

# Relazione del Presidente Nicola Coccia

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. È 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 inter-

nazionale, 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 si 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, cui si attribuisce 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 da ogni tonnellata di merce trasportata, 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 per-

sonale 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 - occorrono sbocchi a terra per il personale navigante, come indicato nel rapporto che la Federazione del Mare ha presentato il 26 giugno scorso.

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 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 economicità di gestione.

## 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 navigazione.

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 essa sia all'altezza dei problemi da affrontare.

A tale riguardo, riteniamo necessario anche 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.

# Intervento di Claudio Burlando, Presidente della Regione Liguria

Buongiorno a tutti. Come ho detto al Presidente Coccia, la concomitanza con un incontro da qui a pochi minuti al ministero per lo Sviluppo Economico, per un'azienda ligure in difficoltà che dà lavoro a centinaia di persone che stiamo tentando di salvare, non mi consente di fermarmi alla vostra Assemblea.

Ricordo con particolare affetto e commozione l'Assemblea del '96 in cui impostammo il discorso del doppio Registro.

Ho proposto a CONFITARMA, che si è mostrata disponibile, di tenere la prossima Assemblea il 27 febbraio del 2008 al Palazzo Ducale di Genova, con un'iniziativa da realizzarsi insieme alla Regione e agli Enti Locali, perché il 27 febbraio del '98 fu pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la legge sul Registro Internazionale. Mi sembra che sia importante fare una riflessione, a dieci anni da quella data, su quanto successo alla nostra flotta: in un panorama di competitività difficile del Paese, questo è un settore che invece ha saputo competere e crescere in questi anni.

Questa legge fu successivamente implementata da una successiva Finanziaria, estendendo non tanto il principio, che c'era già, quanto l'applicabilità piena anche al settore crocieristico. Abbiamo oggi una flotta che è circa tre volte quella del '98, e questo mi pare un risultato importante.

Sono molto lieto e grato a CONFITARMA per aver accolto questa proposta e mi scuso ancora se non potrò partecipare ai vostri lavori per questa concomitanza per noi molto delicata e importante. Vi ringrazio per questa opportunità e sono molto contento di potervi rivedere a Genova in una stagione leggermente anticipata rispetto alle vostre consuetudini. Sarà un'occasione per stare insieme, per riflettere su quello che è accaduto al nostro mondo e per capire se non si possa crescere ancora, in un settore in cui abbiamo dimostrato capacità e competitività.

Grazie e buon lavoro.

# Intervento di Aldo Grimaldi, Past President Confitarma

Signore e signori buongiorno, buongiorno a tutti e buona giornata.

Questo è un giorno eccezionale. Ho avuto la gioia (anzi doppia gioia), quando è stato istituito il Registro Internazionale, di avere come Ministro Burlando e oggi di averlo captato mentre stava con noi in aereo. Gli ho detto: "come! E' importante che tu venga perché senza di te non è più l'Assemblea", e lui gentilmente, malgrado i suoi numerosi impegni, ha accettato. E' una vicenda strana questa del Registro Internazionale; io ero allora Presidente e due volte alla settimana venivo a Roma per svolgere i miei compiti. Un giorno, che era esattamente il 7 di gennaio, il giorno successivo all'Epifania, sono in aereo; di solito io prendo i primi posti per poter scendere rapidamente e non perdere tempo, e invece avevo la seconda fila. Mi sono un po' meravigliato e in più l'aereo aveva qualche minuto di ritardo. Dissero che aspettavano delle persone importanti. A un certo momento arriva il Ministro Burlando con il suo seguito e capita esattamente sulla poltrona davanti alla mia. Io durante il viaggio ogni tanto "tuzzuliavo", detto alla napoletana, lo toccavo e gli parlavo di un argomento, e poi un altro, e poi un altro. Quando siamo arrivati ha detto, Aldo, ma perché non ci vediamo al ministero? Io sono rimasto un poco pensieroso, perché dovevamo creare la commissione per le elezioni del successivo Presidente e quindi avevo degli obblighi. Il Ministro ci ha pensato un momentino poi ha detto, ma guarda, ci possiamo vedere anche un'altra volta. Ho detto, dentro di me, Aldo, ma come, il giorno dopo l'Epifania, non ci sta nessuno, tu hai a disposizione il Ministro, sei così sciocco che non ci vai? Allora, ho detto, no, no, io vengo immediatamente. Mi sono preso il Direttore Generale di Confitarma e sono andato... Ho avuto la gioia di vedere un tavolo dove c'erano tutti i Direttori Generali, Ministro, eccetera. Allora io gli dico guardi, io come Presidente ho preso un impegno nei confronti dei miei associati, che se entro maggio non viene approvato il Registro Internazionale, sono liberi di mettere le navi sotto la bandiera che vogliono: c'è una questione d'obbligo dal punto di vista naturalmente dei costi di esercizio, eccetera. Allora lui mi guarda e dice, bah, va bene se a questa data, eccetera eccetera. Io gli stringo la mano, dico, ma perché proprio questa data? Sì perché è il mio compleanno. Allora dico, lo festeggiamo bene tutti quanti! E così quel giorno avemmo la conferma del Registro Internazionale. Poi come al solito la burocrazia prese un po' di tempo, per cui venne ufficializzato sotto la presidenza del mio successore Paolo Clerici, e ne sono felice.

