



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

ASSEMBLEA DEI SOCI
6 luglio 2006

ANNUAL GENERAL MEETING
6 July 2006

Discorso del Presidente di Confitarma Nicola Coccia

Signor Ministro, Autorità, colleghi, Signore e Signori

un anno fa, un anno preciso, assumevo la presidenza di questa Confederazione. Lo facevo con la titubanza, i timori e i dubbi che un incarico di tale prestigio non può non suscitare.

Oggi è con orgoglio che rappresento Confitarma, ovvero un comparto che ha dimostrato e sta dimostrando un valore economico fondamentale.

Questa Assemblea e le personalità intervenute, testimoniano la validità della rotta imboccata: sta crollando quel muro edificato su disinteresse, scarsa conoscenza e sottovalutazione cronica delle sue potenzialità, che per anni ha circondato il *cluster* marittimo.

Un muro che in parte noi stessi abbiamo contribuito a costruire.

Oggi non è più così.

Oggi, il *cluster* marittimo e la flotta italiana hanno ricostituito il legame con il sistema Italia, affermando con forza e convinzione il ruolo strategico e la funzione irrinunciabile che svolgono per lo sviluppo.

È quanto faremo con sempre maggiore determinazione da oggi in avanti, come *service provider*, consulenti globali sulle cose che abbiamo dimostrato di saper fare e di fare bene.

Internazionali per codice genetico, ci muoviamo forse meglio di altri sullo scenario della globalizzazione che per noi è prima di tutto opportunità.

L'Unione europea, che tanto ha fatto per rilanciare il settore marittimo, torna oggi ad innamorarsi di presunte condizioni uniformi del mercato in tema di competitività.

A nostro avviso è improduttivo che si torni a parlare di un registro unico europeo e di argomenti già affrontati e positivamente risolti dagli Stati membri.

Sarebbe invece indispensabile un intervento proficuo di Bruxelles sui fattori che effettivamente distorcono la concorrenza al suo interno, come ad esempio quelli sullo sviluppo eco-compatibile dei porti e su temi specifici quali i dragaggi.

Per un effettivo balzo in avanti delle autostrade del mare è necessario risolvere immediatamente il problema della Tirrenia.

È cambiato lo scenario che aveva richiesto la creazione di una flotta pubblica per esigenze di continuità territoriale.

Oggi l'armamento privato opera, in modo efficiente e senza contributi, sulle stesse rotte ove il pubblico attua una concorrenza sleale, grazie a sovvenzioni strutturali fisse e ad aiuti variabili in funzione dei costi del carburante.

È un'inaccettabile situazione di spreco.

E non è pensabile proiettare nel futuro le autostrade del mare senza progettare strumenti innovativi, che non possono essere rappresentati da deleghe politiche a soggetti esterni all'Amministrazione, come la RAM, i quali dovrebbero avere solo importanti funzioni di studio e di analisi.

Bisogna inventare formule nuove di collaborazione fra merce, autotrasporto e armatori che producano da subito, in tempi brevissimi, un libro bianco su tutti i problemi da risolvere.

È il momento di non abbassare la guardia e di utilizzare quell'inventiva di cui l'Italia è ricca per affrontare in chiave diversa i problemi del paese.

L'Unione europea ha affidato ad un ex-Commissario la verifica e il monitoraggio costante dello stato di avanzamento delle infrastrutture.

Copiamo e miglioriamo questa formula creando una *task force* che metta davvero in contatto domanda e offerta, produzione, distribuzione e logistica.

E questa *task force* potrebbe diventare anche il motore per intervenire da subito con scelte coraggiose nel settore portuale.

Dobbiamo quindi focalizzare sforzi e risorse sui porti definendone il ruolo strategico e le priorità di investimento al loro interno.

Siamo disposti a ideare e a fornire strumenti innovativi come nostro contributo anche nel settore del turismo, forti della convinzione che con le crociere abbiamo trovato e sperimentato formule di successo in controtendenza con il declino del turismo tradizionale in Italia.

Mi premeva sottolineare l'urgenza della situazione mirando direttamente al cuore dei problemi, alle opportunità e alle scelte che dovranno essere compiute.

Per questo, ho rovesciato il tradizionale cerimoniale delle assemblee associative, spostando alla fine i saluti a tanti illustri ospiti.

GLOBALIZZAZIONE

La globalizzazione, i nuovi scenari economici sono le sfide con le quali ci dobbiamo quotidianamente confrontare.

È ormai assodato: a fronte di un aumento di un punto percentuale del pil medio mondiale, le esportazioni crescono più del doppio.

È in questo contesto, automaticamente, il trasporto marittimo aumenta di circa il 10-12% all'anno.

Un dato indicativo è quello della domanda mondiale di servizi di trasporto marittimo: nel 2005 è stata pari a 29 miliardi di tonnellate-miglia, cinque volte superiore a quella degli anni '60. Si prevede un ulteriore raddoppio nei prossimi 10 anni.

Non mi stancherò mai di ribadire che senza lo *shipping* non avremmo avuto la globalizzazione.

Non bisogna poi dimenticare un altro aspetto importante.

La globalizzazione non riguarda soltanto la mobilità delle merci, ma anche quella delle persone.

EUROPA

L'Europa è certamente la principale protagonista del commercio mondiale e utilizza la via marittima per il 70% delle merci provenienti dall'estero e destinate alle sue principali aree produttive e di consumo.

Ebbene, l'Unione europea, quando ancora non si parlava di globalizzazione, ha capito l'importanza e la funzione strategica del settore marittimo.

Lo ha capito prima degli Stati Uniti, legati dalla loro visione protezionista dei traffici, e prima del Giappone che, pur attuando una forte *deregulation* in campo marittimo, non è stato capace di gestirne le conseguenze.

Il Libro verde sulla politica marittima, la revisione a medio termine del Libro bianco sui trasporti e la Comunicazione sulla logistica sono gli esempi più recenti di una politica unitaria incentrata sullo sviluppo del sistema marittimo.

Siamo favorevoli a politiche comunitarie che definiscano il ruolo sempre più strategico del settore, che rafforzino il suo legame con l'economia europea ed innalzino i livelli qualitativi della flotta.

Non riteniamo invece che possa giustificarsi l'eventuale creazione di un unico registro navale europeo, che dia luogo ad un processo di delocalizzazione dell'attività armatoriale e di tutto quello che ruota intorno ad essa.

Nell'assicurare il nostro appoggio alle posizioni italiane in sede europea, sollecitiamo una presenza della nostra Amministrazione più attiva nelle fasi di progettazione ed elaborazione delle norme comunitarie.

RUOLO DELLO SHIPPING IN ITALIA

È ormai noto che le attività marittime producono la ragguardevole cifra di 36,5 miliardi di euro, contribuendo al 2,7% del PIL italiano e dando lavoro a 395.000 persone.

Per dare un ordine di grandezza, la recente indagine Federazione del Mare/Censis indica il sistema marittimo al primo posto per dimensioni dopo i quattro settori economici che soddisfano bisogni primari quali costruzioni, sanità, istruzione e industria alimentare.

Il 53% del contributo del *cluster* al PIL è da imputare alla sola attività di trasporto via mare.

Questo siamo.

