

Autorità, colleghi Armatori, Signore e Signori,

Benvenuti e grazie per la vostra presenza a questo importante appuntamento annuale della nostra Confederazione.

Signori Ministri, sono molto lieto di avervi qui oggi e siamo veramente onorati di avere un dialogo diretto con due autorevoli rappresentanti del Governo: il responsabile del Dicastero competente per la navigazione marittima e il responsabile della Difesa con cui da anni abbiamo rapporti sempre più stretti.

Lo shipping nell'economia mondiale

Quando ci si domanda quali attività influiscano maggiormente sull'economia globale, vengono subito in mente l'industria meccanica, l'energia, le telecomunicazioni, per non parlare dell'agricoltura.

In genere, non si pensa al trasporto marittimo: più di 100 mila navi su cui sono imbarcati oltre un milione e mezzo di marittimi.

Il suo ruolo è essenziale per lo sviluppo.

Il 90% del commercio mondiale viaggia su navi petroliere, portarinfuse per materie prime secche, navi porta-container, traghetti e porta-auto.

Ed anche nel trasporto passeggeri sono le navi ad assicurare la continuità territoriale con le isole e a costituire un forte volano turistico attraverso le crociere.

Alcuni numeri.

Nell'ultimodecennio, la capacità di carico della flotta mondiale è aumentata dell'81%, le tonnellate trasportate via mare sono cresciute dell'83%, passando da 6 a 11 miliardi (praticamente più di una tonnellata e mezza per ogni persona sul pianeta) e si prevede che nel 2030 saranno pari a 17 miliardi.

Siamo alla fine di EXPO 2015, intitolata "Nutrire il Pianeta". Su tale tema i dati emersi dallo studio commissionato dalla Federazione del mare sono impressionanti.

Il trasporto marittimo di merci alimentari e agricole ha raggiunto 5.800 miliardi di tonnellate-chilometro, il 65% del trasporto globale di cibo. I volumi trasportati via mare oggi sono pari a circa 400 milioni di tonnellate di cereali e soia e a 100 milioni di tonnellate di altri alimenti deperibili, di cui circa il 75% è trasportato in *container* refrigerati.

Un discorso analogo si può fare per i prodotti energetici, per le materie prime o semilavorate e, con la mondializzazione dei consumi, anche per i prodotti finiti.

La realtà dunque è questa: da sempre – e sempre di più - l'economia del mondo e la vita quotidiana delle persone dipendono dalle navi.

L'altra faccia della medaglia è che il trasporto marittimo, a sua volta, è fortemente condizionato da eventi di portata globale: economici, sociali, geo- politici.

Basti pensare alla grave crisi economica e finanziaria iniziata nel 2007-2008, che finalmente stiamo cominciando a superare, il cui impatto sulla navigazione mercantile è stato certamente di grande rilievo.

Siamo ora di fronte ad un forte calo del prezzo del petrolio. Fare previsioni nel medio-lungo periodo è difficile, tenuto conto della complessità dei fattori in gioco.

Si può dire, però, che il minor costo del *bunker* rappresenta certamente un vantaggio per gli armatori, ma la riduzione di alcune attività petrolifere è uno svantaggio per chi opera nel settore dell'off-shore.

Grave fattore di incertezza, anche per noi, è il rallentamento dell'economia cinese che oggi rappresenta circa il 40% della crescita economica mondiale ed è raddoppiata negli ultimi cinque anni. Infatti, la domanda di materie prime della Cina è da tempo uno dei principali indicatori dello stato di salute dello *shipping*.

L'accordo di Vienna sul programma nucleare di Teheran, con la conseguente revisione delle sanzioni, favorirà la ripresa dei traffici commerciali con l'Iran e contribuirà al processo di stabilizzazione di tutto il Medio Oriente.

D'altra parte, continua a crescere il numero dei paesi sottoposti a sanzioni commerciali, tanto che ormai dobbiamo avvalerci di esperti anche di diritto internazionale per "fissare" un viaggio con relativa tranquillità.