Quindi lo dobbiamo al Ministro Burlando, se oggi come oggi siamo arrivati intorno ai 13-14 milioni di tonnellate di naviglio, con il traguardo dei 20 milioni di tonnellate, perché diversamente, come diceva il Presidente Nicola Coccia, nel 2004 avremmo avuto zero traffico italiano, mentre invece noi siamo entro le prime dieci nazioni del mondo. Quindi ringrazio ancora, il ministro Burlando che ora è Presidente della Regione Liguria, che ancora sta facendo tanto per il nostro settore.

Grazie, cordiali saluti.

# Intervento di Paolo Clerici, Past President Confitarma

Due parole.

Mi sono emozionato, come quando dieci anni fa, per la prima volta, ho parlato in questo splendido salone da presidente della Confitarma.

Ricordo molto bene l'*iter* per l'approvazione del provvedimento che istituiva il Registro Internazionale. So che Claudio Burlando ha avuto parecchie difficoltà a fare accettare anche all'interno del suo Governo questa nuova impostazione; per cui, devo ringraziarlo veramente più di una volta.

Ricordo quando, proprio in questa sede, egli arrivò all'ultimo minuto con la proposta di legge, che poi trovò applicazione un anno, un anno e mezzo dopo. Claudio, ti ricordi? era stata appena stampata e ci fu un'ovazione da parte di tutti, perché tutti allora ci rendevamo conto che, se questo non fosse avvenuto, forse oggi non saremmo qui, oppure saremmo un decimo di quelli che siamo.

Vorrei però ricordare un'altra cosa, che l'*iter* del Registro Internazionale fu iniziato dal presidente Antonio d'Amico: non fu iniziato né da me, né da Aldo Grimaldi. I tempi chiaramente non erano ancora maturi, per cui ci vollero veramente sette, otto anni per portarlo a termine, però l'iniziatore di tutto questo fu Antonio d'Amico.

Ancora grazie.

# 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 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 il contesto, per il clima (molte volte appunto sono importanti oltre che le parole anche l'*animus* che in qualche modo le ispira), 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 e 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 a 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 neu-

trali, 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*: *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 ideologia, 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 (con un vantaggio di 4-5 giorni nave sul nord Europa) 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. Una volta sbarcate e imbarcate le 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. 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'Assoportori 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. È 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, perché 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 gestita 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 li 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.

# Intervento di Alessandro Bianchi, Ministro dei Trasporti

Desidero esprimere il più vivo ringraziamento al Presidente Nicola Coccia per aver chiesto la mia partecipazione all'assemblea di CONFITARMA.

L'intervento del Vice Ministro De Piccoli, che ha affrontato puntualmente una serie di problematiche sollevate dal Presidente Coccia nella sua relazione, argomenti che costituiscono le questioni di fondo del settore degli armatori, mi consente di circoscrivere il mio intervento ad alcune considerazioni di carattere più generale.

Ho letto, nella relazione del Presidente Coccia che il settore ha fatto registrare una crescita del 35% dal 2000 e addirittura del 16% negli ultimi 18 mesi: sono numeri importanti, evidente dimostrazione dell'ottimo lavoro realizzato negli ultimi anni.

Le percentuali di crescita appena ricordate assumono una rilevanza ben maggiore se messe insieme ad alcuni altri elementi che ho ascoltato oggi qui: la qualificazione e il ringiovanimento della flotta – ad esempio – sempre più eco-compatibile, grazie alla quale è stato praticamente quasi completato il processo di sostituzione delle navi con quelle a doppio scafo.

