



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

**INTERVENTO DEL SOTTOSEGRETARIO ALLE
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

GUIDO IMPROTA

ASSEMBLEA

ROMA, 4 OTTOBRE 2012

Signor Presidente,

nel nostro Paese il “Mare” non sempre è stato percepito come una risorsa in grado di generare una economia sulla quale investire. Questa sottovalutazione di natura strategica ha determinato una penalizzazione anche in termini geo-politici dell’Italia sullo scacchiere internazionale ed ha contribuito a far perdere spesso anche la concretezza dell’interesse imprenditoriale.

L’Unione Europea, che ha preso coscienza del fatto che rilanciare l’economia marittima dei Paesi Membri significa rilanciare l’intera economia dell’Europa, ha promosso negli ultimi anni la nuova politica marittima integrata, puntando a rilanciare tutte le attività del cluster.

In questa nuova strategia, che deve necessariamente coniugare sviluppo sostenibile, riequilibrio modale e coesione economica e sociale, il Governo Monti ha proposto e sostenuto un’agenda di lavoro che ha come obiettivi il miglioramento della competitività del settore, l’aumento della quota di trasporto marittimo, la valorizzazione dell’industria cantieristica e delle attrezzature navali.

Lunedì 8 ottobre a Cipro si terrà il Primo Consiglio dei Ministri UE del Mare e in quella occasione sarà sottoscritta la “*Dichiarazione di Limassol*” con la quale verrà formalizzato l’impegno dei Governi per creare le condizioni più favorevoli per assecondare il potenziale di crescita del settore.

Proprio in sintonia con quanto sta avvenendo in Europa, appare quindi quanto mai necessario definire a livello nazionale una nuova e più ampia visione strategica e politica dell’intero settore dei trasporti, all’interno del quale il comparto marittimo non può che rivestire un ruolo di primaria importanza.

Da qui al 2030 dal punto di vista trasportistico non si potrà prescindere dalla programmazione comunitaria delle Reti TEN-T che interessa i valichi, i grandi assi stradali e ferroviari, i nodi logistici (porti, aeroporti, interporti), i nodi urbani: tutte infrastrutture in grado di produrre esternalità positive e determinare nuove condizioni attrattive per il mercato, in particolare per quelle che intersecano i 4 corridoi che attraversano l’Italia (Genova-Rotterdam, Helsinki-La Valletta, Mediterraneo ed Adriatico-Baltico).

In occasione della Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza, il X Allegato infrastrutture indica senza equivoci che è assolutamente necessario impostare una programmazione organica degli investimenti che coinvolga operatori logistici, i gestori delle reti ferroviarie e stradali in funzione delle predette priorità comunitarie.

La sfida che abbiamo di fronte è quella di costruire una relazione porto – corridoio della Rete TEN-T in grado di rappresentare un effettivo valore aggiunto per lo sviluppo della nostra economia offrendo le adeguate garanzie non solo dal punto di vista infrastrutturale, ma anche sotto il profilo organizzativo (con una scala di attività comparabile con quella dei maggiori porti del Mar del Nord) e con una efficienza operativa pari o superiore ai predetti porti concorrenti.

Oggi, sia per quanto riguarda l'Alto Adriatico sia per quanto riguarda l'Alto Tirreno nessuno scalo individuale, nessuno degli scali pur considerati di rango essenziale per la portualità europea (Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia, Trieste), è da solo capace di garantire né la scala attiva (almeno 6 milioni di TEU anno) né la scala operativa (navi da 12.000 TEU) necessarie per attrarre linee dedicate di traffico con l'Estremo Oriente.

Rispetto a tale scenario, il Governo ha già approvato numerose misure per attrarre capitale privato nella realizzazione di infrastrutture pubbliche, per migliorare l'efficienza logistica, per semplificare e ottimizzare le procedure amministrative.

Inoltre, grazie ad un proficuo e costruttivo lavoro con il Parlamento, si è finalmente sbloccato l'iter di approvazione di alcuni importanti provvedimenti, come il disegno di legge di riforma dell'ordinamento portuale - sul quale ha tanto lavorato il Sen. Grillo - che, forte della riconosciuta autonomia finanziaria in capo alle autorità portuali, rende più competitivi i porti, semplifica le procedure per l'approvazione dei piani regolatori ed il dragaggio dei fondali, consente l'utilizzo dei *project bond* per lo sviluppo delle infrastrutture. Vorrei, inoltre, evidenziare che la riformulazione approvata dal Senato dell'articolo 14 della legge n. 84/94 tiene ampiamente conto dei contenuti dell'Accordo interassociativo del 2007 ed assicura pertanto l'applicazione omogenea a livello nazionale sia dei meccanismi tariffari che delle relative condizioni di sicurezza operativa attraverso il mantenimento al centro, in capo al Ministero, della funzione attinente la dinamica tariffaria.

