



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

La scelta del mare

Un grande progetto di politica dei trasporti
per la competitività delle imprese,
per la crescita del sistema economico
e per la qualità dell'ambiente.

aderente a

CONFINDUSTRIA

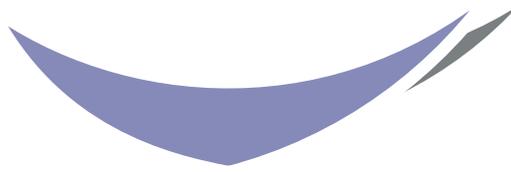


BIANCA

Indice

La scelta del mare.	1	3. Quali rotte per la scelta del mare?	19
Un grande progetto di politica dei trasporti per la competitività delle imprese, per la crescita del sistema economico e per la qualità dell'ambiente	1	3.1 Politica di rafforzamento della competitività dell'armamento e della bandiera italiani	19
Indice	3	3.1.1 Navigazione internazionale	19
Sintesi	5	3.1.2 Navigazione in cabotaggio	19
		3.1.3 Formazione	20
1. La crisi del sistema dei trasporti terrestri in Italia	8	3.2 Politica di rafforzamento della qualità della flotta di bandiera	20
1.1 La continua ascesa dei trasporti stradali	8	3.3 Flotta pubblica: privatizzazione	20
1.2 La saturazione dei corridoi terrestri	9	3.4 Politica per lo sviluppo del trasporto marittimo e fluviale a corto raggio	21
1.3 I danni per la collettività e i costi esterni del sistema di trasporto	9	3.4.1 Misure di rafforzamento della competitività del trasporto via mare a corto raggio	21
1.4 La domanda di trasporto del sistema Italia e le previsioni infrastrutturali per il prossimo decennio	11	3.4.2 Promozione della progettualità e dell'imprenditorialità	21
		3.5 Disciplina portuale	21
2. Una grande opportunità a portata di mano: la scelta del mare	14	3.6 Politica ambientale	22
2.1 La collocazione geografica.	14	3.7 Rinnovo dell'azione legislativa e amministrativa	23
2.2 La liberalizzazione delle attività portuali e la ripresa dei traffici	14	Appendice	
2.3 Il mare, infrastruttura naturale	15	Dati statistici 2000	25
2.4 Scelta di consenso ambientale	15	La flotta mercantile italiana nel 2000	26
2.5 Opportunità per il Meridione	15	Andamento dei traffici nei porti italiani	31
2.6 Opportunità settoriali e macroeconomiche	16	La flotta mondiale	33
2.7 Rafforzare la competitività delle imprese italiane per migliorare la sicurezza dei traffici e la tutela ambientale delle nostre coste	17	La sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino	37
2.8 Un ruolo guida per l'Italia nell'attuazione della politica europea, favorevole allo sviluppo del trasporto via mare	18		

BIANCA



Sintesi

Per le caratteristiche di mobilità del capitale “nave”, nonché di internazionalizzazione del sistema delle regole del trasporto marittimo, delle tecnologie, del *know how* imprenditoriale e, sempre più, anche degli equipaggi, l'impresa armatoriale è oggi una delle più soggette ai fenomeni di globalizzazione e, per questo, anche tra le più facilmente e rapidamente delocalizzabili all'estero. Il mercato dei traffici internazionali, caratterizzato per molti anni dall'attrattiva delle bandiere di convenienza, vede oggi un apporto della flotta di bandiera italiana limitato all'11,2% del totale delle merci movimentate nei porti italiani, nonostante il forte dinamismo dimostrato dal nostro armamento nell'ultimo decennio (forti investimenti, ampio ricorso al nuovo registro internazionale, etc.).

Nello stesso tempo, il cabotaggio fra porti italiani è stato recentemente aperto alla concorrenza fra armamenti comunitari, molti dei quali beneficiano di condizioni organizzative, fiscali e contributive molto favorevoli, con la conseguenza che il settore corre oggi seri rischi sia a causa della possibile penetrazione delle flotte di bandiera estera, sia per le prospettive di delocalizzazione all'estero dell'armamento e delle imprese italiani.

Negli ultimi anni, infatti, altri Stati membri comunitari (Gran Bretagna, Olanda, Francia e Germania, ad esempio) hanno realizzato politiche marittime molto aggressive, caratterizzate dall'adozione di strumenti innovativi di rafforzamento della competitività, che hanno posto l'Italia in una situazione di ritardo, particolarmente grave, nel cabotaggio tra porti nazionali, e sono oggi in grado di esercitare una forte attrazione anche nei confronti del nostro armamento.

E' inoltre opportuno sottolineare che esiste un grave problema di carenza di marittimi qualificati provenienti dai paesi industrializzati, e quindi anche da quelli dell'Unione europea richiesti dalla normativa

nazionale, sia per l'imbarco su navi adibite al cabotaggio sia destinati a quelle adibite al trasporto internazionale. Da un lato una tale carenza ha riflessi sulla sicurezza del trasporto marittimo, dall'altro più volte si è rischiato di fermare delle navi e ciò costituisce un incentivo ad iscriverle sotto bandiere, anche europee, che non presentino tali vincoli.

E' quindi prioritario che il Governo e il Parlamento avviino un pacchetto di misure urgenti per riportare la bandiera italiana a condizioni di parità con quelle estere.

Innanzitutto, è necessario che, preso atto delle necessità di riordino delle amministrazioni centrali, il complesso delle competenze riguardanti i trasporti marittimi (traffici, porti, cantieristica, lavoro, sicurezza della navigazione, etc.) sia interamente attribuito alla responsabilità di una specifica sede istituzionale, che assicuri a materie strettamente interconnesse le necessarie condizioni di continuità e coordinamento, oltre che di uniformità con le disposizioni internazionali e comunitarie.

Il pacchetto di misure urgenti per rafforzare la competitività delle imprese di navigazione dovrà prevedere almeno:

- 1) la possibilità di optare per un regime forfettario di determinazione del reddito d'impresa basato sul tonnellaggio (*tonnage-tax*) per le navi iscritte sia nel registro ordinario che in quello internazionale, in analogia a quanto già realizzato con successo dai regimi fiscali europei più avanzati (greco, norvegese, olandese, tedesco e inglese);
- 2) l'eliminazione delle diversità di trattamento fra registro ordinario e registro internazionale, a partire dall'estensione al primo del regime di sgravi contributivi e di agevolazioni fiscali previsto per le navi adibite al trasporto internazionale (si noti ad esempio che la flotta greca è iscritta ad un unico registro);

- 3) il rafforzamento del processo di internazionalizzazione degli equipaggi e il contestuale avvio di un programma di formazione professionale, al fine di sopperire alla grave carenza di marittimi di vario livello e specializzazione, sia italiani che stranieri, dotati delle necessarie qualifiche richieste dalle normative internazionali;
- 4) l'accelerazione del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia e la ridefinizione del regime delle convenzioni con lo Stato per le attività di servizio pubblico, onde evitare limitazioni alla concorrenza nel trasporto marittimo e quindi alle possibilità di crescita dell'armamento privato.

Una volta realizzate queste misure sarà possibile avviare un programma di legislatura di più ampio respiro, pienamente rispondente alle potenzialità del trasporto marittimo. La pianificazione dei trasporti finora realizzata ha fortemente sottovalutato le opportunità offerte al nostro paese dal trasporto marittimo e, in particolare, dalla flotta di bandiera.

La navigazione mercantile, sia internazionale sia di cabotaggio, è infatti la prima modalità di trasporto in termini di traffico complessivamente sviluppato (tonnellate-chilometri), mentre risulta seconda rispetto alla strada solo se si considera il peso delle merci trasportate, indipendentemente dalla distanza.

Un impegno del Governo e del Parlamento per una precisa e convinta politica di promozione del trasporto marittimo, in un'ottica pienamente integrata con le esigenze dell'intero sistema dei trasporti, consentirebbe di conseguire fondamentali opportunità in termini di riduzione dei costi per le imprese, di volano economico (in particolare attraendo localizzazioni logistiche e industriali intorno ai porti del Meridione) e di riduzione degli ingenti danni ambientali e sociali dei trasporti su strada, assicurando inoltre tempi veloci di realizzazione dei progetti, investimenti del tutto contenuti rispetto alle altre modalità di trasporto e un'occasione unica per mitigare il dissenso ambientalista alle grandi opere terrestri.

Inoltre, una politica specifica di rafforzamento della competitività dell'armamento italiano, favorendo il recupero dell'incidenza della bandiera nazionale nella copertura dei traffici da e per l'Italia, permet-

terebbe di moltiplicare i già consistenti effetti benefici offerti dall'armamento nazionale a livello settoriale (17.000 miliardi di produzione netta, che diventano 25.000 se si tiene conto del settore marittimo allargato ai porti, ai servizi e alla cantieristica), occupazionale (30.000 addetti, che diventano circa 80.000 nel settore allargato) e macroeconomico (attivazione di risorse nel complesso dell'economia nazionale per 53.000 miliardi l'anno).

Senza trascurare che una politica di recupero della competitività delle imprese di navigazione italiane consentirebbe di rafforzare la sicurezza della navigazione e la tutela ambientale dei nostri litorali (per le prerogative tecnologiche, organizzative e di disponibilità del nostro armamento), emarginando la concorrenza sleale del naviglio *substandard* che solca le acque del Mediterraneo.

In seguito all'eliminazione delle diversità di trattamento fra registro ordinario e registro internazionale e all'introduzione della *tonnage-tax*, sarà possibile accompagnare la politica di sostegno della bandiera italiana con misure di promozione della qualità e competitività del naviglio, attraverso i seguenti strumenti:

- rafforzamento delle tecnologie e delle dotazioni (ad esempio, rifinanziamento dello schema di aiuti alla rottamazione del naviglio cisterniero obsoleto);
- diffusione di sistemi innovativi di gestione (sistemi organizzativi, informatici, telematici) della qualità del servizio, della sicurezza e dell'ambiente;
- promozione di iniziative di formazione aggiuntiva del personale tecnico e dei marittimi per il miglioramento continuo delle prestazioni.