L'impegno per la realizzazione di una mobilità eco-compatibile è al centro dell'attenzione del Governo tutto, del Paese, del Parlamento, del ministero dei Trasporti in particolare. Un problema che interessa e inevitabilmente fa incrociare e sovrapporre le politiche per la navigazione marittima con quelle per il trasporto terrestre e ferroviario.

Il ministero è fortemente impegnato a mettere a punto il nuovo Piano generale per la mobilità, i cui principi cardine possono essere sintetizzati in tre parole: efficienza, sicurezza, sostenibilità.

Circa l'80% delle merci oggi in Italia vengono trasportate su gomma. Il nostro obiettivo è di trasferire una quota sempre maggiore di traffico dalla strada al mare. I benefici sarebbero enormi, per la sicurezza come per la salvaguardia dell'ambiente.

Mi rendo conto che si tratta di argomenti che abbiamo già più volte trattato e che, dopo un anno di governo, è giusto cominciare a parlare di risultati oltre che di obiettivi da raggiungere e di progetti da attivare.

Abbiamo messo in campo un provvedimento che si chiama eco-bonus che incentiva il trasportatore che decide di scegliere il tragitto via mare in alternativa a quello via terra.

Mi fa piacere riscontrare che la vostra associazione ha condiviso l'utilità e la positività di questo provvedimento. So bene anche che andrebbe tutto molto meglio se aumentassero le risorse a nostra disposizione per incentivare queste politiche.

Le autostrade del mare potrebbero essere anche una delle più importanti soluzioni disponibili per affrontare la questione spinosissima che si sta aprendo in questo momento nel Sud Italia e che riguarda la ristrutturazione dell'ultima tratta della Salerno - Reggio Calabria. Si prevede che su questo tratto di autostrada ci sarà una chiusura quasi totale di circa venti chilometri di percorso, che provocherà danni enormi alla mobilità per la città di Reggio Calabria e per i collegamenti con la Sicilia. Giudico molto positiva, tra le tante ipotesi sul tappeto, quella proposta da CONFITARMA, secondo la quale con qualche intervento di incentivazione sarebbe possibile incrementare del 20-25% il coefficiente di riempimento delle navi che in questo momento da Salerno si imbarcano per la Sicilia.

Si tratta di una straordinaria possibilità, che è possibile mettere in atto in modo più facile e immediato, per affrontare il problema.

L'errore che non dobbiamo commettere però è di identificare le autostrade del mare con l'ecobonus, si tratta di un provvedimento assai parziale immaginato per incentivare un trasferimento modale.

Il concetto di fondo dell'autostrada del mare è che noi dovremmo spostare, dovremmo attuare politiche e dovremmo essere capaci di mettere in atto linee d'azione e interventi in conseguenza di quelle politiche perché si attivi, si moltiplichi per dieci, per cento il traffico via mare lungo parti della nostra penisola, peraltro molto distanti, ma anche con altre destinazioni, soprattutto dell'area mediterranea. Si tratta proprio di incentivare, di ampliare un modo ultrasecolare di trasporto che

in questo momento abbiamo l'opportunità e la necessità di sviluppare al massimo.

L'augurio che faccio, anzi l'impegno che prendo – è meglio che un Ministro prenda impegni piuttosto che fare auguri – è che lavorando sulla prossima Finanziaria, la voce "autostrada del mare" non sia limitata soltanto alla conferma o all'incremento dell'ecobonus ma sia aperta a costruire le condizioni normative e finanziarie perché si possano moltiplicare per più e più volte le rotte via mare.

Io sono convinto che l'Italia possa diventare la piattaforma logistica d'Europa. Per farlo abbiamo bisogno di buoni collegamenti tra i nostri grandi terminali, che stanno prevalentemente al sud, su tutti Gioia Tauro e Taranto, e i grandi mercati del Nord. Significa, né più né meno, che dobbiamo essere capaci di migliorare, ma di molte volte, le attuali modalità con cui avviene il trasporto via terra, prioritariamente via ferro, dal Sud verso il Centro-Nord. È questo uno degli altri fronti sui quali è necessario concentrare i nostri impegni.

Il richiamo ai successi del comparto dell'armamento è legato anche al fatto che questo è stato capace di allargare il proprio ambito di competenza ad altri aspetti della navigazione, come la cantieristica, il diporto, i porti.