E non dimentichiamo che il 62% delle merci importate in Italia e il 46% di quelle esportate, viaggiano sulle navi.

L'Italia è il primo paese in Europa per importazioni via mare extra-UE ed è il secondo, dopo un'isola come la Gran Bretagna, per esportazioni.

Le nostre aziende, con l'istituzione del Registro Internazionale, hanno recuperato competitività, conquistando "*leadership*" importanti in Europa e nel mondo.

Siamo ai primi posti a livello mondiale in segmenti strategici quali traghetti, crociere, navi chimichiere e gasiere, la cui importanza è crescente per il futuro energetico del Paese.

Una flotta specializzata per rispondere alle esigenze della nostra industria produttiva.

Una flotta storicamente al servizio del Paese.

Abbiamo investito più di 15 miliardi di euro negli ultimi anni e oggi disponiamo di una flotta che per il 40% ha meno di 5 anni.

Risultati non da poco, di cui andiamo orgogliosi.

Questa flotta non viene utilizzata in tutte le sue potenzialità, per vari motivi.

Il nodo principale resta il sistema portuale.

SISTEMA PORTUALE

Per citare uno slogan ormai famoso: l'Italia è geograficamente la naturale piattaforma logistica dell'Europa per i traffici che attraversano il Mediterraneo.

È inoltre il primo interlocutore dei paesi nordafricani e di quelli del Mar Nero, che continuano a registrare sviluppi economici interessanti.

Purtroppo, fino ad oggi, o non siamo stati capaci di percepire questo fenomeno oppure è stato sbagliato l'approccio politico al problema.

Fatto sta che siamo in ritardo su tutto.

Nonostante i buoni risultati prodotti, la Legge di riforma portuale del 1994 non è stata ancora aggiornata.

Si è verificata un'incontrollata proliferazione del numero delle autorità portuali.

Sono mancate scelte organiche di sviluppo, mirate nell'ambito dei corridoi della rete trans-europea.

Non sono state create le necessarie connessioni con il sistema terrestre.

Continuiamo a perdere posizioni a vantaggio di altri porti del Mediterraneo.

È urgente la rimozione del tetto di spesa per gli investimenti e devono essere individuate le priorità degli interventi all'interno dei singoli scali, soprattutto nei porti nodi logistici essenziali per il nostro Paese. Anche il CNEL si sta pronunciando in tal senso.

Occorre definire il ruolo strategico dei porti di *transshipment*, di quelli regionali e di quelli destinati alle autostrade del mare.

Per questo è improrogabile una cabina di regia che, senza assumere un ruolo dirigitico, coordini una concreta e razionale politica.

LOGISTICA E RAPPORTI CON L'INDUSTRIA

La mancanza di una politica integrata e il ritardo di scelte coordinate per il nostro sistema dei trasporti producono un inevitabile aggravio della bolletta logistica, che oggi in Italia è pari al 22%, con un *gap* di almeno 8 punti rispetto alla media dei paesi nord europei.

È un dato di fatto: la logistica ormai è divenuta un settore autonomo dello sviluppo che, oltre a facilitare la penetrazione dell'industria nei mercati internazionali, contribuisce ad ampliare le sedi della produzione e del consumo.

Ma non si può pensare che tutti i problemi possano essere risolti con la semplice firma del Patto della logistica.

Abbiamo bisogno di una politica che ponga in essere scelte precise, coordinando tutti gli attori della catena logistica.

Confifarma e Confindustria hanno già avviato una forte sinergia.

Hanno rafforzato il legame tra industria marittima e sistema produttivo nazionale, convinti di essere due facce della stessa medaglia.

Il ruolo della logistica al servizio del sistema industriale è ben esemplificato dallo Studio commissionato dall'ICE a Confitarma, inteso a sviluppare un nuovo collegamento intermodale tra l'Italia e il bacino del Mar Nero: l'utilizzo combinato della modalità marittima con quella fluviale consentirà la penetrazione della nostra industria fino alle aree più interne di paesi dell'Europa orientale.

Armatori italiani hanno già avviato investimenti, acquisendo il controllo di una delle principali attività fluviali dell'ex-Urss adibite al trasporto di prodotti petroliferi.

AUTOSTRADE DEL MARE

Sono grato al Ministro Bianchi che, sin dalle prime ore della sua nomina, ha richiamato l'attenzione sulle autostrade del mare, riconoscendo il loro ruolo fondamentale per lo sviluppo della mobilità del Paese.

Dal 1999 si è verificato un aumento superiore al 90% della capacità di carico delle navi ed oggi sono circa 400 le partenze settimanali dei servizi via mare alternativi alla strada.

Un viaggio stradale, su una tratta media nazionale, costa circa 300 Euro in più rispetto alla via marittima che, tra l'altro, fa risparmiare il 40% sui costi ambientali, evita la congestione delle reti stradali ed è veloce, anche su rotte più brevi.

Fatti e cifre ci danno ragione.

Purtroppo, Signor Ministro, nonostante l'impegno degli armatori nello sviluppare i loro servizi, le autostrade del mare risentono negativamente dell'insufficienza di aree di attracco e dei collegamenti con le reti terrestri, della mancanza di spazi disponibili e della carente organizzazione dei flussi all'interno dei porti.

Tali problematiche incidono pesantemente sulle scelte degli autotrasportatori e a tutt'oggi le navi coprono mediamente solo il 50% della loro capacità di carico.

È giunta l'ora di incentivare la domanda.

In tale senso, Confitarma considera l'adozione dell'*ecobonus* in favore dell'autotrasporto uno strumento importante, ma non risolutivo.

Il mancato decollo delle autostrade del mare è, anche in questo caso, da imputare alla carenza di una politica organica e coordinata in cui ciascuno - armatori, Ministero, RAM - giuochi il suo ruolo.

Ed in questo deve essere considerata anche la pesante ed anacronistica distorsione della concorrenza attuata dalla flotta pubblica.

Chiediamo, operando negli stessi mercati, di avere le stesse regole.

Chiediamo chiarezza sul futuro della Tirrenia, affinché le aziende armatoriali private possano calibrare i propri assetti operativi e i relativi investimenti, anche in vista dello sviluppo delle autostrade del mare.

Siamo l'ultimo paese europeo ad avere una flotta pubblica.

Del resto oggi appare impossibile ipotizzare l'allungamento della Convenzione che lega lo Stato alla Tirrenia, sia perché l'Unione europea non lo consentirebbe, sia perché sarebbe un controsenso rispetto alla via delle liberalizzazioni imboccata recentemente con coraggio dal Governo.

TURISMO

È questa una delle sfide con le quali intendiamo cimentarci.

Ormai da anni si registra un *trend* negativo del turismo terrestre: stiamo perdendo una delle principali fonti di ricchezza del nostro Paese a vantaggio di concorrenti con minori risorse paesaggistiche, archeologiche, artistiche e culturali. Per contro, l'Italia si conferma in testa alla classifica dei Paesi destinatari delle crociere nel Mediterraneo e nel mondo: il 38% dei croceristi mondiali nel 2005 sono giunti nei porti italiani. Nel 2006 si prevede un ulteriore aumento superiore al 15% che farà toccare circa 6 milioni di passeggeri.