Un altro importante ambito d'iniziativa politica riguarda il trasporto combinato marittimo (le cosiddette "autostrade del mare") in sostituzione di quello "tutto strada".

Occorre potenziare le risorse organizzative e finanziarie destinate all'elaborazione di progetti di *short sea shipping* fra porti italiani e fra di essi e quelli comunitari. Inoltre, lo sviluppo del trasporto marittimo dipende anche dagli interventi sul sistema dei prezzi.

A fronte delle difficoltà di aumentare i prezzi dell'autotrasporto in chiave di internalizzazione dei

costi esterni, una convinta politica di agevolazioni a favore del trasporto marittimo a corto raggio, attraverso misure fiscali e riduzioni delle tariffe portuali, consentirebbe di modificare gli attuali rapporti di convenienza fra modalità, alleviando il traffico merci sulle nostre autostrade.

E' ovvio che la politica governativa di potenziamento del trasporto marittimo a corto raggio deve fare i conti con le precarie condizioni infrastrutturali in ambito portuale (aree, banchine, magazzini, etc.) e peri-portuale (raccordi stradali e ferroviari, accessi etc.), nonché con il processo di riforma degli enti e dei servizi dei porti.

L'autonomia finanziaria e la continua proliferazione delle autorità portuali (con i conseguenti rischi di dispersione delle risorse pubbliche), nonché la inadeguata rappresentanza dell'armamento nei Comitati delle autorità, mal si conciliano con l'esigenza di indirizzare specifiche risorse al pieno dispiegamento delle potenzialità offerte dal trasporto marittimo.

Occorre quindi rafforzare la capacità di indirizzo e verifica del sistema di governo nei confronti delle autorità portuali (ad esempio, stabilendo criteri per un'allocazione trasparente e razionale delle risorse statali, introducendo efficaci procedure di controllo della spesa, etc.), nel rispetto delle loro prerogative di autonomia decisionale e finanziaria. Anche la politica ambientale può contribuire ad uno sviluppo del traffico marittimo.

Una politica ambientale di emergenza, conflittuale

e limitata alla sola tutela dall'inquinamento marino non può che fare male al paese, producendo danni certi e rilevanti per l'intero sistema economico e vantaggi incerti, oltre che circoscritti a livello locale.

Al contrario, una politica di sviluppo sostenibile, cioè impostata sul dialogo razionale e sulla piena integrazione della tutela dell'ambiente nelle politiche di sviluppo, avrebbe l'effetto di rafforzare la capacità competitiva delle imprese proprio a partire dai fattori ambientali.

Una politica ambientale integrata nella politica dei trasporti, sviluppando il traffico marittimo e le interconnessioni fra modalità, avrebbe il duplice effetto di ridurre gli ingenti costi sociali dovuti agli attuali squilibri e di apportare significativi incrementi di produttività al sistema delle imprese. Infine, va prestata particolare attenzione alla qualità complessiva dell'assetto istituzionale nazionale e internazionale in campo marittimo. In un settore tanto vasto e complesso, soggetto ad un sistema di regole con caratteristiche sovranazionali, è necessario non solo mantenere un unico centro di coordinamento per tutte le materie riguardanti la navigazione (ivi incluso il lavoro, la sicurezza e i controlli delle navi a qualsiasi titolo), ma anche assicurare condizioni di efficienza della pubblica amministrazione nelle procedure autorizzative e di controllo, oltre che di razionalità e semplicità degli adempimenti posti in carico alle imprese.

1. La crisi del sistema dei trasporti terrestri in Italia

Tendenze internazionali e specificità nazionali hanno accresciuto nell'ultimo decennio il ruolo strategico del sistema dei trasporti nell'ambito dell'economia italiana. Fenomeni di crescente ampliamento e integrazione dei mercati internazionali, quali quelli che oggi sono indicati come "globalizzazione", sottopongono tutte le economie avanzate ad un processo di competizione in cui il trasporto economicamente competitivo di beni, ivi inclusi i fattori di tempo e di qualità del servizio, gioca un rilievo crescente. Inoltre, l'economia italiana, trasformatrice per eccellenza, risponde ad un modello di flussi di trasporto aperto sia all'approvvigionamento di materie prime e semilavorati all'estero, che all'invio a destinazione finale di prodotti trasformati, e questo in una penisola circondata dai mari, con un accesso all'entroterra europeo ostacolato dall'arco alpino, con un territorio ad altimetria fortemente variabile e con una disponibilità relativamente scarsa di spazio pro-capite.

1.1 La continua ascesa dei trasporti stradali

In questo contesto e sotto la spinta di queste dinamiche essenziali, i volumi di traffico complessivi del nostro sistema di trasporto delle merci sono continuati ad aumentare e questo incremento è stato assorbito quasi completamente dalla modalità stradale:

- dal 1990 al 1997 (Conto Nazionale dei Trasporti - CNT, 1998) i volumi di traffico su strada sono aumentati da 176 a 222 miliardi di tkm (+ 26%), quindi con un ritmo di crescita di circa il 3% l'anno; i volumi di traffico su rotaia, invece, dal 1990 al 1998 (CNT, 2000) sono aumentati da 21,8 a 25,4 miliardi di tkm (+16%), cioè ad un ritmo nettamente inferiore rispetto alla strada. Nell'interscambio con l'estero (importazioni ed esportazioni) le merci trasportate su rotaia sono addirittura diminuite del 19%, passando da 31,7 a 25,7 milioni di tonnellate tra il 1990 e il 1997 (CNT, 2000). Secondo dati recenti relativi al 2000, in tutto l'arco alpino sono stati trasportati, sia in entrata che in uscita, carichi su strada per 85 milioni di tonnellate di merci, con un incremento rispetto al 1999 del 4,5%. Nel contempo, nonostante le politiche di disincentivazione del trasporto su strada da parte dei paesi d'oltralpe (chiusura del traforo del Monte Bianco, sistema di ecopunteggi austriaco, ecc.), le merci che hanno varcato le Alpi su rotaia hanno subito una riduzione del 3,3% rispetto all'anno precedente (una riduzione di domanda da imputare, oltre che a costi del servizio eccessivamente elevati, anche ai ritardi in arrivo dei treni merci).
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) prevede di qui al 2010 una crescita della domanda nazionale di trasporto delle merci compresa fra il 16 e il 31% (in funzione di un tasso di crescita del valore aggiunto dell'economia rispettivamente del 1,4% e 1,8%), mentre la domanda di trasporto merci su strada salirebbe ancora di più, situandosi tra il 16% e il 32%. Nello scenario di "riequilibrio modale" (cioè di una più equilibrata distribuzione delle merci tra i vari sistemi di trasporto) progettato dal PGTL, nonostante una crescita al 2010 del trasporto ferroviario tra il 96% ed il 118%, il trasporto su strada continuerebbe a crescere tra il 12% e il 28%, il trasporto marittimo di cabotaggio crescerebbe solo di alcuni punti in più dello

scenario tendenziale previsto (20-32% contro 15-25%), mentre nessun incremento è previsto per i trasporti marittimi internazionali. In altre parole, nonostante gli ingenti investimenti previsti per il potenziamento del trasporto su rotaia, il traffico stradale verrebbe contenuto di pochi punti percentuali, mentre il potenziale offerto dal mare rimarrebbe un'occasione perduta.

1.2 La saturazione dei corridoi terrestri

L'aumento dei volumi di traffico, soprattutto su strada, ha determinato e determinerà sempre di più situazioni di congestione lungo la rete, con le conseguenti ripercussioni in termini di ritardi di consegna e di strozzature alla logistica produttiva (come noto, sempre più orientata al *just in time*), oltre ai tradizionali danni in termini di tempo e disagi per le persone. Soprattutto, occorre evidenziare che i danni ad imprese con strutture di produzione sempre più decentrate all'estero, e quindi sempre più esposte all'efficienza del sistema di trasporto, possono portare alla decisione di localizzare anche i loro centri direzionali fuori dall'Italia, con le ovvie conseguenze per il futuro del nostro sistema economico. Ben altra prospettiva sarebbe quella di disporre di un sistema di trasporti integrato ed efficiente, che consentisse di collocare l'industria italiana al centro dei traffici internazionali.

Oltre alle situazioni di congestione all'ordine del giorno nelle aree urbane e periferiche, vere e proprie strozzature sono individuabili lungo alcune delle direttrici portanti del sistema nazionale dei trasporti: le tangenziali metropolitane, il corridoio ligure e tirrenico, la dorsale centrale, il corridoio padano, i valichi alpini. Dal confronto della situazione italiana con quella degli altri paesi OCSE, l'Italia risulta essere in assoluto il paese più suscettibile di congestione quando si considerino i volumi di traffico (cioè la totalità dei chilometri percorsi dai veicoli espressi in veicoli-chilometri, vkm) per chilometro di lunghezza della rete autostradale: 1430 milioni di vkm/km contro gli 890 della

Germania, i 780 dell'Olanda e i 575 della Francia. Tuttavia, se si tiene conto del fatto che in termini di densità della rete autostradale per unità di superficie del territorio¹ l'Italia si colloca non già all'ultimo posto fra i paesi OCSE (come ci si potrebbe attendere dal precedente dato di congestione), ma al sesto, risulta evidente che nuove infrastrutture stradali potranno essere realizzate solo in maniera mirata, in un'ottica di nuovi collegamenti da stabilire (fra aree oggi non adeguatamente collegate) e di integrazione strategica con soluzioni caratterizzate da minori impatti ambientali e sociali.