Noi abbiamo fatto uno sforzo notevole lo scorso anno nella Finanziaria, partendo dal presupposto che si dovesse attribuire autonomia finanziaria alle autorità portuali. Continuo a pensare che è stata una scelta positiva, sicuramente in linea con le aspettative che il mondo dei porti aveva posto. Nei giorni scorsi abbiamo dato attuazione a due dei commi della Finanziaria relativi a un finanziamento di 10 milioni per 15 anni, ed un secondo di 15 milioni per 15 anni, che adesso sono stati posti a disposizione dei soggetti che potranno usufruirne.

Penso che dovremmo metterci in un atteggiamento rispetto alla finanziaria 2008 molto diverso da quello che abbiamo avuto nel 2007. Intanto per la semplice ragione che l'anno scorso fummo aggrediti dai tempi della finanziaria in un momento in cui il governo si era appena insediato. Alcune cose non abbiamo potuto realizzarle così come volevamo ed era meglio fare, ma penso fosse davvero difficile fare di più con il poco tempo a nostra disposizione. Ora siamo sicuramente più preparati, abbiamo una consapevolezza più chiara di quali sono le questioni da affrontare e abbiamo anche i tempi giusti per farlo. Il Dpef varato la settimana scorsa ha disegnato lo scenario da promuoversi per la Finanziaria: abbiamo qualche mese di tempo davanti a noi per lavorare a costruirne le parti specifiche.

Su che cosa? Questo era il secondo punto che volevo toccare. Qual è in sostanza il terreno di confronto che CONFITARMA, attraverso la relazione del Presidente di oggi, pone al Governo? Quali sono le questioni che chiede di affrontare perché si possa andare nella direzione di sostenere il percorso di crescita è già in atto?

Mi pare di poter dire che sono sostanzialmente tre, una di carattere assolutamente generale, cioè la condivisione degli obiettivi di fondo del percorso che CONFITARMA, il mondo che fa riferimento a CONFITARMA, sta percorrendo. In sostanza mi pare che l'indicazione per cui gli armatori vogliono diventare protagonisti dello sviluppo economico del sistema mare sia l'obiettivo di fondo sul quale dovremmo esprimerci in termini di condivisione o meno. Io credo di poter dire con grande sicurezza che questo proposito sia del tutto condiviso dal Governo, è del tutto condiviso certamente dal ministero dei Trasporti.

È nostra intenzione accompagnare al meglio il percorso che deve portare al perseguimento di questo traguardo, garantendo più condizioni, alcune delle quali sono strettamente quelle che riguardano CONFITARMA e cioè accompagnare il lavoro, le attività dell'imprenditoria del mare. L'altra è quella di assicurare attenzione ai diritti, alle esigenze e alle domande che pone l'utenza rispetto al tipo di servizi che vengono resi non solo dal mondo dell'economia del mare in generale. Infine è necessario riservare la massima considerazione al mondo del lavoro, che è una componente direi assolutamente non trascurabile della questione che dobbiamo insieme affrontare. Dosando opportunamente, calibrando opportunamente le esigenze che derivano dal tenere presente tutti e tre questi aspetti, gli interessi e le esigenze degli imprenditori, quelle legate alla domanda e alle aspettative dell'utenza e quelle legate al mondo del lavoro e dell'occupazione, riusciremo sicuramente a mettere assieme le nostre forze.

Una seconda questione che è stata sollevata mi pare con forza è quella dei tempi. Il presidente ci chiede di ricondurre i tempi della politica a quelli dell'economia. Non c'è dubbio che i tempi del mondo della politica sono del tutto diversi da quelli dell'economia: a nessuno dobbiamo spiega-

re che una decisione che si forma in un Consiglio di Amministrazione di una società ha ben altri tempi di quella che si forma, non dico in un Parlamento, ma anche in un Consiglio dei Ministri. Questa dobbiamo accettarla come una realtà e lavorare all'interno di questa distinguendo però due cose. Se distinguiamo cioè il tempo della politica dal tempo dell'Amministrazione possiamo lavorare sul tempo dell'Amministrazione per fare in modo che sia se non così veloce come il tempo delle decisioni aziendali e dell'economia, almeno vicino a questo. Possiamo avvicinarci. È uno sforzo che, le assicuro Presidente, stiamo facendo.