Sicurezza, efficienza e qualità. Questi i tre fattori su cui si basa il successo eclatante delle crociere.

Questi i tre fattori che stanno portando alla realizzazione di *terminal* crocieristici tesi ad adeguarsi agli elevati *standard* di navi sempre più grandi e sofisticate.

Questi i tre fattori su cui si basa l'attivazione di una mini-filiera di qualità nella promozione del territorio, sia per le escursioni dei croceristi che nell'ottica del nuovo fenomeno del turismo costiero, che trova ampia attenzione anche nel Libro verde sulla politica marittima.

Su questo siamo pronti e abbiamo tutta l'*expertise* per dare il nostro contributo.

* * *

Le leve per la crescita del nostro settore si chiamano formazione e finanza innovativa.

FORMAZIONE

Lo sviluppo non può prescindere da un bisogno concreto: uniformare la realtà italiana agli *standard* internazionali, anche nella formazione.

Per fare ciò è necessario agire su due livelli: uno per chi deve essere formato ed uno per chi deve formare.

Gli armatori stanno già investendo sia sul primo che sul secondo livello, creando così le basi per lo sviluppo di nuove carriere professionali.

Il *SeaMaster*, l'Accademia del mare di Genova e la scuola dei cuochi di Napoli sono esempi concreti di progetti formativi che favoriscono il rapido inserimento di giovani nel mondo del lavoro.

I primi cuochi della scuola *chef* di Napoli che hanno concluso gli esami il 27 giugno già sono stati tutti regolarmente assunti. E lo stesso sarà per gli allievi dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova.

La convenzione avviata con l'Università Parthenope consentirà di inserire giovani laureati a bordo e nelle aziende. Abbiamo la ferma intenzione di portare avanti il progetto della costituzione di un Polo formativo nazionale per le professioni marittime.

FINANZA

Confitarma si rivolge direttamente al sistema delle grandi banche italiane per creare un rapporto nuovo: un'alleanza funzionale che non si limiti all'erogazione di finanziamenti, ma renda disponibili servizi e professionalità specializzati e di alto *standard* qualitativo.

È necessario che le banche italiane creino *desk* appositamente destinati allo *shipping*, investendo anche loro nella formazione.

L'industria marittima internazionale si avvale di queste alleanze, che consentono la crescita e lo sviluppo in linea con l'evoluzione dei mercati.

Per favorire tutto ciò, è necessario introdurre nella legislazione italiana il *tax lease scheme*, come hanno già fatto Francia, Spagna e Regno Unito.

Ma anche forme di incentivazione alla sottoscrizione di strumenti finanziari emessi da imprese di navigazione rivolti ai risparmiatori persone fisiche, così come la creazione di un fondo comune di investimento navale.

Il sistema bancario italiano dovrà essere in grado di gestire insieme agli armatori questi nuovi strumenti.

CONCLUSIONI - LE PROPOSTE DI CONFITARMA

La nostra necessità è quella di crescere.

Il nostro primo obiettivo è il raddoppio della flotta nei prossimi dieci anni.

Per fare ciò chiediamo:

interventi politici quali

- una cabina di regia per la politica marittima, capace di coordinare una *task force* governativa che affronti i problemi di competenza di più ministeri;
- un tavolo di concertazione tra armatori pubblici e privati, organizzazioni sindacali e Amministrazione, in vista della scadenza nel 2008 delle convenzioni del Gruppo Tirrenia.
- interventi normativi per
- un registro unico di immatricolazione per le navi che operano nei traffici internazionali e di cabotaggio;
- nuovi strumenti finanziari volti ad ampliare gli investimenti: *tax lease scheme*, un sistema di KG all'italiana e un fondo comune di investimento navale.

RINGRAZIAMENTI

Nel nostro settore, così trasversale, il successo deriva dalla capacità di coinvolgere tutti i *player*.

Pertanto, vi chiedo qualche istante in più per ringraziarli tutti.

Un caloroso saluto ai Comandanti e agli equipaggi delle nostre navi, che portano in giro per il mondo professionalità e amore per il mare.

Un ringraziamento al Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, per aver celermente creato la cabina di regia con la delega delle materie marittime al Vice Ministro De Piccoli, e per aver spostato l'asse della discussione da un livello astratto ad uno più concreto.

Un ringraziamento al Vice Ministro De Piccoli per aver avviato subito il Tavolo del Mare.

Un ringraziamento al Presidente Montezemolo, per la sua vicinanza al nostro mondo e per la sua visione moderna della logistica e del ruolo del trasporto marittimo.

Un ringraziamento alla struttura del Ministero dei Trasporti per la sua specifica professionalità.

Un ringraziamento all'Ammiraglio Dassatti per aver realizzato un diverso, moderno e positivo rapporto tra Capitanerie di porto e armamento.

Un ringraziamento va alla Marina Militare, per l'opera svolta a garanzia della sicurezza delle navi mercantili italiane contro gli atti di pirateria

Un ringraziamento a tutti coloro che hanno aderito alla Commissione Regole e Competitività, istituita da Confitarma: in linea con le indicazioni degli accordi di Lisbona 2000 e con i progetti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, intendiamo adeguare, modernizzare e sburocrazizzare il nostro ordinamento marittimo favorendo la competitività con misure a costo zero.

Un ringraziamento alla Provincia di Genova ed alla Regione Campania per il loro eccezionale contributo alla formazione di nuove professionalità marittime.

Saluto e ringrazio le Organizzazioni Sindacali, con le quali abbiamo impostato una dialettica costruttiva, pur nella tutela di interessi diversi.

Ringrazio i miei associati per il sostegno che mi hanno dimostrato. La loro fiducia è fondamentale, in questa fase di grandi cambiamenti, in cui l'armamento italiano è protagonista di molte delle sfide che coinvolgono il nostro Paese.

Colgo l'occasione per formulare l'augurio di buon lavoro a tutto il Governo e al Parlamento, auspicando che il nostro Paese torni ad essere consapevole delle sue grandi tradizioni marittime cogliendo le opportunità che vengono dal mare.

Intervento del Presidente di Confindustria Luca Cordero di Montezemolo

Signor Ministro, signor Viceministro, caro presidente Coccia, amici e colleghi, autorità, sono particolarmente contento di avere oggi, in Confindustria, gli imprenditori di Confindustria e di partecipare a questa Assemblea.

Lo sono fondamentalmente per due motivi. Primo, per l'importanza che voi avete nell'economia del nostro Paese, per la crescita, per lo sviluppo che con il vostro lavoro, con i vostri investimenti, con la vostra imprenditorialità avete saputo portare all'intera economia nazionale. Secondo, perché nella relazione il vostro Presidente ha riportato tutti i temi su cui Confindustria in questi ultimi due anni si è battuta. Non l'ho sentito fare richieste, chiedere sovvenzioni, aiuti o facilitazioni. Ho sentito un discorso serio che guarda al futuro e che riassume brevemente e in modo chiaro quali sono i problemi legati allo sviluppo.