1.3 I danni per la collettività e i costi esterni del sistema di trasporto

Con una crescita dei traffici su strada delle dimensioni citate non si allevieranno certamente le gravi ripercussioni sociali e ambientali dei trasporti, associate soprattutto a quello su strada:

Incidenti. Nella Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia dell'agosto del 1998 nel decennio 1987-97 sono morte in Italia 97.000 persone e 2,5 milioni di persone (4% della popolazione) sono rimaste ferite a causa di incidenti su strada. Nel 1998, in base ai rilievi della polizia stradale, i decessi per incidenti stradali sono leggermente diminuiti rispetto all'anno precedente (5.857 contro 6.226), mentre i feriti sono notevolmente aumentati (293.842 contro 270.962). Se si tiene conto di fonti di tipo sanitario (che rilevano il decesso fino ad un anno dopo l'incidente), i decessi salgono a circa 7.500 e i feriti a 432.000 l'anno: cifre che ricordano quelle di una vera e propria guerra, tanto che l'Unione europea ha adottato nel suo Programma d'Azione per la sicurezza stradale un obiettivo di riduzione del 40% del traffico su strada nel periodo 1995-2010. Posto che tale obiettivo per l'Italia si traduce in 3.900 decessi e 155.000 feriti nel 2010, è evidente che l'attuale tendenza di crescita del trasporto stradale è in aperta contraddizione con l'obiettivo comunitario e che anche il programma di interventi in materia di sicurezza proposto dal PGTL risulta inadeguato.

1. La statistica OCSE si riferisce alla superficie del paese, mentre non tiene conto delle specificità orografiche del territorio, cioè di quella quota parte della superficie di un paese che risulterebbe effettivamente utilizzabile per la costruzione di infrastrutture di trasporto.

Eppure le cifre citate parlano chiaro: purtroppo, non c'è famiglia italiana che non sia stata in qualche modo toccata dal problema degli incidenti stradali. La questione della sicurezza stradale, ivi inclusa la progressiva liberazione delle strade dal trasporto pesante a favore del trasporto passeggeri e del *door-to-door* ove necessario, è un tema di grande valenza sociale e politica.

Gas ad effetto serra. In relazione all'obiettivo comunitario nell'ambito del protocollo di Kyoto di riduzione dell'8% dei gas-serra nel periodo 2008-2012, l'Italia ha sottoscritto un obiettivo nazionale di riduzione del 6,5%. Nel periodo 1990-1997 le emissioni di anidride carbonica (CO₂) del settore dei trasporti sono invece aumentate del 14%, passando da 96 a 109 milioni di tonnellate. In uno scenario tendenziale è previsto che tali emissioni continuino ad aumentare fino al 30% nel 2010, mentre nell'ipotesi ottimistica che tutte le politiche e misure suggerite dal PGTL trovino effettiva attuazione (non solo quelle infrastrutturali, ma anche quelle normative, di ricerca e sviluppo, di diffusione dell'innovazione tecnologica, organizzative, di mercato, ecc.) il risultato massimo conseguibile è quello di stabilizzare le emissioni dei trasporti ai livelli del 1990. Eppure, le importanti opportunità di riduzione delle emissioni offerte dal trasporto delle merci combinato strada-mare, sia in traffico di cabotaggio che internazionale, in sostituzione del trasporto "tutto strada", non sono state adeguatamente considerate. Si pensi solo che una nave portacontenitori di grandi dimensioni consente di sostituire il trasporto di più di mille camion, cioè un risparmio di circa 1.000 tonnellate di CO₂ in un solo viaggio. Se si realizzassero 1.000 di questi viaggi si arriverebbe a produrre un milione di tonnellate di CO₂ in meno, cioè circa il 3% della riduzione di emissioni dei trasporti che l'Italia dovrebbe effettuare in dieci anni per rispettare Kyoto. Come si vede, con un sforzo di governo a sostegno di quest'ipotesi si potrebbe ottenere un risultato notevole.

Costi esterni complessivi (gas-serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti e congestione). Negli ultimi anni sono stati compiuti, sia su iniziativa dell'Unione europea (programma di ricerca *ExternE*, oltre ad altri progetti specifici), sia su iniziativa di privati, numerosi studi di valutazione dei costi esterni (cioè dei danni ricadenti su terzi non sostenuti dagli utenti) attribuibili all'esercizio dei mezzi di trasporto.² In particolare gli studi dell'*INFRAS-IWW* e dell'Associazione Amici della Terra (entrambi pubblicati nel corso del 2000), hanno quantificato i costi esterni dei trasporti nel nostro paese, con riferimento alle modalità su strada, su rotaia e per via aerea: i costi che ricadono sulla collettività e provocati dai trasporti, soprattutto su strada, ammontano nel nostro paese a cifre comprese fra il 9% e l'11% del PIL (cfr. tabella).

Incidendo sulla salute dei cittadini, sulla qualità delle risorse naturali e su beni capitali, come i terreni agricoli e gli immobili (si pensi al deprezzamento di una casa dovuto a zona rumorosa), i costi esterni riducono le potenzialità di crescita del PIL, e quindi rallentano lo sviluppo (ciò può spiegare parte del differenziale di crescita del PIL dell'Italia rispetto ad altri paesi europei). Va sottolineato, inoltre, che parte dei costi esterni dei trasporti sono costituiti da spesa pubblica sanitaria, e che quindi questi costi sottraggono risorse pub-

Studi di valutazione dei costi esterni dei trasporti in Italia

Fonte: *INFRAS-IWW*, "External Costs of Transport", 2000; Amici della Terra, "Produzione, esercizio e smaltimento dei veicoli di trasporto: i costi ambientali e sociali in Italia", FrancoAngeli 2000.

	Studio INFRAS/IWW (2000)	Studio Amici della Terra (2000)
Categorie di costo esterno considerate	Gas-serra, inquinanti atmosferici, rumore, incidenti, paesaggio, effetti urbani, processi di produzione veicoli	Gas-serra, inquinanti atmosferici, rumore, incidenti, congestione, produzione e smaltimento dei veicoli e dei prodotti ausiliari
Anno di riferimento	1995	1997
Costi esterni dei trasporti su strada, rotaia e aereo	78.037 milioni di EURO95	219.458 miliardi di lire97
% sul PIL	9,2%	11,2%
Costi esterni dei trasporti su strada	74.136 milioni di EURO95	208.657 miliardi di lire97

2. Segnaliamo qui di seguito i principali:

- *ExternE-Externalities of Energy*, vol. 9 – *Fuel cycles for emerging and end-use technologies, Transport and Waste*, European Commission, DG Research and Technology, Bruxelles 1999
- *INFRAS-IWW, External Costs of Transport*, Zurigo, Marzo 2000
- P. Lombard – A. Molocchi, *Produzione, esercizio, e smaltimento dei mezzi di trasporto: i costi ambientali e sociali*, Franco Angeli, Milano 2000.

bliche scarse ad utilizzi alternativi assai più vantaggiosi (ricerca di base, innovazione tecnologica, istruzione e formazione professionale, sicurezza e ordine pubblico, prevenzione ambientale, trasporto combinato, etc.). Nello stesso tempo, gli studi suddetti evidenziano la responsabilità dei trasporti su strada e le grandi potenzialità di riduzione dei costi esterni offerte dal trasporto combinato via mare in sostituzione. Un approfondimento mirato in questa direzione (Amici della Terra, "I benefici ambientali e sociali del trasporto delle merci per mare. Un confronto su quattro percorsi europei") ha evidenziato che una tonnellata di merce trasportata per mare, piuttosto che esclusivamente su strada, riduce i danni che ricadono sulla collettività in una misura variabile dal 48% all'88%, in funzione crescente della portata della nave: si tratta di un potenziale economico e sociale straordinario (meno malattie da inquinamento, meno incidenti, rumore, etc.) ampiamente sottovalutato in termini politici e, soprattutto, a portata di mano.

Al potenziale ambientale associato all'uso dei mezzi di trasporto occorre aggiungere quello associato alla costruzione e gestione delle infrastrutture. I trasporti terrestri richiedono infatti ingenti investimenti infrastrutturali, generalmente non coperti da adeguati ritorni tariffari, e comportano danni ambientali di un certo rilievo in un paese come il nostro, che fa del paesaggio e del territorio un importante fattore di sviluppo:

- danni associati alla costruzione delle linee infrastrutturali (danno turistico per al paesaggio montano e rurale, terreni, cave, depositi di materiali erosione del suolo, danni alle falde idriche, etc.);
- danni associati all'esistenza di tali linee (riduzione della biodiversità, sottrazione di spazio ad attività alternative);
- danni associati alla loro gestione (attività di manutenzione, distribuzione di carburanti, etc.).

Va notato che il trasporto marittimo richiede infrastrutture non di linea, ma solo di raccordo con altre modalità di trasporto, e che gli investimenti richiesti (bretelle stradali e accessi ai porti, aree di sosta, attrezzature e tecnologie per il trasporto combinato, etc.), oltre ad essere di gran lunga in-

feriori per unità di servizio reso, rispetto a quelli necessari per altri sistemi di trasporto, comportano danni ambientali nettamente inferiori: un vantaggio ambientale che, economicamente quantificato in sede di valutazione dei costi e dei benefici degli interventi, dovrà essere tenuto in debito conto in fase di pianificazione del sistema dei trasporti.

1.4 La domanda di trasporto del sistema Italia e le previsioni infrastrutturali per il prossimo decennio

Nel complesso dei traffici (nazionali e internazionali, da e per l'Italia) il trasporto marittimo risulta, fra le varie modalità di trasporto delle merci, nettamente al primo posto in termini di tonnellate-chilometri, (tkm), cioè tenendo conto della distanza compiuta dalle merci, criterio coerente con gli indicatori di costo e di consumo energetico. Esso concorre al trasporto con 1.441 miliardi di tkm, contro i 207 miliardi di tkm dei trasporti su strada (dati CNT, 2000, che non includono i veicoli leggeri) e i 71 miliardi di tkm della rotaia. In termini di tonnellate di merce, il trasporto via mare risulta al secondo posto dopo la strada (1264 milioni di tonnellate), con un volume di merci movimentate triplo rispetto alla rotaia (385 milioni di tonnellate rispetto a 128 milioni della rotaia).