Sono consapevole invece che abbiamo ancora del lavoro da fare per aumentare il consenso politico sulla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici di ormeggio, pilotaggio e rimorchio.

Quelli che stiamo vivendo sono certamente anni non semplici; tuttavia l'armamento nazionale, grazie ad una flotta giovane e competitiva, ha saputo guadagnarsi con tenacia e determinazione una posizione di vertice in Europa e nelle classifiche mondiali. Certamente a ciò ha contribuito anche il processo di internazionalizzazione del settore realizzatosi con la Legge n. 30 del 1998. Ma il merito è soprattutto di una diffusa presenza di imprese familiari, con una forte tradizione, radicate nel tessuto produttivo nazionale ma al tempo stesso in possesso di un alto grado di internazionalizzazione, di una elevata capacità di

innovazione dei servizi e di un'alta capacità di investimento che va adeguatamente sostenuta, come Lei Presidente ha fatto giustamente notare, da un sistema del credito che deve tenere in debita considerazione un livello di rischio operativo basso.

Voi che da sempre siete abituati a confrontarVi con le dinamiche economiche globali potete senz'altro essere di esempio e fungere da traino per la ripresa economica del nostro Paese.

Vorrei ora però entrare nel merito di alcuni punti che il Presidente D'amico ha evidenziato nel suo intervento.

Sburocratizzazione

La burocrazia è un costo per le imprese ed è un freno allo sviluppo. Dobbiamo dotarci di una *governance* multilivello meno litigiosa e più integrata (abbiamo infatti troppe norme di differente rango che si sovrappongono) .

In tale ottica, su impulso del Ministro Passera, l'Amministrazione è tutta orientata a favorire l'accoglimento delle proposte che Confitarma ha già elaborato e che consentirebbero di migliorare l'equilibrio economico e l'efficienza dell'intero settore.

Condivido quindi la necessità di intervenire su norme ormai obsolete quali il Regio Decreto del 1897 sui servizi medici di bordo. A tal proposito, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si è fatto promotore di un'iniziativa nei confronti del competente Ministero della Salute a cui già sono state segnalate le perplessità rappresentate dall'armamento e confido che si possa giungere ad una posizione in grado di conciliare la funzione delle "farmacie di bordo" con una voce di spesa che non sconfini nello spreco.

Nel quadro delle iniziative volte a modernizzare, razionalizzare ed uniformare le procedure vigenti nei singoli Stati membri, abbiamo previsto nel Decreto crescita bis all'esame del Consiglio dei Ministri di oggi, il recepimento della Direttiva 2010/65, in materia di formalità di arrivo e partenza delle navi.

Un decisivo passo in avanti verso il completamento del processo di informatizzazione delle procedure di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti comunitari che a giugno del 2015 segnerà il definitivo passaggio delle comunicazioni dal formato cartaceo a quello elettronico.

Abbiamo anche accelerato il processo di informatizzazione della *Banca Dati Naviglio* il cui server è stato recentemente collaudato e credo che sia opportuno il supporto della vostra Confederazione per definire quanto prima anche le modalità operative di popolamento dei dati.

Pirateria

La crescita esponenziale in questi ultimi anni del fenomeno della pirateria desta gravi preoccupazioni e forti prese di posizione da parte dei Governi di tutto il mondo.

La risposta a questo fenomeno che va debellato non può che nascere in un contesto internazionale.

I sequestri dei marittimi delle navi italiane e la recente vicenda della Enrica Lexie hanno portato alla ribalta dell'opinione pubblica anche nel nostro Paese tale complessa problematica.

Nel ribadire la vicinanza mia personale e di tutto il Governo ai fucilieri del Battaglione San Marco (Latorre e Girone) e alle loro famiglie che vivono momenti di angoscia, assicuro che il Governo ha l'obiettivo costante e prioritario di riportare in patria i nostri militari e segue quotidianamente, attraverso le diverse Amministrazioni, per i rispettivi profili di competenza, l'evolversi della vicenda.

Quale misure intraprese a livello nazionale, il decreto-legge n. 107/2011, ha previsto il servizio di protezione e l'impiego di militari e di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali.