Anche la recente, epocale, riapertura dei rapporti tra gli Stati Uniti e Cuba avrà certamente ricadute positive sui traffici marittimi di quell'area e in particolare sul turismo, tanto è vero che le principali compagnie di navi da crociera e traghetti si sono immediatamente attivate, Italia in prima linea.

L'allargamento del canale di Suez potrebbe giovare al ruolo dell'Italia nei traffici marittimi mondiali, ma il nostro Paese deve saper sfruttare la sua centralità nel Mediterraneo, affermando la sua *leadership*.

Bisogna quindi tenere sempre presente, pur senza dimenticare l'importanza del cabotaggio, che il trasporto marittimo si muove in un contesto internazionale.

Internazionali sono:

- le norme che lo regolano,
- i mercati in cui opera,
- la concorrenza che deve fronteggiare,
- le crisi che deve affrontare.

Pirateria

Da più di dieci anni l'Italia è tra i paesi protagonisti nella lotta alla pirateria nell'Oceano Indiano.

La pirateria mette in pericolo l'intera economia del nostro Paese, che –non dimentichiamolo – riceve via mare gran parte delle materie prime e dei semilavorati che alimentano la nostra industria.

Un ringraziamento, quindi, alle Istituzioni che hanno preso coscienza delle gravi situazioni di pericolo e di insicurezza della navigazione.

Colgo l'occasione per ringraziare il Ministro della Difesa, che nei giorni scorsi ha emanato il decreto che consente di imbarcare *team* armati non solo nell'Oceano Indiano, ma in tutte le aree definite dell'IMO a rischio di pirateria, e cioè anche il Mare della Cina, lo Stretto di Malacca e l'Africa Occidentale.

Confitarma ha condiviso con i Ministeri della Difesa, degli Esteri, dell'Interno e dei Trasporti, la Guardia Costiera e il RINA l'intenso lavoro preparatorio del *corpus* normativo che nel 2011 ha creato il cosiddetto modello "duale" di difesa attiva pubblica e privata, consentendo, nelle aree a rischio, l'impiego di personale di scorta a bordo delle navi italiane.

Voglio ringraziare ancora la Marina Militare, con tutti i suoi uomini, per quanto ha fatto e continua a fare a tutela dei traffici marittimi e nell'interesse strategico generale della collettività.

L'esperienza vissuta dai nostri equipaggi nei 350 viaggi protetti dai Nuclei Militari è stata straordinaria.

Ai due Marò sotto inchiesta in India, l'augurio di una prossima soluzione della vicenda, grazie al buon esito del nuovo – e più corretto – approccio internazionale che il Tribunale del Diritto del Mare sta delineando.

L'armamento ha preso atto della recente decisione politica che ha sancito la fine di questo impianto, eliminando l'impiego di personale militare.

Continueremo il proficuo dialogo avviato con il Viminale, affinché i servizi offerti dalle società di sicurezza private siano capillari, efficienti ed allineati al mercato anche sotto il profilo economico.

Crisi umanitaria nel Mediterraneo

L'instabilità in Medio Oriente e nel sud del Mediterraneo, oltre a far nascere una nuova minaccia terroristica, incide sulle dinamiche economiche e sociali in tutto l'Occidente, specie in Europa.

Del complesso fenomeno migratorio in atto, colpiscono il numero delle popolazioni che si spostano e soprattutto la drammaticità delle traversate nel Mediterraneo su imbarcazioni del tutto inadatte.

Sono oltre 5.000 immigranti che da gennaio 2014 hanno perso la vita in mare.

Una strage inaccettabile.

Nell'ambito delle missioni *Mare Nostrum* e *Triton*, le navi mercantili hanno risposto alle chiamate di intervento per soccorrere i migranti in difficoltà o in pericolo di vita con più di 1.300 viaggi dirottati, contribuendo al salvataggio di oltre 42.000 persone, un quarto dei 166.000 migranti tratti in salvo nel 2014 e di altre 15.200 nei primi otto mesi del 2015.