Il trasporto marittimo internazionale ha prodotto ben 1.117 miliardi di tkm in arrivo nei porti italiani e 279 miliardi di tkm in partenza dagli stessi porti (totale di 1.396 miliardi di tkm), mentre i trasporti internazionali su strada risultano assai limitati, pari circa a 54 miliardi di tkm (27 miliardi di tkm sono relativi ai traffici internazionali dei veicoli immatricolati in Italia). Il trasporto marittimo internazionale rappresenta di gran lunga la prima modalità di trasporto internazionale anche in termini di tonnellate movimentate (cioè senza tener conto della distanza da esse percorsa). Secondo il CNT 2000 esso ha trasportato nel 1997 ben 247 milioni di tonnellate in arrivo nei porti italiani e 63 milioni di tonnellate in partenza dagli stessi porti (totale 310 milioni di tonnellate); i trasporti internazionali su strada sono più limitati (i veicoli immatricolati in Italia hanno trasportato 32,6 milioni di tonnellate, pari a circa il 50% del totale di interscambio); mentre i trasporti internazionali su

rotaia nel 1997 risultano, secondo le Ferrovie dello Stato 14 milioni di tonnellate in uscita (esportazione) e 31 milioni in entrata (importazioni), per un totale di 45 milioni di tonnellate.

Il trasporto marittimo di cabotaggio, con 44,7 miliardi di tkm, rappresenta la seconda modalità di trasporto interno delle merci dopo la strada (153 miliardi di tkm, dato che non include i veicoli leggeri per il trasporto merci), mentre la rotaia ha un volume di traffico di 25,9 milioni di tkm. In termini di tonnellate trasportate, nel 1997 il cabotaggio risulta invece al terzo posto, avendo trasportato 75 milioni di tonnellate, mentre la rotaia ha trasportato 83 tonnellate e la strada addirittura 1.198 milioni di tonnellate di merci, di cui 60 milioni di tonnellate per distanze che superano i 500 km.

Ricordare la posizione del trasporto marittimo nel sistema trasportistico nazionale è importante per impostare correttamente la politica dei trasporti. Il recente Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ha prestato grande attenzione al trasporto terrestre, mentre ha sottovalutato il contributo del settore marittimo. Pur dando atto al governo di essersi seriamente impegnato nel corso degli anni 1996-2001 nell'attività di pianificazione, sollecitando il dibattito con il coinvolgimento di tutte le parti sociali e effettuando scelte strategiche importanti, come gli investimenti nella logistica e negli interporti, il progetto delle autostrade del mare, i progetti di informatizzazione e telematica per migliorare l'efficienza anche nel settore marittimo (tutte iniziative che ora necessitano di continuità attuativa), riteniamo che gli interventi previsti dal Piano non incidano a sufficienza sul potenziale di riequilibrio modale, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Gli interventi previsti dal PGTL sulla rete ferroviaria richiederanno un volume di investimenti stimato in circa 120.000 miliardi di lire, ma, nonostante l'incremento di capacità che apporteranno (raddoppio delle merci trasportate dalla rotaia), essi consentiranno nella migliore delle ipotesi di incidere sulla attuale ripartizione modale del tra-

sporto merci (attualmente la strada incide sui trasporti interni in tonnellate per l'89%) di soli 2-3 punti percentuali, mentre la quota del cabotaggio marittimo nel 2010 rimarrebbe pressoché invariata (+ 0,4 punti percentuali rispetto all'attuale 7,2% del totale di merci trasportate). Gli investimenti che si renderanno necessari nel settore stradale, per mettere in sicurezza specifiche arterie, potenziare o creare *by-pass* di segmenti particolarmente congestionati, realizzare collegamenti mancanti (concentrati nel Mezzogiorno), richiederanno circa 60.000 miliardi, mentre agli interventi nei porti sono destinati circa 6.100 miliardi.

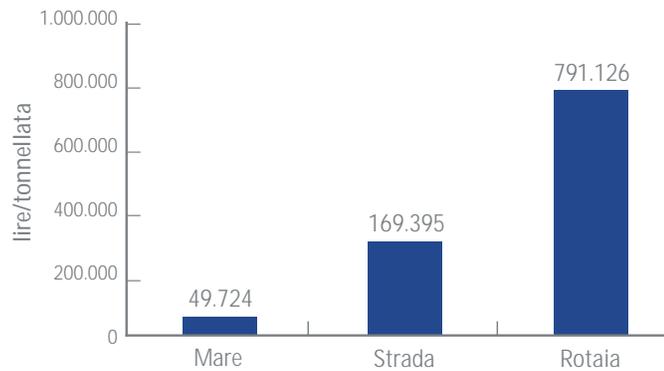
Se rapportiamo gli stanziamenti previsti dal PGTL nell'arco del prossimo decennio ai benefici, ci accorgiamo che le infrastrutture necessarie ai trasporti marittimi sono quelle che costano nettamente di meno, da qualunque punto di vista le si analizzi. Per ogni nuova tonnellata di merce che dovrà essere trasportata, il costo d'investimento in ambito portuale nel prossimo decennio è più di tre volte inferiore rispetto alle nuove infrastrutture stradali e quindici volte inferiore rispetto alle nuove infrastrutture su rotaia. Se si tiene conto anche della distanza percorsa dalle merci attualmente trasportate con le varie modalità, l'economicità delle infrastrutture marittime diventa ancora più evidente: il costo d'investimento è di 4,2 lire per tonnellata chilometro, cioè 68 volte inferiore rispetto alla strada e addirittura 396 volte rispetto alla rotaia.

Ovviamente, il paese ha un grande bisogno di rafforzare il proprio sistema dei trasporti terrestri; molti degli investimenti previsti in questo campo sono sicuramente una necessità per il paese. Tuttavia occorre evidenziare tre aspetti cruciali:

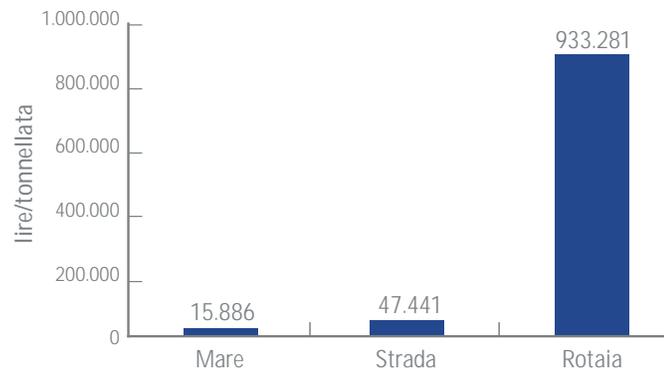
- il processo di pianificazione e l'allocazione delle risorse disponibili non ha tenuto conto in maniera adeguata di tutte le componenti (ad es., dei traffici marittimi reali del paese)³ e della globalità dei problemi del sistema dei trasporti (ad es. è mancata una valutazione in chiave economica dei costi esterni ambientali e sociali, cioè un'analisi costi/benefici completa);

3. L'analisi della domanda di trasporto compiuta dal PGTL considera solo il traffico marittimo di cabotaggio, ignorando l'entità del traffico internazionale in arrivo e in uscita dai porti italiani. Inoltre, il PGTL considera il solo indicatore delle tonnellate trasportate, notoriamente inadatto a rappresentare la dimensione effettiva del servizio di trasporto, con una distorsione che, anche alla luce dei dati citati, risulta macroscopica nel caso dei trasporti marittimi.

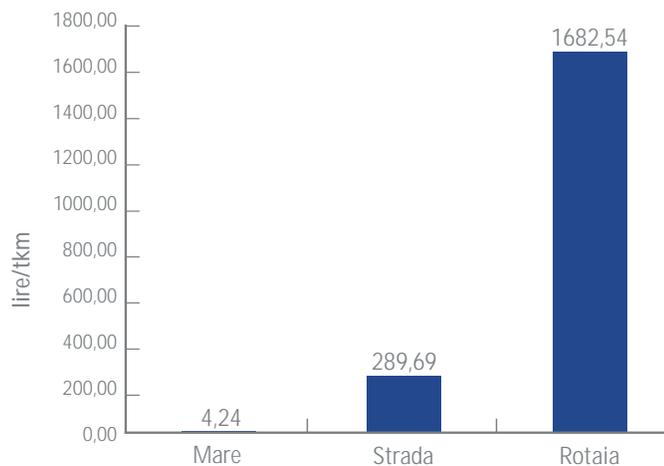
Investimenti 1998-2010 in rapporto all'incremento delle tonnellate trasportate secondo il PGTL (scenario alto di riequilibrio modale)
(Fonte: PGTL e CNT)



Investimenti 1998-2010 in rapporto alle tonnellate trasportate nel 1997
(Fonte: PGTL e CNT)



Investimenti 1998-2010 in rapporto ai volumi di traffico 1997
(Fonte: PGTL e CNT)



- gli interventi previsti riguardano progetti la cui realizzazione richiede ingenti risorse, capacità elaborative e valutative complesse (anche in relazione alla necessità di mitigare al massimo gli impatti ambientali e territoriali), procedure decisionali efficaci e capacità di aggregare il consenso (tutti elementi che richiederanno una vera e propria svolta per il nostro paese), nonché tempi di attuazione assai lunghi, certamente superiori alla durata di una legislatura, spesso dell'ordine di decenni;
 - mancando scelte strategiche importanti a breve-medio termine, come un progetto di pieno dispiegamento di tutte le potenzialità offerte da una scelta convinta del mare, il PGTL risulta carente di un'importante opportunità di risposta a molteplici esigenze del paese.
- Ci chiediamo, allora: quali risultati si potrebbero conseguire, se almeno parte dello sforzo finanziario previsto, nonché le capacità progettuali e decisionali fossero impegnate per effettuare con convinzione la scelta dei trasporti marittimi, ovvero un grande progetto di *by-pass* delle strozzature logistiche e di riduzione dell'esposizione ai fattori d'impatto ambientale dei trasporti terrestri, un progetto adeguato agli interessi economici, logistici e ambientali non solo del nostro sistema, ma anche di molte regioni situate al di là dell'arco alpino, peraltro nel segno della tradizione storica e della dislocazione geo-economica del nostro paese?