Oggi tutti gli imprenditori italiani sono chiamati a dare il proprio contributo, cercando di fare bene il proprio mestiere, affinché il nostro Paese vada nella giusta direzione. Paradossalmente in Italia se ognuno facesse bene il proprio mestiere, e fosse giudicato non per quello che fa, ma per come lo fa, avremmo già da subito una svolta a 360°. Io non sono tra coloro i quali sono portati a contrapporre manifatturiero e servizi, industria e terziario, oppure a dividere le aziende in base alle loro dimensioni: un paese moderno cresce con il contributo di tutti.

Purtroppo nella recente campagna elettorale si è parlato quasi esclusivamente di tasse e di favori a una o ad un'altra categoria, lasciando a margine temi importanti come la crescita, gli obiettivi, le sfide. Il nostro primo obiettivo, ha fatto molto bene Coccia ad evidenziarlo al termine del suo intervento, deve essere proprio la crescita. Con la crescita noi risolveremo tutto. Se si riuscisse ad instaurare un percorso virtuoso di crescita, allora ci sarebbero le condizioni per generare risorse, quelle stesse risorse che oggi mancano per gli investimenti.

Liberalizzazioni e concorrenza aiuterebbero a rispondere sia alle esigenze del cittadino consumatore sia a quelle degli imprenditori. Negli ultimi due anni Confindustria ha posto la concorrenza tra le sue priorità. Abbiamo realizzato studi, elaborato proposte che poi abbiamo presentato al convegno di Vicenza del Centro Studi, in due giorni totalmente dedicati al tema della concorrenza. Le liberalizzazioni decise dal Governo sono già un buon inizio perché aprono spazi di concorrenza e puntano alla riduzione dei costi per tutti, prima di tutto per i cittadini. Confindustria non può non riconoscersi in questi provvedimenti. Abbiamo bisogno che questo primo importante segnale sulle liberalizzazioni apra la strada a provvedimenti simili, senza tuttavia penalizzare o criminalizzare categorie specifiche. Sentire che in un paese come l'Italia, nel 2006, vi sia ancora una flotta di Stato che fa concorrenza sleale agli imprenditori privati con facilitazioni e sovvenzioni, è obiettivamente qualcosa su cui bisogna riflettere. Fino a pochi anni fa, se ci fermavamo da qualche parte, mangiavamo addirittura i panini di Stato.

Su questo bisognerebbe far riflettere chi si è assunto l'onore, ma anche l'onere, di governare questo Paese, soprattutto per rispetto degli imprenditori che hanno scelto la concorrenza, la competizione e il rischio. Noi condividiamo il sogno di un futuro in cui il nostro Paese sia caratterizzato da più concorrenza, da più innovazione ma anche da più solidarietà. Perché un paese che compete, e quindi che cresce, è ancora più in grado di farsi carico di chi ha bisogno. Questa è una cosa che non dobbiamo mai tralasciare. Non dobbiamo fare impresa solo secondo un'ottica corporativa, ma con un'attenzione vera al futuro di un Paese da cui abbiamo avuto molto e che ora ha bisogno del nostro contributo forte.

Va tuttavia ribadito un tema fondamentale per il rilancio della nostra economia: la necessaria centralità dell'impresa. Mai come in questo momento noi dobbiamo tener conto che mettere al centro l'impresa, la competitività delle imprese, non significa fare loro un favore, non significa un voto di scambio con gli imprenditori; significa mettere al centro la competitività del Paese. L'impresa vuol dire benessere, l'impresa vuol dire occupazione, l'impresa vuol dire motore della crescita. Per l'impresa non ci devono essere privilegi, signor Ministro, e non ci deve essere assolutamente lo spirito assistenzialistico che ha contraddistinto errori di un lontano e più vicino passato. L'impresa e gli imprenditori hanno solo bisogno di un contesto favorevole, in cui vengano riconosciuti l'impegno e le responsabilità che essi si assumono nei confronti dei propri collaboratori, del territorio, degli azionisti, dei fornitori, del Paese. Questo è il discorso forte che deve emergere dall'Associazione degli imprenditori: noi, prima ancora di essere imprenditori, siamo cittadini italiani e vogliamo contribuire al raggiungimento di obiettivi importanti, perché le scelte o le non scelte di oggi le pagheranno i nostri figli, le pagheremo tra 10, tra 15 anni. Dobbiamo avere più coraggio ed affrontare un progetto paese con degli obiettivi ambiziosi per il futuro.

Parliamo ora di Confindustria, parliamo della crescita del vostro settore. Vedo nuove navi, vedo marketing, vedo comunicazione, vedo competizione, vedo soddisfazione del cliente. Coccia parlava dei porti, ma vi rendete conto della stragrande opportunità in termini di imprenditorialità, in termini di servizi, in termini di logistica, in termini di assistenza al turista che rappresentano i porti italiani? I porti rappresentano un'opportunità straordinaria di investimento per gli imprenditori, di miglioramento dei servizi, di consolidamento di una filiera di logistica, ma hanno anche un ruolo importante per l'immagine e il turismo del nostro Paese. Non è possibile che se io invito un mio amico americano, cinese o giapponese a visitare l'isola di Capri e arriva 20 minuti prima della partenza dell'aereo si deve sedere sulle valigie perché non esiste un terminal, non esiste un centro, uno shopping...siamo nel 2006!

E attenzione: se alla fine degli anni '70 l'Italia era il primo paese al mondo per attrazione turistica e oggi non è nemmeno tra i primi 4, vuol dire che abbiamo lavorato male tutti, perché il golfo di Napoli è sempre lì, il Colosseo è sempre lì, le Alpi sono lì. Noi imprenditori dobbiamo riconoscere che se oggi non c'è una grande catena di alberghi italiani; se non c'è un grande tour operator italiano un po' dipende anche da noi.

Rimettiamo la sfida del turismo al centro della strategia di governo, di un lavoro di sistema. Bisogna che ognuno si assuma le proprie responsabilità perché non possiamo continuare a darcele gli uni con gli altri e poi a non reagire. In un incontro informale col ministro e col vice ministro siamo tutti stati d'accordo che non è pensabile avere infinite autorità portuali e poi non avere dei porti vincenti, competitivi, logisticamente all'avanguardia. Tanto si è parlato dell'importanza delle autostrade del mare per il trasporto delle merci e delle persone. Pensiamo allora subito ad un progetto pilota; partiamo con dei progetti operativi, con delle aree test, con delle campagne che sensibilizzino le imprese sui vantaggi all'intero sistema dei trasporti.

Altro argomento che Coccia ha giustamente sottolineato, e che rappresenta una delle cinque priorità di Confindustria, è la formazione. Noi ci giochiamo il futuro sull'education. Come possiamo pensare di essere fortemente attrattivi nel

turismo se non abbiamo delle persone veramente preparate, delle persone che conoscano le lingue, delle persone che sappiano cosa vuol dire l'accoglienza, l'organizzazione? Questo tema coinvolge tutto il Paese, tutti i settori e tutte le materie, soprattutto quelle scientifiche. Non possiamo avere un paese con un così basso livello di laureati nelle materie scientifiche, perché è sull'innovazione, sulla tecnologia, sulla capacità di creare idee nuove che si basa la nostra competitività. Non possiamo avere un'università in cui l'età media dei professori è la più alta in Europa, premiati solo sull'anzianità e non su quello che offrono.