L'armamento italiano è stato il più coinvolto, con quasi 270 interventi nelle operazioni *Search & Rescue* tra gennaio 2014 e settembre 2015.

Con evidenti difficoltà e rischi, equipaggi e navi, nonostante dotazioni di bordo inadeguate al grande numero di naufraghi, hanno risposto con prontezza alla richiesta di salvare vite in pericolo.

Di fronte all'intensificarsi delle deviazioni compiute - che rendono ordinari interventi concepiti per situazioni occasionali e straordinarie - fin dal novembre 2014, abbiamo richiamato l'attenzione delle Amministrazioni italiane, europee ed internazionali sulla necessità di avere in mare una forza navale dedicata.

Oggi EuNavForMed, coordinata dalla Marina Militare Italiana, opera per il soccorso di vite umane e il contrasto dei trafficanti nel Mediterraneo.

Tutte le Forze armate italiane coinvolte in questa drammatica vicenda hanno svolto il ruolo di protagonisti.

Lasciatemi però oggi riservare un saluto particolare alla Guardia Costiera italiana, cogliendo l'occasione anche per rinnovare gli auguri per i 150 anni dall'istituzione del Corpo delle Capitanerie di Porto.

In vista dell'imminente avvicendamento al vertice, saluto l'Ammiraglio Angrisano ringraziandolo per la passione e l'impegno con cui ha ricoperto il suo incarico.

L'auspicio è che nel futuro delle Capitanerie di Porto, specie sul territorio, si rafforzi l'idea della nave quale "soggetto" economico vitale per lo sviluppo del nostro Paese.

Ambiente

Lo *shipping* sta da tempo facendo la sua parte per ridurre l'impatto della sua attività sull'ambiente, in particolare nell'ultimo decennio, contenendo le emissioni di Co2.

Infatti, nonostante l'aumento del commercio marittimo e nonostante le navi trasportino il 90% delle tonnellate miglia mondiali, dal 2007 lo *shipping* ha ridotto di oltre il 10% le emissioni Co2, che ora rappresentano solo il 2,2% del totale mondiale.

In base alle nuove normative già entrate in vigore in tutto il mondo, l'*International Maritime Organization* (IMO) ha fissato l'obiettivo vincolante per cui tutte le navi costruite a partire dal 2025 (comprese quelle dei paesi in via di sviluppo) dovranno essere del 30% più efficienti rispetto alle navi costruite negli anni 2000.

Con navi più grandi, motori migliori e una differente gestione della velocità, lo *shipping* prevede che la riduzione di Co2 sarà pari al 50% entro il 2050, quando l'intera flotta mondiale sarà composta da *superfuel-efficientships* e si diffonderà ancor di più l'utilizzo di combustibili alternativi.

In aggiunta, sempre in ambito internazionale, si discute già da tempo del *Green Climate Fund* e di come l'armamento mondiale possa contribuire per la sua parte, insieme con gli altri settori industriali, in proporzione alle emissioni prodotte.

Lo *shipping* è un settore responsabile: sui 100 miliardi di dollari complessivi all'anno ipotizzati per tale fondo, il contributo degli armatori potrebbe essere di circa 2,5 miliardi, da versare attraverso l'IMO e destinati alle politiche climatiche per il mare.

Il principio "chi inquina paga" – modo di dire generico e astratto – va quindi sostituito con "chi inquina paga e paga per quanto inquina".

A preoccupare non è solo il costo crescente per gli investimenti necessari all'adeguamento alle norme internazionali, ma anche l'incertezza dovuta ad una proliferazione di regole - internazionali, europee, nazionali e regionali - che spesso si sovrappongono, sono differenti a seconda delle aree geografiche e di difficile applicazione.

Complessità e incertezze ad esempio legate a:

- entrata in vigore della Convenzione IMO sulle acque di zavorra;
- attuazione a livello locale delle normative sulla raccolta dei rifiuti e residui del carico delle navi;
- applicazione del Regolamento europeo *MRV - Monitoring Reporting Verification*,

- entrata in vigore in Italia del decreto legislativo 102 sull'efficienza energetica che recepisce una direttiva europea.