2. Una grande opportunità a portata di mano: la scelta del mare

2.1. La collocazione geografica

Scrivendo già Cavour nel 1861: "Il sottoscritto –preposto all'amministrazione delle cose di mare di uno Stato collocato nel mezzo del Mediterraneo, ricco di invidiabile estensione di coste e di una numerosa popolazione marittima- sente il dovere di dare il più ampio sviluppo alle risorse navali del Paese." Sono passati più di cento anni e molte cose sono cambiate, ma l'Italia si trova ancora oggi, rispetto ad altri paesi privi di coste, oppure privi di importanti rotte marittime alternative alle direttrici terrestri, a godere di essenziali opportunità di sfogo delle strozzature logistiche e urbanistiche.

Inoltre, l'Italia si viene oggi a trovare in virtù della propria posizione, non solo al centro dei traffici intramediterranei, ma anche al centro delle rotte tra l'Estremo Oriente e il Nord Europa e, in prospettiva, anche delle rotte Est Asia - Mediterraneo - Nord America (per la crescente esigenza di evitare il trasporto di attraversamento degli Stati Uniti nei traffici fra Asia e costa atlantica). Tutto ciò avviene per un vantaggio geografico. Sta a noi, al nostro sistema dei trasporti, alle capacità del governo e del parlamento, oltre che degli operatori privati, sfruttare questo vantaggio per intercettare il traffico su tali rotte e dirottarlo a vantaggio dei nostri porti (Gioia Tauro e i nuovi scali di *transshipment* di Taranto e Cagliari; oltre ai porti di feederaggio come Genova e La Spezia) e del nostro sistema economico. La grande scommessa è la competizione con i sistemi di trasporto del Nord Europa che attualmente portano molte imprese a preferire lo sbarco/imbarco delle merci destinate all'Estremo Oriente nei porti di quell'area, piuttosto che l'attraversamento delle Alpi e l'imbarco nei nostri porti.

2.2 La liberalizzazione delle attività portuali e la ripresa dei traffici

La legge di riforma portuale n. 84 del 1994 ha dato inizio ad un processo di liberalizzazione delle attività portuali, che ha fatto immediatamente vedere i suoi frutti in termini di ripresa dei traffici dopo anni di pesante stagnazione. I traffici negli scali nazionali hanno, infatti, registrato nell'ultimo quinquennio un incremento del 22%. Particolarmente intenso è stato lo sviluppo del traffico container, che fra il 1995 e il 2000 ha visto un aumento del 136%, pari a circa 3.980.000 TEU, con importanti segnali per i porti del Nord Italia che con migliori servizi ferroviari potrebbero spingere il loro bacino di utenza ben oltre le Alpi.

Tuttavia, è anche vero che le infrastrutture destinate alla sosta delle merci e quelle di collegamento tra porto e vie di comunicazione interne, delle quali ha bisogno la nostra logistica, sono ancora insufficienti nelle nostre realtà portuali, specie se confrontate con quanto avviene all'estero ed in particolare nei porti del Nord Europa. Basti pensare alle aree destinate al traffico dei container in un raffronto con i porti del Nord Europa: a Brema la superficie è di quasi 2.700.000 mq, a Rotterdam di 2.500.000 mq, ad Amburgo di 2.300.000 mq, ad Anversa di quasi 1.700.000 mq. Per contro, la superficie disponibile nei porti italiani è molto più esigua: a Genova 574.000 mq, a Ravenna 280.000 mq, a Trieste 270.000 mq, e così via. Solo a Gioia Tauro, tra i porti attivi, abbiamo una superficie di oltre 950.000 mq.

Le differenze di dotazioni rispetto ai porti del Nord Europa rischiano di risultare decisive nella competizione internazionale. C'è allora la necessità di ampliare e ammodernare non solo le infrastrutture portuali dedicate alle autostrade del mare,

ma anche quelle destinate al traffico internazionale, per consentire loro di far fronte alle esigenze di un traffico sempre più intenso e caratterizzato da navi di grandi dimensioni.

2.3 Il mare, infrastruttura naturale

La considerazione è ovvia, ma per numerose ragioni storiche (la maggiore competitività delle flotte estere, le situazioni monopolistiche nei porti italiani, una politica dei trasporti non integrata e orientata alla strada) le opportunità offerte dal mare, inteso come infrastruttura naturale a disposizione del nostro paese, sono state sottovalutate. Esse possono essere così sintetizzate:

- investimenti contenuti per realizzare una piena integrazione dei porti e delle modalità di trasporto terrestri, con conseguenti risparmi di risorse pubbliche;
- tempi veloci di realizzazione dei progetti, che possono rientrare nei limiti di tempo di una legislatura; a ciò si associa la possibilità di riempire immediatamente le navi di linea, in relazione alla capacità attualmente non sfruttata;
- assenza di impatti ambientali associati alla realizzazione delle infrastrutture. Ovviamente, la scelta del mare per il nostro sistema di trasporti richiede un preciso impegno di tutela ambientale della risorsa naturale marittima, preziosa anche per altri usi non trasportistici; tuttavia, è cruciale che la politica ambientale incidente sui trasporti marittimi sia pienamente integrata nella politica dei trasporti e con le scelte di sviluppo del paese.

2.4 Scelta di consenso ambientale.

Le opportunità legate al mare come infrastruttura naturale si accompagnano ad un forte potenziale di consenso. Vale la pena, in particolare, soffermarsi sul consenso a carattere ambientale, fattore sociale e politico importante per la realizzazione di iniziative di sviluppo. Lo scorso decennio, come noto, ha visto l'estendersi anche alle grandi opere infrastrutturali della contestazione ambientalista, nata sul nucleare e rafforzata nel conflitto con l'industria. Due tipi di attori, in particolare, svolgono tuttora un ruolo-guida nell'orientare e aggregare il dissenso ambientalista: alcune grandi associazioni e le comunità locali, nelle quali

spesso prevalgono interessi particolari, peraltro legittimi, su quelli di interesse generale. Una politica convinta di sviluppo sostenibile dei traffici marittimi e di riduzione dello squilibrio modale avrebbe i presupposti per trovare un dialogo con le associazioni ambientaliste e consentirebbe di aggirare i problemi classici del dissenso localistico (sindrome del "Non nel mio giardino"). Soprattutto, quando i necessari investimenti di potenziamento delle infrastrutture terrestri entreranno in fase realizzativa, il contestuale avvio di una politica convinta del mare costituirebbe un'opportunità di mitigazione del dissenso, che potrebbe risultare utile per la stessa realizzazione delle grandi opere. Non sfruttare l'opportunità del mare significherebbe prestare inutilmente il fianco all'opposizione di parti sociali che risultano radicate e attive nel tessuto sociale.

2.5 Opportunità per il Meridione

La resistenza ad investire in Italia o nelle regioni meridionali del paese, da parte delle imprese estere e di quelle settentrionali italiane, dipende da diversi fattori. Uno di questi è certamente la debolezza del nostro sistema dei trasporti, in particolare nel Mezzogiorno, con la conseguente penalizzazione che le merci possono incontrare nel muoversi lungo la penisola e nel varcare l'arco alpino. In realtà, come dimostra il progetto di Autostrade del mare attualmente in corso di elaborazione da parte di Sviluppo Italia per conto del Ministero dei trasporti e della navigazione, lo sviluppo del trasporto marittimo costituisce innanzitutto occasione di sviluppo per il Mezzogiorno. Infatti:

- gli interventi di potenziamento delle linee di cabotaggio si concentrerebbero sui porti meridionali di Campania, Sicilia e Puglia, mentre i grandi porti di *transshipment* sono già dislocati nel Mezzogiorno lungo le direttrici di traffico trasversali del Mediterraneo (Taranto, Gioia Tauro, Cagliari);
- come ampiamente dimostrato da ricerche e studi di esperienze effettuati all'estero, i nodi e gli assi di logistica dei trasporti costituiscono fattori di attrazione di investimenti nazionali e stranieri e, quindi, sono occasione di sviluppo su scala assai più vasta rispetto a quella marittima.

2.6 Opportunità settoriali e macroeconomiche

La navigazione italiana costituisce già una realtà importante e, soprattutto, in forte sviluppo. Dopo i rosei anni cinquanta, quando la flotta di bandiera costituiva la sesta flotta al mondo, e la lenta perdita di competitività nei decenni successivi, soprattutto per la concorrenza delle bandiere di convenienza, la nostra flotta sta oggi vivendo una fase di dinamismo. Il naviglio di bandiera ha infatti fatto registrare una crescita di oltre il 30% in due soli anni (1997-1999), principalmente a seguito dell'istituzione Registro internazionale, il quale ha introdotto condizioni operative, fiscali e contributive, che hanno reso la bandiera italiana maggiormente competitiva rispetto al passato.

La flotta italiana conta oggi circa 1.400 navi, per quasi 10 milioni di tonnellate di stazza lorda (tsl). Le navi superiori alle 1.000 tsl sono oltre 650 e rappresentano il 97% del tonnellaggio complessivo. La flotta italiana, che fa capo a circa 160 imprese di navigazione, costituisce una realtà giovane (metà del naviglio è di età inferiore a 10 anni ed un quarto risulta inferiore ai 5 anni), in virtù del vasto programma di investimenti in nuove costruzioni navali avviato dall'armamento a partire dal 1990, che a fine 2000 comprende circa 560 nuove navi per oltre 6,2 milioni di tsl (il programma è realizzato per oltre il 90%). Inoltre, la nostra flotta presenta forti caratteristiche di specializzazione:

- le navi per carichi secchi sono circa 180, di cui 30 portacontaineri, 40 portarinfuse, 70 traghetti merci;
- le navi per carichi liquidi sono oltre 300, di cui più di 50 gassiere e 80 chimichiere;
- le navi passeggeri, per le quali la flotta italiana è ai primi posti nel mondo, sono oltre 400, di cui 12 da crociera, oltre 80 unità veloci e più di 200 traghetti.

