – come dicevo – va allargandosi.

E noi? Che ruolo abbiamo?

Che ruolo avremo?

Come potremo essere più competitivi nella nostra rete di rasporto, considerati i lunghi tempi di realizzazione delle opere terrestri e soprattutto dei valichi?

L'Europa continentale ci vede ai margini. Anche noi vogliamo crescere.

Il Mediterraneo: questa la nostra ricchezza, questa la nostra opportunità.

Su cui investire, su cui lavorare.

A partire dai prossimi mesi, nel semestre italiano di Presidenza dell'Unione Europea.

Facciamo in modo che questa flotta possa giocare con le stesse carte che hanno in mano gli altri partner.

Siamo al centro di flussi internazionali che dal Mediterraneo vanno verso i Mari del Nord, l'Atlantico, il Medio e l'Estremo Oriente, l'Oceania.

Flussi che trovano snodi di grande rilievo nella complessa portualità italiana.

I porti di transhipment – Taranto, Gioia Tauro, in prospettiva Cagliari – sono fondamentali, in un'ottica di globalizzazione, nell'attività di smistamento e nei rapporti commerciali dei paesi del Mediterraneo.

E ci sono poi i porti tradizionali, da Genova a Trieste, che operano con una efficiente e capillare rete diretta.

La portualità, se supportata da adeguate politiche di sviluppo e rafforzamento, può diventare la cerniera logistica in grado di posizionare l'Italia all'avanguardia dello sviluppo marittimo e al centro dei flussi commerciali mediterranei e internazionali.

Cosa aspettiamo ancora?

Se questo è l'obiettivo – e questo è l'obiettivo! – se questo è il ruolo che vogliamo assumere, diventa fondamentale individuare come priorità non più rinviabile l'avvio di quelle grandi opere in grado di fornire al paese un sistema infrastrutturale moderno e funzionante e che tale sistema abbia eguale sviluppo sul mare.

Le infrastrutture sono il nodo essenziale per costruire una rete multimodale che colleghi l'Italia alle arterie europee, come il Corridoio 5, che unirà Lisbona a Kiev assegnando all'Italia una posizione centrale di collegamento verso i paesi dell'Est europeo.

Il settore marittimo è pronto a giocare il proprio ruolo.

E chi governa e decide?

Sarà con noi?

Poi ci sono i Balcani.

Un bacino di cui si parla solo per la mucillagine estiva è in realtà un mare vitale e ricco di scambi. Nel corridoio adriatico passano merci, persone, culture, passa l'innovazione, passa la democrazia.

In attesa della realizzazione del Corridoio 8 - dall'Adriatico ai Balcani, al Mar nero - si deve puntare sullo sviluppo dei rapporti marittimi. I flussi di traffico verso quei paesi, da Lubiana ad Istanbul, che ambiscono ad entrare nell'UE, possono e devono vederci protagonisti attivi e attori principali.

Permettetemi una piccola, apparente, digressione.

Il mare non è una barriera.

È uno spazio aperto, che collega e avvicina i territori che lo circondano.

È il luogo dello scambio e dell'incontro.

Dobbiamo lavorare perché non si trasformi in terreno di scontro.

Chiediamo che le merci circolino con sempre minori vincoli, che il commercio anche in quest'area a noi così vicina diventi globale, che si aprano occasioni di mercato nei paesi al di là del mare.

Siamo in attesa di vedere concretizzata l'Area di Libero Scambio Euromediterranea, che l'Unione europea prevede attuata entro il 2010.

Finora ci sembra che alle parole non seguano i fatti.

Osserviamo e aspettiamo, ma vogliamo anche essere stimolo attivo.

Lo sviluppo di un'area di libero commercio nel Mediterraneo potrà essere l'occasione di sviluppo per il Nord Africa, i Balcani, il Medio-Oriente.