Questi sono temi, sono temi veri, forti che gli imprenditori del mare, quelli del cielo, insomma, tutti gli imprenditori devono far emergere. A questi si aggiunge inevitabilmente anche la semplificazione. Perché l'Italia ha raggiunto dei livelli così bassi di attrazione di investimenti industriali? Se questo paese non attrae più investimenti, soprattutto imprenditoriali, vuol dire che da noi è complicato fare l'imprenditore, altrimenti si verrebbe volentieri in Italia. Abbiamo bisogno di semplificare, non possiamo avere nel 2006 un imprenditore che per aprire un obolo deve chiedere un permesso a circoscrizioni, Comune, Provincia, Regione. Ci sono dei passaggi burocratici incredibili. Citando Guido Carli, grande Presidente di Confindustria degli anni '70, dico che il nostro è ancora il Paese di lacci e laccioli: è troppo complicato.

Questo è un grosso fattore di svantaggio perché oggi la competizione è veramente mondiale: lo dobbiamo dire a chi governa, a chi legifera, a chi fa politica, alla classe dirigente, noi compresi. Essa è una grande opportunità, che può essere sfruttata laddove i sistemi paese fanno sì che le proprie aziende possano essere davvero competitive. Essi svolgono un ruolo fondamentale. Non possiamo avere un paese che nel 2006 ha ancora tutta una serie di procedure che rendono difficilissimo fare tutto. Per quanto riguarda il Vostro settore, non c'è dubbio sull'importanza della cabina di regia per la politica marittima che sia anche in grado di coordinare una *task force* per affrontare i problemi di competenza di più Ministeri in un'ottica coordinata. È certo fondamentale anche il tavolo della concertazione tra armatori pubblici e privati, organizzazioni sindacali e amministrazioni, soprattutto in vista della scadenza nel 2008 delle convenzioni con il gruppo Tirrenia.

Prima di concludere vorrei fare un'ultimissima osservazione. Noi facciamo un mestiere straordinario, un mestiere che pure tra tante difficoltà e preoccupazioni ci permette di veder realizzare le nostre idee, ci permette di far crescere le nostre imprese. Abbiamo nel Dna una sana volontà di innovare, di competere, di vincere. Nessuno di noi ama arrivare secondo. Il vostro settore, e non lo dico perché siete qui oggi, è un esempio per tutti, un esempio di crescita, un esempio di *made in Italy*. Siete da ammirare non solo perché promuovete prodotti italiani all'estero, ma anche perché siete fortissimi nell'attrarre elementi stranieri in Italia, perché siete player della logistica, campo su cui Confindustria concentra notevoli sforzi. La logistica - e apro qui una breve parentesi - non riguarda solo i cittadini e i trasporti, ma riguarda il Paese nella sua complessità. Richiede un sistema appropriato, una politica specifica. Per noi confrontarci sulla logistica significa valutare i costi, le efficienze, il time to market. I nostri concorrenti, purtroppo, hanno spesso dei sistemi di logistica più validi. Ma la logistica rappresenta anche una grande opportunità di investimento per medi, piccoli imprenditori, grandi imprenditori; è un'opportunità di business e di crescita.

Se tutti noi mettiamo insieme voglia di concorrenza, di liberalizzazioni, di crescita, di impegno comune, di compiere svolte concrete, il nostro Paese può diventare presto molto più moderno e competitivo a livelli globali. Questo è l'obiettivo importante.

A questo punto non mi resta che fare i complimenti a voi imprenditori del mare per come svolgete il vostro lavoro. Sono sicuro che da parte del governo ci sarà un impegno forte nei vostri confronti. Rappresentate un settore che si distingue per voglia di crescere e di competere, un settore che è fondamentale per il turismo, che è apportatore di immagine e che al proprio interno può vantare degli imprenditori che chiedono solo di essere messi nelle condizioni per fare al meglio il proprio mestiere. Grazie a tutti.

Intervento del Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi

Grazie presidente per questo invito a partecipare all'Assemblea di Confitarma, grazie a tutti voi, un saluto da parte del ministro dei Trasporti a nome di tutto il Ministero dei Trasporti, e se posso un saluto al presidente Montezemolo la cui conoscenza, che lui ha richiamato, da qualche tempo si sta rivelando fertile per un'apertura dei rapporti col mondo dell'impresa.

La mia presenza qui stamane mi consente di continuare a fare il lavoro che sto facendo più intensamente in questo periodo, faccio l'ambasciatore del Ministero dei Trasporti, nel senso che sto cercando di raccontare a più persone possibili che cosa abbiamo intenzione di fare. Può sembrare un'ingenuità ma trattandosi di un Ministero nuovo, perlomeno nella sua configurazione formale, (non c'era fino a qualche mese fa), e trattandosi soprattutto di un'idea abbastanza nuova che noi abbiamo del che cosa fare, mi sembra appunto non inutile raccontarlo e metterne a parte più interlocutori possibili per capire anche su quali aspetti siamo d'accordo, su quali no. Stiamo costruendo sostanzialmente una macchina e di questo anzi vi prego di prendere atto, nel senso che qualche nostra caduta di percorso, qualche nostra flessione, qualche nostra incertezza va messa nel conto proprio per questa fase fondativa che stiamo vivendo. Quello che noi vogliamo fare si può riassumere in un obiettivo molto preciso: è quello di riportare la politica dei trasporti al centro dell'azione del Governo. Una politica che noi riteniamo essenziale per il Paese. Lo è per diverse ragioni che sono state dette dal presidente Coccia, che sono state richiamate dal presidente Montezemolo, e alle quali farò anch'io un cenno. Ma lo è soprattutto perché è un fatto incontrovertibile che questa politica sia mancata negli anni passati, che sia venuto meno non un intervento nel settore dei trasporti, che certamente non è mancato, ma che sia venuta meno una politica dei trasporti, che è una cosa leggermente diversa.

La Legge Obiettivo, che è stata la bussola del comportamento degli anni passati, era un elenco di opere certo non casuali, un elenco studiato, di quelle che venivano considerate le più importanti, alcune delle quali sono state realizzate, per altre abbiamo qualche problema a realizzarle. Insomma era un elenco di opere che in qualche modo, salvo aspetti formali, prescindeva da un quadro strategico dei trasporti di questo Paese.

C'era sì un richiamo, nella parte iniziale della Legge Obiettivo, al fatto che il riferimento era il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica elaborato nel 1999 e approvato nel 2001, ma era sostanzialmente un richiamo formale, tanto che si diceva che qualunque opera nuova fosse stata inserita a fianco a quelle presenti nella Legge Obiettivo, sarebbe diventata di per sé variante a quel piano.

Questo, sul terreno della politica urbanistica del Paese, è stato uno dei fattori devastanti, che hanno impedito di fare una reale pianificazione urbanistica. Lungi da me la volontà di voler recriminare chissà che. Dico semplicemente che noi oggi vogliamo rimettere la politica dei trasporti al centro dell'azione del Governo e lo vogliamo fare cominciando con uno strumento canonico del fare politica dei trasporti, ossia un piano dei trasporti. Siccome abbiamo riflettuto che nella sua espressione più generale quello che interessa è la mobilità delle persone e delle cose sul territorio, noi stiamo avviando un piano generale della mobilità.