In relazione alla flotta di bandiera italiana, vanno evidenziati gli apporti economici e occupazionali del settore, stimati da un apposito studio realizzato dalla Federazione del mare e dal Censis⁴:

- la produzione nazionale (valore aggiunto + costi intermedi) di servizi di navigazione mercantile oltrepassa i 17.000 miliardi di lire, con

un'occupazione diretta di circa 30.000 addetti;

- la produzione nazionale di servizi di navigazione mercantile e del suo indotto cantieristico e portuale (*terminal*, agenzie raccomandatarie, assicurazioni, *broker*, etc.) supera il valore annuo di 25.000 miliardi di lire (oltrepassa, quindi, il valore della produzione italiana di mezzi di trasporto), mentre l'occupazione sfiora le 80.000 unità (gli addetti, oltre ai 30.000 già ricordati operanti nel trasporto marittimo, sono 16.500 nell'industria cantieristica e 32.000 nell'ambito dei servizi portuali)

L'andamento della navigazione mercantile si ripercuote con forte amplificazione sull'insieme dell'economia nazionale, determinando effetti benefici su un vasto insieme di settori industriali e dei servizi a monte (industria cantieristica, industria siderurgica, vernici, artigianato, industria petrolifera, agenti, terminalisti, assicurazioni e istituti di credito, attività di produzione di servizi turistici e ricreativi, industria alimentare) e a valle (operatori logistici e spedizionieri). I coefficienti moltiplicatori del prodotto interno lordo e dell'occupazione calcolati dal Censis sono rispettivamente pari a 3,1 (la variazione di un miliardo di lire di produzione della navigazione mercantile italiana comporta l'attivazione di settori a monte e a valle, con un incremento del PIL di 3,1 miliardi complessivi) e di 2,7 (la variazione di una unità di lavoro della navigazione mercantile nazionale comporta l'attivazione di settori a monte e a valle, con un incremento dell'occupazione di 2,7 addetti nel complesso dell'economia). Ciò significa ad esempio che, applicando il valore moltiplicatore della produzione all'ammontare complessivo della produzione nazionale di servizi di navigazione mercantile, pari a 17.000 miliardi di lire, l'Armamento nazionale attiva risorse nel complesso dell'economia nazionale pari a circa 53.000 miliardi l'anno.

Eppure, nonostante il dinamismo della flotta di bandiera, sono ancora notevoli gli spazi di recupero in termini di competitività, basti pensare che la flotta italiana risulta al sedicesimo posto al

4. "Rapporto sull'economia del mare", Federazione del mare/Censis, Franco Angeli 1998

mondo per iscrizioni al registro e al quattordicesimo per dimensioni della flotta controllata dall'armamento nazionale.⁵ Inoltre, se si concentra l'attenzione sul contributo della flotta italiana al totale delle merci imbarcate o sbarcate nei porti italiani per traffico internazionale, esso risulta limitato all'11,2% in termini di tonnellate totali movimentate (11,7% sulle merci sbarcate; 9,3% su quelle imbarcate).⁶ La preferenza dei noleggiatori (aziende, spedizionieri, etc.) nel commercio con l'estero va, più che alla flotta italiana, a quella di bandiera maltese (18,3% sul totale delle merci movimentate), mentre la flotta liberiana e quella greca sono utilizzate con quote analoghe (rispettivamente 11,3% e 11,0%), seguite dalle bandiere cipriota (6,7%), panamense (5,7%), ex-sovietica (4,4%), norvegese (3,4%), bahamense (3,3%) e tante altre. E' quindi evidente come, nel mercato dei traffici internazionali che avvengono attraverso i porti italiani, si ponga un grande problema di competitività della flotta di bandiera, e ciò nei confronti sia delle bandiere di convenienza, sia delle più agguerrite bandiere europee, come quella greca o norvegese. Persiste in maniera tangibile il rischio di una delocalizzazione delle imprese di navigazione e del conseguente venir meno dei benefici apportati dalla flotta di bandiera al sistema paese, in termini di:

- incassi per noli della bilancia dei pagamenti marittima;
- produzione e occupazione per servizi di navigazione mercantile e per beni e servizi del suo indotto cantieristico e portuale;
- produzione e occupazione indotta sull'intero sistema economico italiano, attraverso le filiere a monte e a valle.

2.7 Rafforzare la competitività delle imprese italiane per migliorare la sicurezza dei traffici e la tutela ambientale delle nostre coste.

In base alle evidenze scientifiche disponibili, la navigazione continua ad essere il sistema di trasporto più sicuro ed ambientalmente più compatibile per il trasporto delle merci.⁷ Per quanto riguarda l'impegno dell'armamento italiano nel settore del trasporto petrolifero, circa la metà delle navi cisterna circolanti sono state costruite nell'ultimo decennio, con punte di rinnovamento che, nel settore delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici, raggiunge l'80%; inoltre, forti investimenti sono in corso per migliorare ulteriormente le condizioni generali del naviglio e in questo impegno l'Italia è ai primi posti a livello europeo, con particolare riferimento alle unità a doppio scafo. Il recente accordo volontario per il miglioramento della sicurezza dei traffici marittimi va appunto in questa direzione, prevedendo impegni congiunti da parte sia dell'industria manifatturiera e delle imprese di navigazione italiane in favore della scelta di navi di qualità e della formazione professionale degli equipaggi, sia delle autorità di governo, con misure in favore della demolizione del naviglio più anziano e della competitività delle imprese italiane. Si tratta di un'iniziativa importante, in quanto il coinvolgimento attivo dell'industria e dell'armamento italiano non può che favorire la realizzazione di una politica ambientale efficace.

Inoltre, l'esperienza passata insegna che una politica ambientale di emergenza sui temi della sicurezza della navigazione mercantile non fa bene al paese. Nell'ottica di uno sviluppo maggiormente sostenibile, la politica ambientale va costruita nel tempo, con una consensuale e razionale attività di

5. Tale statistica (fonte ISL su dati Lloyd LMIS) include il naviglio controllato di bandiera estera, che risulta di circa 4 milioni di tsl per l'armamento italiano.

6. Guardando la bilancia dei pagamenti marittima, importante fonte valutaria e di creazione di valore aggiunto, risulta che gli incassi per noli merci della flotta italiana costituiscono il 40,9% del totale dei noli (incassi per noli della flotta italiana e pagamenti per noli di flotte estere).

7. Nella realizzazione di politiche ambientali riguardanti il trasporto di prodotti petroliferi è bene analizzare razionalmente e senza pregiudizi il rischio di danno all'ambiente marino, ponendo a confronto i costi esterni del traffico marittimo con le soluzioni alternative, considerando a tal fine tutte le componenti di danno in gioco (inquinamento atmosferico, rumore, decessi da incidenti, danni da congestione, etc.), come d'altronde richiede il libro bianco dell'Unione europea del 1998 sulla corretta tariffazione dell'uso delle infrastrutture di trasporto. Una sola petroliera può sostituire migliaia di autobotti che altrimenti circolerebbero sulle nostre strade. I risultati preliminari di uno studio in completamento dell'associazione Amici della Terra evidenziano che i costi esterni del traffico petrolifero nel nostro paese sono notevolmente inferiori a quelli del trasporto stradale (considerando tutte le componenti di danno in gioco, ivi incluso il rischio per l'ambiente marino).

tutela che sia integrata con le esigenze del nostro sistema dei trasporti e con le specificità della nostra economia. Un impegno a rafforzare la competitività delle imprese di navigazione italiane, consentendo la liberazione di risorse per il miglioramento della qualità e favorendo l'incremento della quota italiana di copertura dei traffici da e per l'Italia, non può che avere positivi riflessi anche sulla capacità di governo della sicurezza e della tutela ambientale dei nostri mari e litorali.

2.8 Un ruolo guida per l'Italia nell'attuazione della politica europea, favorevole allo sviluppo del trasporto via mare

Considerato il ruolo d'indirizzo dell'Unione europea e la coerenza della sua legislazione, da non trascurare è la possibilità per l'Italia di porsi tempestivamente in linea con numerosi indirizzi della politica europea -alcuni ancora in corso di approvazione-, e quindi di proporsi come esempio a livello comunitario: è un elemento non trascurabile per il nostro Paese, spesso relegato a una condizione di inseguitore di iniziative comunitarie originate in altri Stati membri. Sul piano delle politiche generali, il Consiglio europeo di Göteborg (giugno 2001) è chiamato a discutere la proposta della Commissione dell'Unione europea per una nuova strategia di sviluppo sostenibile, anche in vista del *Summit* mondiale dell'ONU sul medesimo tema che si terrà nel 2002, il quale dovrà fare il punto sullo stato di salute del nostro pianeta a 10 anni dal *Summit* di Rio de Janeiro del 1992. Come testimonia anche il discorso del 15 maggio 2001 al Parlamento europeo di Romano Prodi, presidente della Commissione Europea, la proposta della Commissione individua sei priorità da affrontare, fra le quali i cambiamenti climatici, i pericoli per la salute pubblica derivanti dagli agenti inquinanti e il problema della congestione dei trasporti terrestri: tutti problemi ai quali il settore dei trasporti marittimi è pronto a dare il proprio contributo, in chiave di contenimento degli impatti dei trasporti terrestri e di sviluppo di soluzioni alternative. Queste priorità sono anche fatte proprie dal Libro bianco per una politica comune dei trasporti dell'Unione europea, proposto dalla Commissaria

Loyola De Palacio, per l'appunto intitolato "Decongestionare l'Europa", che ha come obiettivo forte quello di indicare scelte strategiche da realizzare entro il 2010. Esso individua la necessità di contenere l'aumento dei trasporti su strada previsto nel prossimo decennio e di stabilizzarne l'attuale quota nella ripartizione modale (44% sul complesso delle modalità di trasporto merci). Ciò dovrebbe avvenire dando pieno sviluppo ai sistemi di trasporto che presentano maggiori riserve di capacità, sia puntando sul trasporto marittimo a corto raggio e su quello per vie d'acqua interne, sia rafforzando l'integrazione fra i differenti sistemi consentendo quindi, un maggiore ricorso al trasporto combinato via mare o su rotaia.