D'altra parte, la sfida ambientale offre opportunità che dobbiamo saper cogliere.

Per esempio, l'Unione europea ha previsto si adottino piani strategici nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura continentale per l'utilizzo di combustibili alternativi nei trasporti, con cospicui stanziamenti.

In tale contesto, l'Italia ha già avviato la predisposizione di un piano strategico nazionale per il GNL, ma bisognerebbe intervenire anche con sostegni agli investimenti in unità navali adatte al trasporto di tale combustibile.

Altro esempio. L'Europa promuove la ricerca e l'innovazione, che pertanto diventano anche in campo navale la nuova frontiera dell'intervento pubblico. L'Italia, secondo criteri entrati in vigore all'inizio di questo mese, ha stanziato proprio per questa finalità 100 milioni di euro da assegnare a progetti innovativi presentati da cantieri navali e imprese armatoriali.

Sono distribuiti in 20 anni. Un intervento più incisivo dello Stato in questo settore fondamentale sarebbe quanto mai opportuno.

Le risorse disponibili dovranno essere gestite al meglio per poter avviare un ciclo virtuoso che, oltre a favorire il rinnovamento della flotta e la protezione dell'ambiente, potrà costituire un'opportunità per la cantieristica nazionale.

Siamo convinti che per lo Stato sia un investimento dal rendimento garantito.

Economia marittima e flotta italiana

Non anticiperò i dati del "V Rapporto sull'economia del mare", che domani verranno presentati a Milano.

Posso dirvi comunque che il trasporto via mare di merci e passeggeri si conferma il comparto trainante del *cluster* marittimo italiano e uno dei settori economici più dinamici del Paese, importante fonte di reddito e occupazione: in totale, i posti di lavoro legati alle attività marittime sfiorano il mezzo milione.

Grazie agli oltre 15 miliardi di euro investiti negli ultimi dieci anni per il rinnovo del naviglio, la flotta è cresciuta in quantità e migliorata in qualità, con il 60% delle navi di età inferiore ai 10 anni ed evidenti ricadute positive anche per l'occupazione.

Dal 2005 sono state consegnate 436 navi nuove, con punte di rinnovamento particolarmente rilevanti nei settori *tanker* (67%) e *drybulk* (74%).

La nostra flotta è *leader* in alcuni dei settori più sofisticati (navi Ro-Ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici). Ancora una volta ricordo che, considerando il *genuine link* tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore, è la seconda nell'Unione europea e la quarta nel mondo.

Bisogna riconoscere l'importanza del sostegno costante che le nostre Istituzioni hanno assicurato negli anni, consentendo agli armatori italiani di raggiungere questi risultati.

Mantenere la posizione della nostra flotta in questi anni non è stato facile, ma è stato possibile grazie al Registro Internazionale.

Inoltre, il dialogo costante e trasparente con gli *stakeholder* finanziari, *in primis* il sistema bancario -struttura portante del consolidamento in atto- ha consentito di contenere gli effetti della crisi, facendo emergere alcune peculiarità del nostro armamento.

Diversificazione, *leadership* in alcuni comparti, rinnovamento della flotta, approccio non speculativo: tutti fattori apprezzati dal sistema bancario, che si riveleranno preziosi non appena i mercati marittimi mostreranno segni di riequilibrio tra domanda e offerta.

Occupazione e relazioni sindacali

Il 1° luglio 2015, Confitarma ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali l'accordo per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro del settore marittimo.

Il rinnovo interessa i circa 55.000 marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana e gli 8.000 addetti a terra, per un totale di circa 63.000 lavoratori.

È un importante traguardo, raggiunto in un momento economico non certo tra i più favorevoli, destinato ad avere un impatto positivo sulla capacità competitiva delle nostre navi.

Riteniamo che questo sia un accordo equilibrato: da un lato semplifica notevolmente i vari contratti collettivi nazionali, eliminando la pesante sovrapposizione di norme pregresse, dall'altro aggiorna i contratti alle più recenti novità legislative sia nazionali che internazionali.