Detto provvedimento individua un duplice strumento operativo:

I Nuclei Militari di Protezione (NMP), già operativi a seguito dell'accordo tra Marina Militare e Confitarma, prevedono l'imbarco in sicurezza del personale militare, in conformità alle principali regole internazionali di sicurezza della navigazione. Ad oggi sono stati rilasciati dalla Marina Militare 38 nulla osta all'imbarco.

Per quanto riguarda l'Impiego di guardie giurate private (cd. Contractors), a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, è stato istituito, presso il Ministero dell'Interno, un tavolo tecnico con i rappresentanti dei Dicasteri interessati che ha redatto la bozza di decreto interministeriale attuativo, attualmente in fase di ultimo vaglio, e in ordine al quale il Ministero si farà parte attiva per una ormai non più differibile emanazione.

In ultimo vorrei anche ricordare che lo scorso anno è stata sottoscritta una Convenzione con CIRM (Centro Nazionale Radio Medico) e Federazione Nazionale Stella Maris per l'individuazione dei protocolli da attuare per fornire assistenza materiale, psicologica e sociale ai marittimi (ed ai loro familiari), vittime di sequestro.

Crociere

Ho ascoltato con attenzione la parte della relazione del Presidente in merito al settore crocieristico che conferisce ai nostri porti una leadership nel Mediterraneo e rappresenta un segmento di eccellenza dell'industria turistica.

Il drammatico evento del naufragio della Costa Concordia rappresenta senz'altro uno dei momenti più tragici della nostra marineria.

Da subito ho ritenuto di partecipare al dolore delle famiglie delle vittime e nel contempo ho seguito con particolare attenzione l'evoluzione di quella che sarebbe potuta essere una tragedia di enormi proporzioni e che avrebbe potuto produrre danni economici ed ambientali incalcolabili, scongiurati da un modello d'intervento, coordinato dal Corpo delle Capitanerie di Porto, tempestivo e qualificato che ha contribuito a limitare gli effetti anche in termini di immagine e che ha ottenuto il riconoscimento degli organismi preposti alla verifica degli standard di sicurezza.

Anche in questo caso l'Armamento italiano si è distinto per aver affrontato con fermezza e determinazione momenti certamente drammatici e per non aver alimentato le polemiche che hanno accompagnato un atto così scellerato.

La tenuta delle prenotazioni delle crociere è un chiaro segnale di apprezzamento da parte del mercato per il prodotto offerto e per lo standard di servizio assicurato dai nostri marittimi che, quotidianamente, lavorando a bordo di navi in giro per il mondo, esportano i caratteri della nostra gente, distinguendosi così per dedizione, impegno e professionalità oltre che per l'alto senso di responsabilità.

Ancora una considerazione, più generale, sull'impegno della Confederazione in merito alla formazione professionale: devo darVi atto che rispetto al passato l'impegno dell'armamento al riguardo è notevolmente cresciuto in quantità e qualità; credo che mai come oggi dobbiamo scommettere investendo sui giovani, sulla formazione, e strutturando percorsi di carriera che possano attrarre le migliori risorse.

Senza queste condizioni gli equipaggi saranno purtroppo sempre meno europei e sempre più extracomunitari e credo che in un momento di crisi occupazionale, soprattutto delle fasce giovanili, dobbiamo condividere l'obiettivo di contrastare questa tendenza.

Privatizzazione Tirrenia

Come tutti sappiamo, coerentemente con gli impegni assunti dal Governo Italiano con le istituzioni comunitarie, il 30 luglio scorso si è completato il processo di privatizzazione delle società Tirrenia e Siremar.

Ritengo che anche in questo caso vada riconosciuto l'impegno del Governo, in un momento di particolare crisi economica e sociale, per assicurare, nel rispetto delle indicazioni e degli impegni assunti con la Commissione Europea, la continuità territoriale, l'occupazione e lo sviluppo economico e turistico in aree geografiche, quali quelle isolane, particolarmente colpite da importanti problematiche socio-economiche.

Ci auguriamo che presto tocchi anche alle società regionali Caremar e Laziomar, che si andrebbero ad aggiungere così alla privatizzazione della Toremar, già ceduta dalla Regione Toscana.

In colpevole ritardo rispetto all'iter concordato con la Commissione Europea, resterebbe così la sola Saremar, oggetto peraltro di interventi normativi regionali contrari alle indicazioni Comunitarie e del Governo.