D'altronde, anche se mai come di recente è stata espressa la necessità di portare il trasporto marittimo ai medesimi livelli di attenzione politica di cui hanno sinora usufruito altre modalità di trasporto, va ricordato che da molti anni la politica dell'Unione europea è favorevole ad uno sviluppo del trasporto marittimo, attraverso il rafforzamento della competitività delle bandiere comunitarie, la liberalizzazione dei porti e lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio. Le linee-guida della Commissione sugli aiuti di Stato alle imprese di navigazione, riconoscendo l'importanza del ruolo socio-economico ricoperto dalle flotte comunitarie e le contestuali condizioni di concorrenza sul mercato globale, consentono agli Stati Membri il ricorso a misure di riduzione anche totale dei costi fiscali e contributivi da queste sopportati, nonché ad una maggiore flessibilità nella nazionalità degli equipaggi. Alcuni Stati europei, come la Norvegia (lo Stato più efficace ad aver istituito il Registro internazionale di immatricolazione delle navi come strumento di recupero competitivo), hanno introdotto misure di semplificazione degli adempimenti tributari particolarmente avanzate, come la *tonnage-tax* (sistema di tassazione improntato a criteri di tonnellaggio, invece che reddituali). E' questa una soluzione che dovrebbe essere resa disponibile anche per l'armamento italiano, il quale non può permettersi di rimanere indietro rispetto ai *partner* europei e alle più agguerrite flotte esterne all'Unione.

3. Quali rotte per la scelta del mare?

3.1 Politica di rafforzamento della competitività dell'armamento e della bandiera italiani

Il rafforzamento della competitività dell'armamento può essere perseguito principalmente con interventi mirati sui due registri italiani (ordinario e internazionale), con iniziative di formazione dei marittimi e di miglioramento delle prestazioni della pubblica amministrazione.

3.1.1 Navigazione internazionale

L'istituzione del Registro internazionale rappresenta il punto centrale della nostra politica marittima e costituisce la premessa indispensabile per valorizzare anche in Italia la marineria come fattore di sviluppo.

Per un pieno allineamento di tale istituto alla competizione internazionale si ritiene necessario introdurre l'opzione, in alternativa alla tassazione ordinaria, di un criterio forfettario di determinazione del reddito armatoriale (*tonnage-tax*), misura già adottata dai regimi fiscali europei più avanzati (greco, norvegese, olandese, tedesco e inglese).

Non bisogna d'altro canto dimenticare che la competizione fra gli ordinamenti ha spesso avuto conseguenze sulle scelte di chi fornisce beni e servizi alle imprese di navigazione. Di questa particolarità si deve tener conto, escludendo l'attività armatoriale dalla normativa recentemente introdotta in materia di indeducibilità dei costi provenienti da soggetti collocati in Stati a bassa fiscalità.

Un ulteriore vincolo alla competitività è costituito poi dalla carenza di marittimi sia nazionali sia comunitari. Se non si interviene, si avranno conseguenze altamente indesiderabili, come la formazione di equipaggi carenti per la sicurezza delle navi, oppure il loro fermo per l'impossibilità di armarle adeguatamente o, in ultimo, l'uscita delle stesse dalla bandiera nazionale per poter avere

maggiore flessibilità nella composizione degli equipaggi utilizzando marittimi non comunitari.

Queste osservazioni riguardano in primo luogo le navi impegnate in traffici internazionali, ma hanno anche un peso per quanto riguarda i traffici di cabotaggio.

Né vale dire che la internazionalizzazione degli equipaggi può portare ad una riduzione dell'occupazione italiana ed europea.

Dati ECSA dimostrano infatti come, da un rilassamento dei vincoli, si sia ottenuto anche un aumento della domanda e dell'occupazione dei marittimi europei.

Recentemente sono stati ridimensionati i vincoli legislativi alla utilizzazione di equipaggi non europei sulle navi battenti bandiera italiana, consentendo di rimandare la composizione nazionale degli equipaggi all'accordo fra le parti sociali. Si auspica che il processo di internazionalizzazione degli equipaggi faccia ulteriori passi avanti e che siano rafforzate le attività di formazione professionale

3.1.2 Navigazione in cabotaggio

A seguito della piena liberalizzazione del cabotaggio, avvenuta dal 1° gennaio 1999 (con la sola esclusione della Grecia), il nostro mercato è aperto alla concorrenza dei vettori comunitari, che in virtù di specifiche normative nazionali possono svolgere tali traffici facendo ricorso ad unità immatricolate nei propri registri internazionali. Da ciò deriva la necessità di eliminare nel nostro paese le diversità di trattamento fra registro ordinario e registro internazionale, mediante:

- l'eliminazione delle caratteristiche di temporaneità del regime previsto per il cabotaggio e una sua trasformazione in normativa di riferimento stabile;
- l'estensione alla loro totalità degli sgravi con-

tributivi, ora previsti in modo parziale, per le navi iscritte nel registro ordinario;

- l'introduzione dell'opzione della *tonnage-tax*, in alternativa al sistema attuale di determinazione del reddito in via ordinaria;
- l'estensione alle navi iscritte nel registro ordinario del recupero della tassazione IRPEF per i marittimi imbarcati.

3.1.3 Formazione

Secondo un recente studio del *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* e dell'*International Shipping Federation (ISF)*, il *gap* tra domanda e offerta di marittimi qualificati è destinata ad aumentare di qui al 2010, raggiungendo il 12%.

Data la carenza di marittimi italiani, sia per ruoli qualificati che per compiti generici, è necessario sviluppare programmi di formazione e, più in generale, promuovere il lavoro marittimo nel nostro paese. Per quanto riguarda la formazione, occorre sviluppare:

- la formazione nazionale di ufficiali di qualità, prestando anche adeguata attenzione ai contenuti della formazione marittima che dovranno essere calati nei cicli previsti dalla riforma della scuola;
- l'adozione di progetti nazionali o internazionali per la formazione di marittimi dei paesi in via di sviluppo. L'agire sul lato dell'offerta impone però tempi lunghi e le carenze vanno temporaneamente colmate in accordo con le parti sociali.

3.2 Politica di rafforzamento della qualità della flotta di bandiera

Una flotta di qualità costituisce la condizione indispensabile per una politica di miglioramento della competitività della flotta di bandiera, anche ai fini di una migliore sicurezza dei traffici da e per l'Italia e di un'efficace tutela delle nostre coste. Una politica di rafforzamento della qualità richiede:

- a) rifinanziamento ed estensione temporale dello schema di aiuti alla demolizione del naviglio cisterniero più anziano, fino a completa copertura delle scadenze previste dalla Convenzione Marpol;
- b) sostegno all'installazione di attrezzature e impianti di bordo finalizzati al miglioramento

della *performance* di sicurezza e ambientale (in particolare con riferimento a quanto previsto dall'Annesso VI della *Marpol*);

- c) adozione di schemi di incentivazione, anche in ambito portuale (sconti tariffari, esenzioni da diritti, etc.), e facilitazioni amministrative (ad es. nelle ispezioni), per le imprese armatoriali che adottano sistemi volontari certificati di miglioramento delle prestazioni ambientali e di sicurezza (*ISO, EMAS, etc.*);
- d) promozione di progetti nazionali di formazione dei marittimi per il miglioramento della sicurezza e della tutela ambientale.

3.3 Flotta pubblica: privatizzazione

Il ritardo della privatizzazione del Gruppo Tirrenia crea incertezza negli ambienti armatoriali nazionali sui programmi di potenziamento delle loro flotte. Tale ritardo comporta come unico risultato l'indebolimento della flotta pubblica, limitando al contempo le opzioni di crescita dell'armamento privato. E' opportuno quindi imprimere un'accelerazione al completamento del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, il cui capitale è attualmente detenuto in maggioranza dallo Stato, eventualmente separando le attività di carattere nazionale da quelle di carattere regionale.

In parallelo al processo di privatizzazione della flotta pubblica, occorre prevedere un riassetto del servizio di trasporto sovvenzionato secondo le osservazioni in proposito da tempo avanzate sia dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sia dalla Commissione europea.

Si impone una nuova presenza dello Stato, attraverso le seguenti linee direttrici:

- a) ridefinizione del regime di servizio pubblico sovvenzionato, dal quale dovranno essere escluse non solo le linee che il vettore pubblico gestisce in concorrenza con quello privato, ma anche le linee dove sia comunque possibile un ritorno economico in assenza di sovvenzioni;
- b) ridefinizione delle procedure di assegnazione dei servizi di collegamento sovvenzionati secondo le norme dettate dal Trattato di Roma e dalla normativa derivata, in modo che possa essere garantito l'accesso a tali servizi da parte di imprenditori privati in possesso dei necessari requisiti di efficienza e affidabilità;

c) ridefinizione delle convenzioni in essere tra lo Stato e le imprese di navigazione a capitale pubblico, allo scopo di impedire ulteriori distorsioni della concorrenza, soprattutto per ciò che riguarda i nuovi investimenti in naviglio.

3.4 Politica per lo sviluppo del trasporto marittimo e fluviale a corto raggio

Il trasporto combinato marittimo a corto raggio e quello fluviale come alternative a quello che utilizza solo la strada può essere promosso utilizzando sia la leva del finanziamento di progetti, che quella del sistema dei prezzi dei trasporti.