All'interno di questo decideremo quali sono i modi di trasporto con cui sostenere questa mobilità, ma nella sua generalità quello che ci interessa è questo. E nell'avviare questo piano generale della mobilità ci siamo dati una parola chiave dalla quale poi ricadranno molte altre cose, che si chiama integrazione.

Noi vogliamo anzitutto integrare le reti di trasporto che sostengono la mobilità di questo nostro Paese con le reti internazionali. È assolutamente necessario essere agganciati alle reti transnazionali e non solo a quelle europee. Quindi non dobbiamo avere attenzione solamente ai due grandi corridoi, (che io preferirei chiamare direttrici per non far sembrare una cosa dove uno entra e esce come in genere in un corridoio, ma dove si deve fermare più volte per fare molte cose).

Queste due grandi direttrici, la 1 e la 5, la Lisbona-Kiev e la Berlino-Palermo, sono due assi essenziali, l'ho detto nel momento in cui si è riaperta una discussione diventata difficilissima per questo Paese, quella sulla Tav, sulla Torino-Lione. Sono assolutamente d'accordo che il modo con cui è stata condotta quella questione ha portato in un vicolo cieco, e dai vicoli ciechi si esce solamente azzerando le situazioni. Ricominciamo da capo, facciamo finta che non sia successo niente, ricominciamo a discutere su che cosa dobbiamo fare. Sono altrettanto convinto che non esista proprio nel novero delle nostre ipotesi la possibilità di pensare che l'Italia non sia attraversata dalla direttrice 5: uno scenario in cui questa linea passa al di sopra delle Alpi, sarebbe una perdita secca per il Paese.

Ma mentre ci agganciamo rigorosamente a queste due grandi direttrici e a quella che dobbiamo far diventare a un livello di priorità uguale, cioè il corridoio 8, il sistema Adriatico e dei Balcani, contemporaneamente dobbiamo pensare che esiste uno scenario più ampio di quello europeo-continentale ed europeo-mediterraneo: è quello del Mediterraneo non europeo. È una visione più ampia, un mondo più ampio al quale dobbiamo fare riferimento, altrettanto essenziale per noi, soprattutto per un Paese come l'Italia che in questo Mediterraneo è proiettato per mille e più chilometri. Tutto il rapporto con il mondo della riva sud e della riva est del Mediterraneo è un rapporto essenziale.

È inutile parlare degli obiettivi per cui nel 2010 si faranno le zone di libero scambio se non capiamo che cosa significa realizzare questa zona di libero scambio e se non acquisiamo per noi, per l'Italia, un ruolo da protagonista in questo rapporto tra il Mediterraneo europeo e non europeo.

E quindi la prima necessità, la prima modalità per ponderare il discorso dell'integrazione è l'integrazione tra reti nazionali e reti transnazionali.

La seconda modalità di integrazione è quella tra i modi di trasporto. Abbiamo un paese nel quale le diverse modalità di trasporto, ognuna con alcune difficoltà, qualcuna più efficiente, qualcuna meno, hanno scarsissime correlazioni, scarsissimi legami, scarsissimi incroci tra loro.

Questo è uno dei fattori di maggiore fragilità della nostra rete di trasporto e del nostro sistema di mobilità: dobbiamo assolutamente connettere tra loro queste reti nei punti cruciali, nei grandi scambiatori che possono portare dall'uno all'altro modo fino agli scambiatori locali. Insomma, questo discorso vale anche quando una linea ferroviaria arriva a ridosso di una grande città e non c'è verso di avere un collegamento diretto con le reti di trasporto urbano. Questo è un punto di fragilità estrema.

Allora integrazione tra modi di trasporto, poi all'interno di questo capiremo i bilanciamenti tra i modi di trasporto, che è uno dei discorsi che riguarda in modo particolare gli imprenditori del settore della navigazione.

C'è anche un terzo livello cui accenno solamente, che forse può non avere un grande interesse per gli imprenditori del mare, ma che mi sembra doveroso richiamare, cioè un'integrazione tra i livelli di trasporto.

Esistono sì le grandi reti sulle quali dobbiamo puntare, esiste sì la necessità di avere i percorsi di grande velocità tra Roma e Napoli, tra Roma e Milano, esiste un problema di reti locali che riguardano milioni di persone che ogni giorno viaggiano dal un luogo di residenza al luogo di lavoro con gravissime difficoltà perché queste reti costituiscono l'anello debole proprio di tutta la catena, reti che noi abbiamo lasciato sostanzialmente gestire alle Regioni e agli Enti locali in genere, con un'operazione di corresponsabilizzazione corretta delle autonomie locali, ma che avremmo dovuto seguire forse con un po' più di attenzione, perché questa gestione in alcuni casi è risultata felice, in altri casi è estremamente infelice. Allora dobbiamo riportare l'azione del Governo centrale anche in rapporto con queste modalità di gestione locali, integrare anche i livelli di servizio delle nostre reti.

Non devo dire a nessuno in questa sala quale sia l'importanza che il settore dei trasporti va assumendo da tempo nell'intero contesto europeo. Alcuni numeri la dicono lunga sul peso specifico che il settore dei trasporti ha nell'economia dell'intera Europa: il 10% del Pil, il 30% dell'occupazione e il 40% degli investimenti, il 30% dell'energia fanno capo a questo settore.

Il riferimento all'ultimo dei dati che ho citato, il 30% del consumo di energia, ci deve far pensare quale sia l'importanza del settore del trasporto con riferimento ai problemi ambientali, ai problemi dell'inquinamento, ai problemi di contenimento della spesa energetica. Un fronte assolutamente decisivo che va attaccato da molte parti ma al quale, stando a questi numeri, il settore trasporti può contribuire in maniera essenziale. Per quel segmento, forse più che per altri, l'innovazione tecnologica, la ricerca e l'alta formazione dovranno giocare un ruolo essenziale.

Sul trasporto marittimo, tre brevi considerazioni. È stato richiamato nella relazione del presidente Coccia, lo scenario mondiale del trasporto marittimo, in rapida evoluzione nei tempi recenti.

C'è stata una crescita esponenziale di alcuni paesi molto lontani, i paesi asiatici, che ha portato conseguenze dirette nel più ristretto ambito del Mediterraneo. L'aumento del 10% dei flussi marittimi attraverso il Canale di Suez significa che c'è stato un aumento secco di volume di merci e passeggeri verso le aree di nostra più diretta pertinenza. Anche per questa ragione il Mediterraneo ha riacquisito ormai una sua assoluta centralità.

Storia millenaria quella di questo straordinario ecosistema che non a caso 5500 anni fa è stato la culla della civiltà venuta dalla Mesopotamia, che nel Mediterraneo ha trovato la sua più consistente forma e dispiegamento. Vicende successive hanno portato ad una sua progressiva perdita di valore e di centralità. È evidente che la scoperta dell'America ha spostato il baricentro del mondo, che l'avvento della società industriale e della modernizzazione è un fenomeno prettamente continentale e non mediterraneo, ulteriore marginalizzazione del sistema. È evidente che intorno agli anni '50 del secolo scorso gli equilibri mondiali si sono spostati nelle aree del Pacifico. Questo ritorno ha ricreato una centralità del Mediterraneo per molti motivi - purtroppo anche centralità di uno scenario di strategie di guerra - ed ha ricreato condizioni perché paesi come il nostro paese e come quelli della parte sud dell'Europa possano giocare un ruolo diverso su scala mondiale.