Io sono nuovo a questo ambiente, ma non sono nuovo al mondo dell'amministrazione pubblica e da decine di anni soffro, per aver gestito vari tipi di organismi, delle lentezze del mondo amministrativo, però so anche che ci si può lavorare dentro, ci si può lavorare perché non è una caratteristica strutturale dell'Amministrazione quella di essere lenta, è una ricaduta di alcuni modi con cui la nostra struttura amministrativa si è formata, alcuni dei quali non sono eliminabili del tutto, altri lo sono. Io credo che in quest'anno il tempo di reazione nelle decisioni e nelle azioni del nostro ministero sia sostanzialmente cambiato e questo va incontro alle esigenze che lei poneva. Vi chiedo, chiedo a tutti voi di non dimenticare che il tempo della politica, se si deve avvicinare a quello dell'economia, non può trascurare quello della società: la società pone esigenze come le pone il mondo e le regole dell'economia, che non possiamo non prendere in considerazione. A noi, alla politica, la responsabilità di dosare questi tempi. Quindi, come dire, avanti con più velocità, con discernimento e giudizio.

La terza questione è quella di dare seguito alle dichiarazioni di buona intenzione o comunque al fatto, il Presidente l'ha riconosciuto, che si è perlomeno superata la frattura, la disattenzione, la lontananza del mondo della politica dal mondo del mare: questa attenzione c'è, non è solo nelle presenze fisiche nostre alle vostre occasioni, che pure in genere è il terminale significativo di un comportamento. Crediamo di averlo in parte dimostrato, ci ripromettiamo comunque di continuare a dimostrarlo il più possibile, però bisogna far seguire a queste dichiarazioni di intento e a questi buoni auspici azioni concrete e strumenti operativi con i quali dare seguito, dare corpo a queste azioni. Ne sono state indicate alcune, le riprendo brevemente.

Il potenziamento dell'amministrazione, e qui è bene ricordare tutte le difficoltà legate al fatto che nel giro di alcuni anni il vostro referente politico ha cambiato faccia già quattro volte. Non voglio con questo sottrarmi ad alcuna responsabilità, ma credo sia meglio mettere da parte momentaneamente i tre precedenti ministri e cominciare a parlare di quello che possiamo fare insieme noi ora. Credo che quest'ultimo cambiamento qualche fatto positivo l'abbia comportato. Ne ha comportati sicuramente anche di negativi, legati soprattutto al fatto che la nostra operatività come ministero dei Trasporti è stata fortemente condizionata per lunghi mesi e fino a pochissimi mesi fa da questo cambiamento e dalla necessità di ripartire competenze, attribuzioni, risorse, persone. Oggi però la condizione che si è creata è ottimale: il ministero dei Trasporti si occupa esclusivamente di trasporto, di tutto quello cioè che attiene alle modalità con cui si muovono le persone e le cose da una parte all'altra. Non ci occupiamo di costruire strade, di realizzare infrastrutture in genere, che ovviamente sono il supporto della mobilità, ma ci occupiamo di come è possibile con queste infrastrutture e con le infrastrutture che ovviamente si continueranno a realizzare e alle quali diamo il nostro contributo di idee, ci si può muovere diversamente, in diverse condizioni.

C'è poi un altro aspetto che è stato evidenziato con riferimento a queste azioni e strumenti da rendere disponibili: si tratta sostanzialmente di alcuni interventi di carattere normativo taluni, di carattere finanziario altri, che sono stati elencati con molta precisione dal Presidente nella sua relazione: rendere strutturali gli interventi per la navigazione di cabotaggio, adottare strumenti finanziari innovativi di vario tipo, lavorare a un'incisiva e celere semplificazione delle norme. Vedrei inoltre la necessità di assicurare il supporto pubblico alle attività di formazione in campo marittimo. Questo pacchetto di carattere normativo e finanziario ad un tempo, può essere l'oggetto di un lavoro che chiederei a tutti voi di fare insieme. Ci sono già alcuni settori che ci vedono lavorare insieme, in particolare il tavolo del mare che il Vice Ministro De Piccoli presiede da un anno a questa parte. Vi proporrei, in questa fase che ci vedrà subito impegnati, sin dalle prossime settimane, a costruire la prossima Finanziaria, di creare un gruppo di lavoro congiunto che si esprima e metta a punto questi provvedimenti. Poi sarà compito nostro cercare di implementarli al meglio all'interno della Finanziaria 2008.

È questo un modo, caro Presidente, per dare risposta positiva alla sua richiesta di passare dal pensiero all'azione: passiamo all'azione insieme. Credo che il Vice Ministro De Piccoli possa gestire al meglio questo lavoro congiunto.