Aiutare lo sviluppo democratico ed economico di questi Paesi - anche attraverso impegni concreti, come ad esempio fornire competenze e assistenza per lo sviluppo di porti e infrastrutture - consente di guardare in modo più equo anche all'immigrazione e alle politiche di integrazione.

Aiutare lo sviluppo, facilitare gli investimenti produttivi, creare lavoro, limitare i flussi clandestini, saper accogliere competenze e professionalità.

Quale politico può restare insensibile ad un progetto così affascinante ed immediato? ...governando un Paese che ha una flotta mercantile tra le più sicure e nuove d'Europa e del Mondo?!

Qualcuno ritiene di volerla valorizzare?

Non per le "piccole" utilità di noi armatori, ma nell'interesse del sistema-paese.

Vogliamo creare le condizioni per un maggiore sviluppo delle città marittime?

Gli esempi di successo ci sono già, a partire dalla rete portuale. Facciamola crescere.

Un porto non è solo uno strumento di commercio globale, diventa volano per lo sviluppo locale. Il nostro Centro Sud non ne ha forse ancora urgente bisogno?

E le imprese, anche quelle del Nord, non sono alla ricerca di investimenti vantaggiosi e produttivi?

Ancora una ultima osservazione prima di passare a proposte concrete.

Si parla spesso, a proposito dei flussi mercantili, delle "autostrade del mare". Un termine dal grande fascino immaginativo, allo stesso tempo concreto e progettuale.

Ma le "autostrade del mare" corrono un pericolo: tornare ad essere solo parole, uno di quei termini-ombrello sotto cui sembra ci sia tanto e poi non si ritrova più nulla.

Le "autostrade del mare" rischiano di diventare un feticcio culturale, un concetto abusato e senza concretezza.

Ridiamo un senso a queste parole.

Un senso che sia indicatore del futuro che vogliamo costruire noi che siamo abituati ad abitare il mare.

Un senso che renda accessibile a tutta l'opinione pubblica quanto vale quell'acqua salata che ci circonda, quali possibilità ci offre, quanto dobbiamo ancora imparare a conoscerla ed amarla.

Tutto ciò vale qualche ruota di carro ferroviario in meno?

Il Piano di Riordino approvato anni fa fissava per il 2003 il completamento del processo di privatizzazione delle imprese di navigazione ancora controllate dallo Stato.

Di questa operazione non si sente più parlare, anzi sembra che il Gruppo armatoriale pubblico stia effettuando investimenti per rafforzarsi. Siamo molto critici nell'apprendere delle ulteriori due

nuove costruzioni per la flotta di Stato, la cui realizzazione sarebbe ancora una volta in contrasto con quanto definito a livello comunitario, di non ampliare la capacità di trasporto dell' Azienda. E non si adduca come scusante il dar lavoro ai cantieri.

L' ho già detto, ma lo voglio ripetere: nel nostro Paese c'è necessità inderogabile di ricostruire almeno cento navi. E mi pare che possa bastare per riattivare tutti i cantieri italiani.

Si legge addirittura di un accresciuto ruolo dello Stato nel settore marittimo, con la giustificazione delle "autostrade del mare", anche attraverso la costituzione di nuove società pubbliche.

Questi atteggiamenti non possono che creare incertezza negli ambienti armatoriali riguardo al potenziamento della loro flotta, in programma o realizzato.

Sono certo che da azioni di questo tipo non potremo che ottenere altre conseguenze negative.

È nel senso complessivo di quanto detto – ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, allargamento europeo, flussi internazionali, cabotaggio, autostrade del mare – che chiedo, rappresentando non solo Confitarma, ma un interesse del Paese, una nuova, vera, progettualità per lo sviluppo del settore marittimo.

E' solo nell'ottica di un intervento di sviluppo dell'intero sistema che avanziamo le nostre proposte. Alle Istituzioni, al Parlamento, al Governo.

Dal quale continuiamo ad aspettarci molto.

Pronti a dare il nostro contributo di idee e fatti, fiduciosi di trovare interlocutori attenti e volontà politiche chiare.