3.4.1 Misure di rafforzamento della competitività del trasporto via mare a corto raggio

Per quanto concerne gli interventi sui prezzi, occorre:

- una politica fiscale e tariffaria che consenta di aumentare la competitività del trasporto combinato strada-mare rispetto all'utilizzo delle infrastrutture di trasporto stradale (ad esempio mediante un sistema di pedaggio sulle direttrici in competizione con linee di cabotaggio che penalizzi i lunghi percorsi stradali);
- misure di defiscalizzazione a favore dei caricatori (aziende, spedizionieri) e degli operatori di logistica che adottino il trasporto combinato marittimo come alternativa al trasporto "tutto strada" su determinati percorsi e per determinate tipologie di merce;
- schemi di incentivazione nazionale (cofinanziamenti con l'UE, incentivi nazionali) a sostegno dell'avviamento di nuove linee marittime a corto raggio e dell'incremento del tasso di utilizzo della capacità sulle attuali linee;
- estensione dei benefici contributivi e fiscali previsti per il cabotaggio ai servizi portuali di rimorchio e di approvvigionamento (bettonline), nonché alla navigazione fluviale.

3.4.2 Promozione della progettualità e dell'imprenditorialità

Occorre favorire lo sviluppo di progetti di *short sea shipping*, sia fra porti europei e nazionali, sia fra porti nazionali. A questo scopo è necessario istituire un tavolo a livello ministeriale con la partecipazione delle parti interessate, per realizzare le attività ne-

cessarie ad un effettivo sviluppo dei progetti di trasporto marittimo a corto raggio (analisi del fabbisogno, individuazione delle priorità d'intervento, progettazione operativa, contrattazione programmata con le parti sociali, attuazione, verifica, ecc.). In particolare, si segnalano due esigenze specifiche, riguardanti le iniziative in atto:

- rafforzare l'azione di Sviluppo Italia a supporto del Ministero dei trasporti e della navigazione, sia in fase attuativa dell'attuale progetto di Autostrade del mare (trasporto strada-mare in traffico di cabotaggio), che di elaborazione di nuovi progetti di sviluppo del traffico marittimo a piena integrazione con le altre modalità (rotaie del mare, progetti di *short sea shipping*, ecc.);
- valorizzare l'azione dell'ufficio italiano di promozione dello *short sea shipping*, anche nelle iniziative di collaborazione in rete con gli uffici simili di altri paesi.

E' necessario, infine, nell'ottica di rafforzamento della navigazione, migliorare la navigabilità del fiume Po, in modo da incrementarne l'utilizzo.

3.5 Disciplina portuale

I porti, intesi come snodi di interconnessione logistica, costituiscono una condizione essenziale per il miglioramento dell'intero sistema dei trasporti del nostro paese. Porti competitivi comportano sviluppo dei traffici e competitività del nostro sistema di trasporti. Investimenti che non siano rispondenti agli interessi dell'intero paese, ma a pressioni localistiche, costituiscono uno spreco di risorse e, talvolta, un vincolo per le scelte future. In tale ottica i finanziamenti destinati alle infrastrutture portuali debbono mirare, in via prioritaria, alla realizzazione di opere di interconnessione con la rete trasportistica nazionale, rispettando criteri di specializzazione dei porti ed evitando il ripetersi di forme di finanziamento a pioggia.

La legge di riforma portuale del 1994 è riuscita a migliorare alcune condizioni di base della portualità nazionale. La legge non è ancora riuscita, però, ad eliminare alcune disfunzioni che allontanano i nostri porti dai più efficienti e sviluppati modelli nord-europei. La disciplina legislativa e regolamentare delle operazioni portuali e del lavoro portuale temporaneo, per esempio, deve evitare per

quanto possibile la ricostituzione di forme di monopolio operativo, per consentire una maggiore liberalizzazione e flessibilità del mercato. Inoltre, tariffe portuali poco trasparenti non possono che nuocere all'intero sistema trasportistico nazionale. Occorre quindi:

- procedere ad una ripartizione dei finanziamenti statali destinati agli investimenti portuali che eviti la dispersione delle risorse pubbliche a scapito dei progetti portuali prioritari per il paese;
- realizzare una politica degli investimenti nel settore portuale che, in aggiunta ai finanziamenti erogati alle autorità portuali in relazione alla loro autonomia e al loro fabbisogno, privilegi i grandi progetti nazionali riguardanti le infrastrutture necessarie a migliorare la connessione delle linee marittime con la rete stradale e ferroviaria, coinvolgendo a tal fine anche la rappresentanza armatoriale, nell'ottica di un rafforzamento in chiave multimodale del sistema trasportistico nazionale;
- realizzare efficaci procedure di controllo della spesa delle Autorità portuali, in maniera da assicurare la concreta finalizzazione delle risorse derivanti dalla loro autonomia finanziaria, in vista della realizzazione di progetti infrastrutturali destinati a potenziare il ruolo del porto come snodo strategico di interconnessione logistica;
- rafforzare la rappresentanza imprenditoriale all'interno dei Comitati delle Autorità portuali, in modo da potenziare anche il ruolo dell'armamento nella definizione e nell'indirizzo delle politiche di investimento infrastrutturale adottate da queste autorità;
- adottare schemi di incentivazione nazionale che permettano di favorire lo sviluppo del traffico marittimo di corto raggio, come alternativo al traffico su strada (ad es. sconti sui noli pagati dagli autotrasportatori, da porre a carico dello Stato), e favorire l'applicazione da parte delle autorità portuali di riduzioni fiscali (esenzione dal pagamento di tasse e diritti portuali) e/o tariffarie (ad es. progressiva riduzione del carico tariffario in relazione al numero di approdi effettuati dalle navi nei singoli porti);

- assicurare condizioni di concorrenza nel mercato dei servizi tecnico-nautici portuali, fatte salve le limitazioni all'accesso in tale mercato dovute alla tutela della sicurezza, garantendo in tal caso una efficiente trasparenza gestionale e tariffaria da parte degli erogatori di tali servizi.

3.6 Politica ambientale

Un'ottica di sviluppo sostenibile nell'ambito dei trasporti consentirebbe di sfruttare appieno le potenzialità ambientali e sociali del trasporto marittimo e, in particolare, della nostra flotta di bandiera, a tutela della sicurezza e dei nostri litorali. Occorre quindi una politica ambientale pienamente integrata nella politica dei trasporti, al fine di utilizzare la necessaria tutela ambientale, tanto importante nel nostro paese, come fattore di acquisizione di vantaggi competitivi per le nostre imprese. Le iniziative più importanti da perseguire sono:

- a) la promozione di progetti di riduzione delle emissioni dei gas-serra mediante il trasporto combinato marittimo (politica di riduzione dei gas-serra), anche al fine della vendita di crediti di emissione;
- b) la ratifica dell'Annesso VI della *Marpol* (emissioni inquinanti della navigazione internazionale) da parte del nostro governo, che dovrebbe esprimere in proposito una posizione avanzata anche in sede di Unione europea e di *International Maritime Organization (IMO)*, al fine di assicurarne l'entrata in vigore mediante la ratifica di un numero sufficiente di Stati. L'Annesso VI, infatti, comporta un quadro di tutela dagli inquinanti, emessi in atmosfera dalle navi, omogeneo a livello internazionale. Ciò consentirebbe di evitare il varo di legislazioni regionali distorsive della concorrenza e di stimolare l'innovazione tecnologica e il miglioramento ambientale della navigazione rispetto alle altre modalità di trasporto;
- c) la tutela delle coste e dei mari nel rispetto delle regole e procedure decisionali internazionali e con un lavoro di consultazione dell'armamento;
- d) il rafforzamento del sistema di controllo, san-

zione e disincentivazione delle flotte e delle navi *sub standard*.

3.7 Rinnovo dell'azione legislativa e amministrativa

Quello della navigazione è, sia sotto il profilo operativo che sotto quello normativo, il settore internazionalizzato per eccellenza. La nave presenta inoltre caratteristiche tecniche ed operative particolari, che hanno sempre indotto in proposito ad emanare normative specifiche. Il legislatore nazionale manifesta oggi invece la duplice tendenza ad assimilare la nave ad un qualsiasi impianto produttivo o deposito a terra e a recepire in modo più rigido le norme internazionali. Si sottolinea, pertanto, l'opportunità di:

- evitare soluzioni normative che non diano adeguato peso al fatto che la nave costituisce una realtà operativa speciale inserita in un mercato fortemente integrato e competitivo ed è tradizionalmente soggetta, in materia di tutela della sicurezza e dell'ambiente, a specifiche normative europee ed internazionali.

Se non si tiene conto di questa peculiarità, si rischia di imporre alle navi nazionali vincoli fortemente penalizzanti, che rischiano di aumentarne i costi per gli operatori e di ridurne la competitività a livello internazionale.

Inoltre nell'ambito del processo di riforma delle amministrazioni centrali e di accorpamento del Ministero dei trasporti e della navigazione con altri dicasteri, è necessario:

- istituire la figura del Vice Ministro per la navigazione, al fine di assicurare la necessaria intensità e continuità di responsabilità politica e decisionale in un settore tanto vasto e complesso;
- mantenere l'impostazione amministrativa di base in campo marittimo, consolidatasi in oltre un secolo di esperienze e trasformazioni, secondo cui le questioni marittime necessitano di un unico centro di coordinamento per le materie interconnesse relative ai porti, ai traffici, alla sicurezza, alla cantieristica navale, all'armamento, ai controlli ispettivi delle navi, al lavoro e alla formazione dei marittimi. Ciò consentirebbe, fra l'altro, di assicurare la necessaria uniformità di applicazione in ambito nazionale delle normative internazionali e comunitarie riguardanti il trasporto marittimo.

Infine, occorre procedere con decisione e tempestività in un'azione di semplificazione e revisione delle procedure, al fine di intervenire anche su questo piano a favore di uno sviluppo del trasporto marittimo

BIANCA