Sulle scelte sostenibili abbiamo già detto qualcosa, condividiamo talmente questo argomento che è inutile continuare a ripetercelo.

Ci sono poi invece alcune questioni di tipo particolare, una per tutte quella legata alla privatizzazione di Tirrenia.

De Piccoli ha già detto sull'argomento. Il problema Tirrenia se non affrontato ci creerà gli stessi problemi di Alitalia. Forse avremmo dovuto cominciare un po' prima a trattarlo. Lo abbiamo fatto solo per un aspetto, quello di chiedere più tempo. Ho l'impressione che la Comunità Europea questo tempo non ce lo darà, il 2012 non sarà facile ottenerlo e allora il 2008 tornerà una data cogente. Il concetto non è tanto quello della privatizzazione, bensì quello di rispettare il principio della liberalizzazione, in questo come in altri settori. In campo ferroviario ci siamo arrivati già. Qui si tratta di avviarlo. Siamo in presenza in questo caso di un vecchio e arrugginito monopolio di servizio. Secondo me, quando si parla di liberalizzazioni dei servizi, di servizi come quelli del trasporto, l'obiettivo è di riuscire a mettere insieme efficienza del servizio, economicità della gestione, tutela degli aspetti occupazionali e del lavoro. Questa è l'equazione a tre incognite di Tirrenia.

Proprio perché il segnale che serviva deciso è arrivato col Dpef; proprio perché, come accennavo, credo che la Comunità Europea non ci darà il tempo che volevamo, è indispensabile che ci mettiamo a lavorare subito. Posso dirvi che c'è stata una riunione la settimana scorsa a Palazzo Chigi proprio per decidere l'insediamento di un tavolo a Palazzo Chigi su questo argomento. Ovviamente il tavolo sta a Palazzo Chigi non solo perché porta a livello più alto la sede in cui discutere, ma anche perché consente di allargare il confronto a tutti i soggetti che hanno titolo a parlarne insieme. Bisognerà lavorare attorno a un punto fermo, quello del piano industriale presentato un mese fa all'incirca da Tirrenia e che aveva come riferimento temporale il 2012 però.

Dobbiamo avere la consapevolezza che si tratta di un tipo di servizio che in alcune aree, penso al Golfo di Napoli o ai vari arcipelaghi che stanno in giro per l'Italia, deve affrontare anche i termini di un servizio pubblico che molto spesso arriva ad essere molto vicino a quello di un servizio sociale. È un aspetto che non possiamo trascurare, è un aspetto anzi che dobbiamo mettere dentro lo stesso meccanismo con il quale costruiamo un processo virtuoso, aperto, responsabile, di liberalizzazione di questo servizio. Per le Ferrovie mi sembra che ci stiamo vicini. Ma lì c'è un'accumulazione di conoscenza più avanzata. Spero che rapidamente riusciremo a metterlo a punto anche per la navigazione marittima e con riferimento al problema Tirrenia.

Tutto qua Presidente. Ho preferito trattare un po' di temi generali perché quelli puntuali li ha ben trattati il Vice Ministro De Piccoli. Le ribadisco l'offerta di lavorare insieme. Non lo dico per fare un bel gesto di apertura formale. Abbiamo creato altri tavoli di questo tipo con risposte molto positive. Su tutti potrei portare l'esempio di quello sull'autotrasporto, terribilmente faticoso e difficile. Sicuramente avremo meno problemi a lavorare insieme a voi che con loro, eppure anche con gli autotrasportatori, in quasi otto mesi ormai di lavoro, su un tema che sembrava impossibile risolvere per le distanze abissali che c'erano, abbiamo ottenuto buoni risultati. Stiamo lavorando assieme a loro: l'idea che dovesse venire dal settore dell'autotrasporto stesso il contributo a fare sì che diminuisse il numero di automezzi che cammina sulle strade è una cosa che non era affatto scontata e sulla quale adesso invece stiamo cominciando a ragionare. Molto più facilmente, lo ripeto, avremo modo di intenderci sui nostri tavoli.

Caro Presidente, lei ha chiuso la sua relazione dicendo: signor Ministro attendiamo solo di crescere per noi e per il Paese; io le dico: Presidente, lavoriamo insieme per crescere, cercando un ragionevole equilibrio tra gli interessi economici che il vostro mondo mette insieme e le esigenze sociali che un governo e un ministero deve comunque saper rispettare. Se costruiremo insieme questo equilibrio credo che potremo andare lontano e noi non mancheremo di fare la nostra parte.