Come ricordava qualche settimana fa la Confindustria, la stagnazione dell'economia italiana non può più attendere risposte: si deve ripartire.

Con la prossima finanziaria, una finanziaria di sviluppo.

Con il rispetto dell'impegno a ridurre la pressione fiscale. Con le grandi opere infrastrutturali.

Con le riforme strutturali di cui si parla da anni, che non dovranno più dimenticare – come spesso accade – il Mare.

## **Le proposte dell'armamento**

Se quanto abbiamo ora affermato relativamente al ruolo che l'Italia deve avere nel Mediterraneo è vero, ne consegue che il salto di progettualità che chiediamo al Governo e al Legislatore non può che riguardare: una politica infrastrutturale che inglobi ed equipari – anche sotto il profilo finanziario – la rete dei trasporti marittimi a quella dei trasporti stradali e ferroviari.

A riguardo mi piace ricordare alcune osservazioni fatte da un importante collega già nel 1998: (Pesate attentamente quanto vi sto per leggere)

*"...le vie tracciate (strade e rotaie) sono sempre state considerate più importanti delle vie non tracciate (rotte marittime ed aeree) ed hanno assorbito la maggior parte delle risorse finanziarie destinate ai trasporti. Le vie non tracciate ed in particolare quelle marittime, invece, sono state storicamente relegate ad un ruolo di mera sussidiarietà rispetto alle infrastrutture terminali...*

*Il problema è che il concetto di via non tracciata non può superficialmente fermarsi all'aspetto fisico...*

*Bisogna invece considerare i flussi di traffico e i servizi di trasporto che si sviluppano intorno ad esse, al fine di valutare la loro importanza sociale ed economica...*

*Dando alle rotte marittime la medesima dignità istituzionale attribuita alle linee ferroviarie ed alle strade si potrà finalmente iniziare ad affrontare le problematiche del trasporto marittimo senza i pregiudizi che ne hanno fino ad ora frenato il pieno sviluppo"* (Emanuele Grimaldi, oggi presidente degli armatori europei).

Il concetto teorizzato dall'amico Grimaldi dovrebbe far riflettere sull'eccessivo, per non dire incommensurabile, squilibrio fra l'attenzione dedicata anche sotto il profilo finanziario a strade e ferrovie e quella modestissima rivolta alla rete marittima.

La vicenda degli sgravi contributivi per le navi di cabotaggio è al riguardo emblematica. Nella finanziaria del 2003 detti sgravi sono stati in una prima fase azzerati, per essere poi reintrodotti nella misura ridotta del 25%.

Ciò ha significato un aumento del 20 - 25% del costo del lavoro.

Questo degli sgravi era l'unico modesto elemento a favore delle "motorways of the sea", caldegiate dal Libro bianco dell'Unione Europea e in Italia da autorevolissimi Vertici istituzionali.

Ricordo che nell'arco di una sola notte 160 grandi navi e molte altre più piccole hanno perduto 46 milioni di euro. Così si uccidono le aziende.

Al grande progetto delle "autostrade del mare" l'armamento aveva invece dato una risposta immediata con rilevanti investimenti, immettendo così sul mercato nuovo naviglio: 28 navi-traghetto, per un investimento complessivo di 1.580 milioni di euro.

E' evidente però che a tali massicci investimenti - che hanno creato su molte tratte, specie interne, un eccesso di offerta di stiva - doveva fare riscontro una risposta politica altrettanto puntuale e adeguata alle finalità che si vuole attribuire alla modalità marittima.

Se questa risposta ci fosse già con le navi esistenti si potrebbe avviare il progetto da sviluppare nel quinquennio prossimo.

In una recente riunione, che considero storica per la nostra Confederazione, tutti i settori dell'armamento hanno deciso di richiedere che ogni risorsa destinata alla navigazione vada solo al cabotaggio e alle "autostrade del mare", rinunciando a qualsiasi richiesta di settore, anche di grande importanza. E' una valutazione unanime che mi sembra molto rilevante ed anche in gran parte disinteressata.