Formazione

Tale trattativa si è completata con l'importante intesa sindacale riguardante l'imbarco degli allievi italiani.

Da anni, l'armamento italiano sta investendo concretamente nella formazione di professionisti in grado di gestire al meglio le nostre navi.

Dopo il periodo di navigazione, acquisite le competenze necessarie, questi possono anche essere assorbiti dal complesso di attività di terra e non solo presso le aziende marittime.

Attualmente in Italia sono circa 3.000 gli studenti e i cadetti che stanno frequentando gli istituti marittimi italiani, tra i quali ricordo l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, che quest'anno compie dieci anni, e l'ITS Caboto di Gaeta.

Shortsea Shipping, cabotaggio e Autostrade del mare

Componente essenziale dell'industria armatoriale sono le imprese che operano nello *shortsea shipping* nel cabotaggio tra porti nazionali, assicurando il trasporto di merci e la mobilità di milioni di persone, lavoratori, studenti, turisti e la continuità territoriale tra il continente e le nostre isole.

Dalla comparazione con le altre modalità, risulta che il trasporto marittimo resta complessivamente quello più sostenibile in termini di riduzione dei costi esterni: incidentalità, congestione, rumore, emissioni e tempi di percorrenza.

A parità di merci e passeggeri trasportati, il maggior costo a carico della collettività derivante dall'utilizzo dei camion rispetto alle navi può arrivare al 220%. Anche la ferrovia ha costi che possono essere fino al 60% maggiori.

Questi risultati e l'esperienza dell'*Ecobonus* in Italia nel periodo 2007-2011 rafforzano il nostro auspicio che uno strumento analogo venga adottato al più presto a livello europeo.

Saremo lieti, Signor Ministro, se lei volesse confermare in questa sede le indiscrezioni sull'introduzione del "*Marebonus*" nel disegno di legge di stabilità.

Questo strumento contribuirebbe a sviluppare ulteriormente le autostrade del mare, alleggerendo il trasporto su strada a favore della modalità marittima, con grandi risparmi in termini di costi esterni per la collettività.

Il comparto ha dimostrato di saper crescere ed adattarsi ai nuovi mercati ed è ormai quasi interamente privato, con l'unica eccezione della Saremar, che sconta in questi giorni gli effetti del lento procedere sulla via della privatizzazione.

Quest'oggi, al termine dell'Assemblea, verranno presentati i due studi che Confitarma ha realizzato sull'impatto ambientale e sulla rilevanza economica e sociale dei servizi di trasporto marittimo di *shortsea shipping* e cabotaggio in Italia.

Riforma della portualità e della logistica

Fattore determinante per l'ulteriore crescita anche dei traffici resta comunque l'efficienza dei nostri porti e del nostro sistema logistico.

Signor Ministro, condividiamo appieno con Lei che il rilancio del sistema portuale e logistico favorirà la ripresa economica del Paese.

L'Italia, ottava potenza economica del mondo, è solo 55^a per la qualità delle infrastrutture portuali. (Fonte: *Global Competitiveness Report 2014-2015, World Economic Forum, 2014, citato nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*).

Ciò è di ostacolo al lavoro degli operatori marittimi.

L'inefficienza del nostro sistema logistico-portuale non è più sostenibile dal Paese, che continua a perdere traffici a vantaggio dei grandi porti del Nord Europa.

Il recente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che prelude alla futura revisione della Legge n. 84 del 1994, può certamente rappresentare un punto di svolta per la riorganizzazione della portualità nazionale.

In più occasioni l'armamento ha ribadito la sua disponibilità a contribuire a tale riforma.