Un altro fattore che incentiva le modalità, e più in generale lo scenario del trasporto marittimo, deriva dalle politiche europee che fino a qualche anno fa erano fortemente concentrate sul trasporto terrestre, cioè sull'esigenza di trasferire quote importanti di volumi di traffico dalla strada al ferro, ma non avevano ancora un'idea chiara di che ruolo potessero giocare invece le vie del mare. Ora questa consapevolezza c'è: il libro bianco, il suo aggiornamento e via dicendo danno indicazioni molto precise.

Il secondo fatto è che siamo ancora in presenza di uno sbilanciamento forte del trasporto, soprattutto merci, tra la strada, la ferrovia e il mare.

La stragrande parte del traffico è ancora convogliata sulla strada; la ferrovia stenta a trovare una sua significativa presenza e in alcuni casi i volumi di traffico tendono a diminuire: siamo intorno ad una percentuale dell'8% che francamente è di una fragilità sconcertante.

In queste condizioni, premesso che dovremo continuare a lavorare per creare una maggiore attrattività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, chi può giocare una partita immediata è proprio il trasporto via mare. Sono proprio quelle che abbiamo chiamato autostrade del mare e alle quali, come diceva il presidente Montezemolo, dovremo cominciare a dare qualche significato un po' più concreto delle enunciazioni di principio e di quello che peraltro in parte già esiste. Citavo ieri all'assemblea di Federtrasporto un dato che mi era stato contestato; poi ho controllato ed era vero. Nel 2000 la quota percentuale di traffico via mare era il 2% e nel 2005 era il 4%, sono percentuali in assoluto molto deboli ma dobbiamo registrare un raddoppio.

Mettiamoci in testa che dobbiamo guardare avanti e cercare altri raddoppi possibili. È una cosa che secondo me si può fare considerando che dobbiamo partire dal presupposto che questo settore in generale (lo abbiamo sentito dire molto bene un paio di settimane fa al Cnel alla presentazione del lavoro del Censis sull'economia del mare) ha un ruolo fondamentale ormai nell'economia nazionale. Il presidente lo ha richiamato: il 2,7% del Pil è un numero vero, l'1,6% dell'occupazione, il 4,2% degli investimenti. Vorrei sapere se ci sono altri settori produttivi di questo Paese che possono vantare questi numeri e soprattutto queste progressioni.

Non ho mai avuto grande attrazione per chi sostiene che le teorie vanno per i perditempo e dobbiamo fare le cose. Né del contrario dei costrutti che rimangono lì. Sono fortemente affezionato al fatto che le cose concrete, l'operatività, possa e debba discendere da forti costrutti concettuali. È di questo che parliamo quando diciamo che puntiamo sul mondo della ricerca e dell'alta formazione. Dobbiamo costruire luoghi di accumulazione del sapere da saper trasferire poi in luoghi in cui si traducono in azioni concrete.

E allora, per venire alle autostrade del mare, l'autostrada in quanto tale ce l'ha messa il Padreterno, noi dobbiamo fare altre cose. Dobbiamo avere navi che camminano su queste autostrade e qui, ci dovete pensare soprattutto voi, e ci possiamo pensare insieme in un quadro di programmazione.

Ma, come ormai sappiamo e come anche il presidente ha rilevato poco fa, l'autostrada del mare inizia da un porto e finisce in un altro porto. Questi porti sono un punto debole della catena dell'autostrada del mare, perché non riescono ancora ad assicurare a terra le condizioni ottimali per quello che un'autostrada del mare dovrebbe saper fare, che

non è solo di portare una merce da una parte all'altra, ma di saperla scambiare con un altro modo di trasporto e avviarla agevolmente verso i mercati finali. E allora ecco che entra in ballo l'intermodalità, ecco che entrano in ballo le piattaforme logistiche, ecco che entra in ballo la portualità italiana che, da questo punto di vista, ha qualche problema non da poco.

In questo Paese esiste, in sostanza, un solo grande porto che non ha problemi di questo tipo, si chiama Gioia Tauro: non c'è ancora nulla, c'è una banchina lunga 3 km e dentro c'è un deserto sul quale noi potremmo fare qualunque cosa. Speriamo di fare molte cose, è uno dei progetti sui quali stiamo lavorando di più con una particolare attenzione anche del Presidente del Consiglio e io considero come una sorta di catalizzatore di processi il fatto di poter mettere in moto Gioia Tauro perché significa che farà vedere che molte altre cose si possono mettere in moto.

Costruire un enorme centro intermodale non crea nessun problema, costruire una grande piattaforma logistica non crea nessun problema. Se lo devo fare a Genova, a Trieste, a Livorno o Napoli ho qualche problema in più. I nostri porti, come quasi tutti i porti del mondo, sono porti urbani, stanno dentro al cuore delle città. Abbiamo problemi fisici di spazi per riuscire a costruire tutte queste cose di cui stiamo parlando: cerniere intermodali, piattaforme logistiche e via dicendo.

È un problema che quindi va affrontato con attenzione luogo per luogo, e qui entra in ballo il discorso del rapporto con le autorità portuali. Le autorità portuali sono dei soggetti autonomi, hanno pertinenza pressoché esclusiva sul loro ambito territoriale, elaborano e fanno approvare modalità sempre un po' vischiose. Questo è un paese che ha grandi complicazioni burocratiche, siamo ancora molto ottocenteschi, dovremo riuscire a svecchiarci di molto e non sarebbe neanche tanto difficile.

Il problema delle autorità portuali secondo me è che, a fronte dell'importanza che hanno assunto in questi anni i porti come luoghi strategici di questo sistema di relazione che stiamo individuando e che non riguarda solo il mare ma riguarda anche la terra, operano in un'autonomia che rischia di rivoltarsi contro se stessa. Forse sono anche troppe, ma non mi preoccuperei molto di questo, si possono fare dei coordinamenti. Per esempio, esistono sia nel Lazio tra Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta; ne è stato proposto uno recentemente in Calabria tra Gioia Tauro, Crotone e Corigliano. Si possono fare e forse possono anche essere utili.

Ma il problema non è questo. Il problema sostanziale, secondo me, sono le politiche che queste autorità sviluppano per i loro porti, per le loro aree di pertinenza, perché se queste politiche, legittimamente autonome in base ai trasferimenti di competenza, vanno per conto loro, noi ci troveremo in gravi difficoltà, proprio perché non siamo più, in un'economia complessiva di punti, siamo e dobbiamo trasferirci in un'economia di sistema.

Il sistema è una cosa nel quale le relazioni tra le parti hanno un'importanza almeno uguale a quella delle singole parti. Se non rimettiamo al centro di una politica del trasporto marittimo l'idea che ci debba essere un sistema di porti che tra loro devono trovare le relazioni e i meccanismi di regolazione di queste operazioni, noi rischiamo di vedere fughe che possono creare condizioni di contrasto, di contraddizione tra un luogo e un altro.