Che questo sia il punto focale su cui incidere si evince chiaramente dall'andamento altalenante del tonnellaggio di bandiera italiana verificatosi nel 2002.

C'è stata una crescita costante del naviglio iscritto nel registro internazionale, mentre per il naviglio di cabotaggio, come nel 2001, il secondo semestre dell'anno 2002, coincidente con le incertezze della manovra finanziaria, ha segnato una vistosa flessione: meno 300.000 tonnellate.

Rivolgiamo quindi al Governo tre richieste fondamentali:

1- uniformare al registro internazionale la normativa di quello ordinario, sia per la realizzazione del progetto Mediterraneo/Autostrade del mare, sia anche per evitare distorsioni nel mercato;

2- accelerare l'introduzione di un incentivo per gli autotrasportatori che privilegino la modalità marittima nei trasporti interni. Si potranno così finalmente e concretamente alleviare i gravi problemi di congestione e di inquinamento che affliggono il nostro Paese.

3 -completare la privatizzazione del settore marittimo;

Questi punti fondamentali della manovra andrebbero integrati dall'aggiornamento e rifinanziamento delle leggi n. 51 e n.88 del 2001 in modo da completare il rinnovo del naviglio e le costruzioni avviate.

Una politica di questo tipo richiede una guida forte e convinta delle materie marittime, che sinora è mancata.

Posso comprendere il desiderio più che giustificato di smuovere prioritariamente un programma di opere pubbliche fermo da tempo e che in buona parte, se pure indirettamente, interessa anche noi armatori.

Ma ritengo che questa nuova progettualità marittima che proponiamo, se fosse accolta, meriterebbe una attenzione particolare e costante, tale da coinvolgere il Governo nel suo complesso, gli Organi legislativi e i soggetti istituzionali e sociali più attenti al mondo dello shipping.

Penso alle Regioni marittime e ai sindacati dei trasporti.

L'impegno governativo sarebbe anche essenziale per la tempistica. Ho in precedenza accennato alla straordinaria coincidenza di valutazioni politiche, economiche e trasportistiche che ci dovrebbero indurre ad una politica mediterranea.

Certe occasioni, per coniugarle in un unico disegno, potrebbero non ripresentarsi e vanno colte

quindi con celerità.

Altri Stati europei si affacciano nel Mediterraneo e possono proporsi come protagonisti alternativi a quanto noi proponiamo per il nostro Paese.

L'armamento ha tutto il know-how necessario, ha dimostrato di avere una sufficiente capitalizzazione, ha una esperienza internazionale non comune.

Siamo pronti a fare la nostra parte.

Vorrei che si smettesse di considerare gli interventi per la Marina mercantile come un grazioso dono fatto agli armatori.

A questo proposito, il Censis ha valutato che per ogni euro dedicato alla navigazione, c'è una crescita del reddito nazionale di 2,7 euro e che il gettito da essa dipendente è pari a 1.600 milioni di euro, più della metà dei quali viene dal cabotaggio.

Siamo pronti ad affermare la forza del mare.

Sembra paradossale. Il mare: il più fascinioso e misterioso degli elementi naturali.

Da sempre al centro di avventure, scoperte innovazioni. Mitico e ancora inquietante.

Ancora in attesa che noi piccoli umani impariamo a considerarlo nostro amico

Tanti anni fa – tanti davvero, oltre 2.000 – un grande condottiero volle portare decine di elefanti fino in Italia, contro i romani.

Passò per la Spagna, la Francia, oltrepassò le Alpi.

Credo che oggi un grande condottiero quegli elefanti – veri o virtuali, così come i carichi mercantili – li porterebbe per mare, su una bella e comoda nave.

Noi le navi ce le mettiamo. Sono pronte.

*I condottieri cosa vogliono fare?*