Riassumo le nostre principali osservazioni che Lei, Signor Ministro, già conosce:

1. attivare un sistema tariffario centralizzato a livello ministeriale, per migliorare in termini di efficienza e costi i servizi tecnico-nautici, ottenendo trasparenza e uniformità di applicazione nei singoli scali nazionali;
2. introdurre un procedimento di concertazione tra Autorità di Sistema Portuale e Capitanerie di Porto, per favorire un processo virtuoso che assicuri al contempo le esigenze di sicurezza della navigazione e lo sviluppo commerciale dei porti;
3. attuare una forma di controllo e supervisione da parte di un Organismo pubblico indipendente, che vigili sull'ampia autonomia amministrativa, finanziaria ed impositiva delle nuove Autorità di Sistema Portuale, tenendo conto delle osservazioni basate sulla determinante esperienza degli utenti del porto: gli armatori e le navi *in primis!*

Pertanto, ritengo doveroso sottolineare come l'indubbia importanza del settore portuale non debba far dimenticare la totalità della politica marittima e trasportistica del sistema Paese, del quale la portualità rappresenta un importante nodo infrastrutturale di un più ampio sistema logistico.

L'importanza del Registro Internazionale Italiano

Ridare competitività alle flotte, frenare il *flagging out* e rilanciare l'occupazione: questi i principali obiettivi delle Linee-guida per gli aiuti al trasporto marittimo varati dalla Comunità europea già alla fine degli anni Ottanta.

Una politica marittima per la difesa dello *shipping* europeo che ha ottenuto un evidente successo.

Questi obiettivi l'Italia li ha perseguiti dal 1998, attuandole Linee-guida europee con l'introduzione del Registro Internazionale, tuttora il pilastro di una politica marittima efficace ed espansiva.

Oggi, la flotta mercantile italiana è più che raddoppiata rispetto alla fine degli anni '90 e, nonostante le riduzioni registrate negli ultimi anni di lunga crisi, è ancora pari a circa 17 milioni di tonnellate di stazza.

Nello stesso periodo, anche l'occupazione marittima è aumentata del 59%, dato ancor più rilevante se si pensa che gli occupati a livello nazionale sono aumentati solo del 5%. Dall'inizio della crisi del 2008 ad oggi, l'occupazione marittima è aumentata del 12,7% mentre l'occupazione in ambito nazionale è diminuita del 3,5%.

Negli anni, il Registro Internazionale è stato migliorato, con misure che hanno consentito di equiparare i costi di esercizio delle navi italiane a quelli dei principali *competitor* stranieri, anche nei collegamenti di cabotaggio di lunga percorrenza e nelle crociere.

Tra queste misure ne ricordo una in particolare: la *tonnagetax*.

È uno strumento adottato da tutti i principali paesi europei -da Nord a Sud (dal Regno Unito a Malta) e da Est a Ovest(dalla Finlandia al Portogallo) - che ora la Commissione ci chiede di modificare rendendolo, come negli altri Stati membri, applicabile in egual misura a tutte le navi di bandiera europea.

Ciò sta suscitando qualche timore per l'occupazione di marittimi italiani, ma ritengo che queste preoccupazioni siano eccessive.

Ciò che realmente riteniamo necessario, pena la perdita dei tanti risultati positivi raggiunti, è da un lato salvaguardare l'integrità del Registro Internazionale e dall'altro intervenire con energia ai fini di un'ampia e concreta semplificazione normativa.

Sburocratizzazione e Amministrazione marittima

D'altronde, tale richiesta si fonda anche sull'esigenza di valorizzare il ruolo dell'Amministrazione dedicata alle problematiche marittime, interfaccia altamente qualificata con il mondo produttivo.

Il sistema delle regole deve essere semplice e chiaro, per consentire all'Amministrazione una sua facile applicazione e alle imprese di competere efficacemente a livello internazionale.

La scelta del Paese di registrazione di una nave si basa innanzitutto sui costi della bandiera. Purtroppo, i maggiori costi di quella italiana sono oggi da imputare alla stratificazione normativa, che rende spesso inefficace l'attività delle tante amministrazioni chiamate ad occuparsi del nostro settore.

Basti dire, che nel confronto con le altre bandiere europee, le navi italiane hanno un costo aggiuntivo derivante da procedure farraginose, che può superare i 100.000 dollari l'anno per nave.