In particolare, in merito alla Legge regionale della Sardegna n.15 del 7 agosto 2012 "Disposizioni urgenti in materia di trasporti" i dicasteri interessati hanno censurato lo stanziamento di fondi regionali in favore di collegamenti con il continente, notoriamente di competenza statale, proponendo al Consiglio dei Ministri l'impugnativa.

Peraltro, secondo quanto previsto dal comma 7 dell'art. 19 ter della legge 166/2009 le sole funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico, che si svolgono all'interno di una regione, possono essere esercitati dalla stessa regione.

Cabotaggio e Short Sea Shipping

Condivido le preoccupazioni espresse dal Presidente in merito alle norme comunitarie in materia di Cabotaggio e credo che dobbiamo mettere in campo tutte le azioni necessarie a garantire che vettori extracomunitari possano godere impropriamente di tutele riservate agli operatori europei.

Allo stesso tempo dobbiamo garantire ai nostri armatori la possibilità di poter operare nei Paesi terzi nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di parità di trattamento con gli operatori locali.

In tal senso, come Amministrazione, siamo impegnati ad assicurare, attraverso lo strumento degli accordi bilaterali di navigazione e l'avvio di complessi processi negoziati, un supporto alle attività estere degli operatori al fine di garantire una piena competitività.

In merito è necessario, anche tramite l'ausilio del Ministero degli Affari Esteri, rafforzare l'azione di sensibilizzazione nei confronti dei Paesi dell'Area del Mediterraneo dove, l'attuale situazione di instabilità politica, rischia di ripercuotersi anche sui traffici commerciali.

Tale obiettivo appare peraltro coerente con la comunicazione n° 317 del 1999 della Commissione Europea con la quale fu proposta la seguente **definizione** di trasporto marittimo a corto raggio:

“Per trasporto marittimo a corto raggio si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa”.

Per quanto riguarda l'Ecobonus, monitoriamo con attenzione la verifica avviata dalla Commissione Europea su questa misura che certamente ha contribuito negli scorsi anni a realizzare importanti risultati nell'ambito del combinato marittimo, favorendo il trasferimento delle merci dalla strada al mare e contribuendo, tra l'altro, anche all'abbattimento delle emissioni inquinanti.

Stiamo scontando una diversa attribuzione di competenze a livello comunitario tra due distinte Direzioni Generali, fronteggiando un approccio lato “concorrenza” che è ovviamente diverso dal contesto e dagli obiettivi concordati a suo tempo lato “trasporti”.

Sicurezza ed Ambiente

Per quanto riguarda la questione del combustibile a basso tenore di zolfo abbiamo, come noto, avviato un confronto con il Ministero dell'Ambiente, rappresentando anche le difficoltà espresse dall'armamento, al fine di condividere un percorso che, nel rispetto delle norme comunitarie ed internazionali, consenta di garantire la continuità dei traffici marittimi.

Credo opportuno anche ricordare che in merito alle tematiche connesse alla sostenibilità ambientale, lo scorso anno, è stata sottoscritta una Convenzione tra Ministero, gruppo giovani di Confitarma e Rina per la realizzazione di un Progetto finalizzato alla sperimentazione a bordo di unità navali traghetto nell'Area dello Stretto di Messina dell'uso del LNG come combustibile alternativo, sulla base delle esperienze già avviate dai Paesi del Nord Europa.

Convenzione sul Lavoro Marittimo

Per quanto riguarda la Convenzione sul lavoro Marittimo MLC 2006, abbiamo sollecitato le Amministrazioni interessate a chiudere la procedura di ratifica nel più breve tempo possibile, al fine di allineare l'Italia al pari degli altri Stati nel più ampio consesso internazionale.

Condivido la necessità di mettere in condizione le navi italiane di poter operare senza ostacoli con l'entrata in vigore della Convenzione.

A tal fine abbiamo avviato una serie di consultazioni con le Amministrazioni ed Associazioni di categoria e sindacali al fine di predisporre tutti gli atti necessari affinché, alla data di entrata in vigore, la Convenzione possa essere immediatamente operativa anche nel nostro Paese.

Conclusioni

Spero di aver messo nella giusta evidenza l'attenzione che il Governo riserva al mare e agli armatori.

Un buon Governo deve garantire efficienza, integrità e trasparenza e guadagnarsi giorno per giorno la fiducia alimentando una informazione, un dialogo e un confronto tempestivo e di qualità.

E il fatto di poter contare, caro Presidente, per il prosieguo della nostra azione sulla Vostra competenza, passione ed esperienza mi fa essere ottimista sul futuro dell'intero settore marittimo-portuale.