Signor Ministro, parlando di riforma del codice degli appalti, Lei ha detto che la parola d'ordine deve essere: "semplificare". Il che non significa diminuire i controlli, ma consentire all'Amministrazione di rispondere con rapidità ed efficienza alle esigenze degli operatori.

Non è giusto ignorare "*best practice*" come la collaborazione tra Ministeri degli Esteri e dei Trasporti e del Corpo delle Capitanerie di porto in materia di assistenza alle navi italiane all'estero: è un esempio efficace, pur in assenza di specifici strumenti normativi.

Come primo segnale, Le chiediamo di adottare alcune norme di riordino che non comportano oneri a carico dello Stato e che sono già state individuate in dettaglio da anni. Ad esempio:

- le procedure per l'iscrizione e la cancellazione delle navi nei registri;
- le formalità di arrivo e partenza delle navi nei porti;
- il rilascio dei certificati di sicurezza all'estero;
- le norme in tema di sorveglianza sanitaria marittima;
- l'approvazione di un nuovo regolamento sul trasporto passeggeri che sostituisca il Regio Decreto del 1890.

Occorre anche colmare al più presto il *gap* informatico del Paese, che fatalmente tocca anche la nostra Pubblica Amministrazione.

Esistono tante banche dati, ognuna con la propria finalità.

Ma perché non esiste ancora quella dei pubblici registri marittimi consultabili anche dall'utenza?

Oggi alla domanda "come è composta la flotta?" nessuno può rispondere con immediatezza.

Purtroppo, nonostante il grande peso che il sistema marittimo riveste in Italia, le nostre numerose e complesse tematiche sono distribuite tra troppi ministeri accanto ai trasporti (ne abbiamo perso il conto: ambiente, sanità, lavoro, sviluppo economico, ecc.) e non sempre vengono affrontate tenendo nel debito conto la loro specificità rispetto a quelle terrestri.

Se la logica sottostante a tale frammentazione è stata la *spendingreview*, ebbene, un'analisi attenta dei benefici economici ottenuti e dei costi legati alla dispersione delle competenze e all'impoverimento del servizio all'utenza cambierebbe radicalmente la chiave di lettura.

Conclusioni

Le navi, le rotte marittime e i porti sono “strumenti” indispensabili al servizio della comunità.

Noi armatori siamo orgogliosi della nostra attività e vogliamo continuare a lavorare per le nostre imprese e per il bene del Paese.

Signor Ministro, di recente Lei ha affermato la necessità di una “cura dell’acqua” per rilanciare la politica dei trasporti in Italia.

Ebbene, parte fondamentale di tale cura sono proprio le navi.

Da anni sosteniamo l’importanza del ruolo della flotta per il Paese e quindi la necessità di mantenere l’impianto che, sia nelle autostrade del mare sia nei traffici internazionali, consente alla nostra flotta di crescere e di restare competitiva.

La novità è che, per questo obiettivo, il Registro internazionale italiano è condizione necessaria ma, da solo, non più sufficiente.

Pertanto, Signor Ministro, La ringraziamo per quanto sta facendo per assicurare la competitività delle nostre navi e delle nostre imprese.

La sosteniamo, inoltre, nel percorso che Lei vuole proporre per assicurare più efficienza all’Amministrazione marittima, semplificando e razionalizzando le normative.

Non mi stancherò mai di ripetere che, accanto agli armatori, ci sono porti, cantieri e fornitori navali, agenti, terminalisti, spedizionieri, e ancora compagnie di assicurazioni, studi legali, istituti finanziari, enti di classifica, di formazione e di ricerca, senza dimenticare la pesca e la nautica da diporto.

Tutte queste imprese danno vita all’insieme di attività marittime, fulcro delle nostre tante città di mare, che svolgono un ruolo economico e sociale molto importante per il Paese.

Signor Ministro, la “cura dell’acqua” per avere successo ha bisogno di un’Italia “*shipping friendly*”.

Grazie per la vostra attenzione.