Qualche cenno da qualche parte comincia a vedersi, quindi io mi farò portatore in questo senso. Sentiremo *alti lai* da parte dei presidenti delle autorità portuali ma, non di meno, spero di poterli convincere che non si tratta di una lesione di autonomia, si tratta di una riconduzione a un discorso più generale che deve interessare loro stessi, una riconduzione a sistema.

C'è poi il problema ancora più generale, di un *master plan* delle rotte via mare del Mediterraneo. Una cosa del genere è stata già avviata in sede europea per il Mediterraneo orientale con Cipro, Grecia, Malta e Slovenia. Credo che dovrebbe essere estesa a tutta l'area mediterranea in modo da costruire quello cui accennavo prima: uno scenario complessivo del sistema delle mobilità dei trasporti nel nostro Paese, uno scenario proiettato almeno a 10 anni, costruito anche per quello che è il sistema delle telecomunicazioni nel Mediterraneo.

Che cosa occorre per fare queste cose, per cominciare a farle? Quando parlo di avviare l'elaborazione di un piano generale della mobilità non sto dicendo di darci un appuntamento a quando l'avremo elaborato, approvato e digerito. Sto dicendo che non dobbiamo perdere nulla di quello che è stato fatto, esiste un piano dei trasporti e della logistica 1999-2001: noi ripartiremo da lì per attualizzarlo, per mantenere le cose buone che sono là dentro, per aggiornare quelle che servono.

Riprenderemo anche il provvedimento sulla logistica che era stato fatto nel 2005, per utilizzarlo e attualizzarlo; poi proietteremo tutto questo, in uno scenario di non meno di 10 anni. Ma contemporaneamente, non staremo in attesa che tutto questo scenario possa partire come una macchina tutta perfetta. Dobbiamo fare una serie di cose intanto, ora e qui. Ne dico alcune, ovviamente molte mi sfuggiranno, ma ne dico alcune.

Quella principale forse la sintetizzerei nella frase "rimuovere le vischiosità". Esistono una serie di vischiosità che soprattutto chi fa impresa in questo settore ha di fronte per poter dispiegare la propria attività di imprenditore, vischiosità che attengono agli apparati normativi, che riguardano i canali di finanziamento, legate alle molteplici competenze di diversi soggetti. Ecco, dobbiamo fare un'operazione di eliminazione di queste vischiosità più rapidamente possibile. Dobbiamo poi mettere in moto alcuni meccanismi che sono di natura strettamente finanziaria, è vero che l'*ecobonus* non è una soluzione di tutti i mali, ma è vero che l'*ecobonus* può essere una buona cosa e dobbiamo metterla in moto.

Ci sono 240 milioni di euro in 3 anni, credo che possano essere una cifra significativa per convincere a spostare ulteriormente quote di traffico merci dalla terra al mare. Ci sono agevolazioni fiscali che probabilmente si dovrebbero estendere in modo particolare alle due dorsali Adriatica e Tirrenica. C'è un problema di liberare le risorse già destinate alle autorità portuali e che sono rimaste congelate: è una cosa che a breve speriamo di fare e soprattutto il vice-ministro sta operando in maniera molto incisiva in questo senso, per sbloccarle rapidamente. C'è, l'ho già accennato, il problema di avviare in qualche modo tutto il complesso di cose che possono ruotare intorno a Gioia Tauro perché possa diventare un segnale fortissimo anche di tipo simbolico.

E dobbiamo farlo perché sento chiedere sempre di più ormai che si dia un indirizzo programmatico, si svolga un'azione di coordinamento a regola e garanzia dei comportamenti. Musica per le mie orecchie. Nell'incontro informale che abbiamo avuto giorni fa, a un certo punto veniva fuori che il versante del mondo confindustriale parlava di pro-

grammazione, parlava di iniziative di carattere centrale e dall'altra parte, in particolare, il ministro De Piccoli parlava di liberalizzazione.

In realtà quello che si sta capendo è che il mondo non si divide tra liberisti e statalisti, tra chi vuole tenere tutto organizzato e regolato e chi, invece, vuole fare alla mattina come si alza quello che vuole; la differenza sta sempre tra le cose intelligenti e quelle meno, e soprattutto sta in quelle che vanno nell'interesse di chi in fondo è poi l'unico nostro interlocutore, cioè il cittadino, cioè il Paese.

Ognuno di noi la mattina, contemporaneamente fa il ministro ed è un cittadino, fa l'imprenditore ed è un cittadino, è utente di una nave se va in crociera, è utente di un servizio di trasporto se aspetta una macchina che arriva da Termini Imerese. Ecco, se noi siamo capaci di mettere al centro di queste azioni l'idea che dobbiamo migliorare, innalzare al massimo la qualità del prodotto che ciascuno di noi è in grado di fornire, forse tutto questo andrà nella direzione giusta. Io mi sforzerò di dare qualità alla programmazione, gli imprenditori si sforzeranno di dare qualità al loro particolare settore di intervento.

E allora, un Ministero capace di essere contemporaneamente soggetto di programmazione, soggetto di coordinamento e garante del rispetto di regole, comprese quelle di una distorta concorrenza, se vogliamo, per richiamare il caso di Tirrenia al quale metteremo mano.

È vero che oggi, nel 2006, è inattuale la presenza di un operatore pubblico protetto, è vero che fino a non molti anni fa quello era l'unico operatore che gestiva certi servizi. Io, per molti anni ho fatto il pendolare tra la Sardegna, Cagliari e Civitavecchia: o Tirrenia o Tirrenia. Oggi non è così e allora dobbiamo trovare un diverso punto di equilibrio.

Da una parte noi e dall'altra parte le imprese, imprese motivate a investire.

Io questo l'ho imparato dal presidente qualche tempo fa, in un incontro in Calabria. Disse che in fondo l'imprenditore è uno che ha un po' di soldi e che li mette sul tavolino rischiando in proprio. Non si chiede altro a qualcuno di questo settore di fare esattamente questo, sapendo di poter avere in un Ministero attento a questo ramo particolare dell'economia, un interlocutore assolutamente predisposto a ragionare insieme sul modo migliore per fare le cose.

Se riusciremo a farlo, richiamo quanto ho detto prima, se era il 2% nel 2000 ed è diventato il 4% nel 2005, non vedo perché non dobbiamo porci l'obiettivo di farlo diventare l'8% nel corso dei prossimi 5 anni.

Obiettivi ambiziosi, ma è con le ambizioni, nella loro accezione migliore, cioè tendere a dare il meglio, che tutti noi possiamo camminare nella direzione giusta.

Grazie.

Intervento del Vice-Ministro ai Trasporti Cesare De Piccoli

Buongiorno a tutti.

Il mio sarà un brevissimo intervento perché il ministro Bianchi non solo come si è capito, è “ambasciatore del nuovo Ministero dei Trasporti”, ma è anche, appunto, il responsabile delle strategie del Ministero dei Trasporti e che io come vice-ministro - figura nuova e ancora un po' anomala e non consolidata nella nostra *governance* - ho compiti più operativi, mi permetto quindi di tralasciare tutta una serie di argomenti che qui sono stati trattati, per concentrarmi sulla parte più operativa e anche su alcune domande che venivano poste dalla relazione del presidente Coccia.

Partirei da una considerazione generale e poi quindi due brevissime considerazioni.

La prima. Dobbiamo condividere degli obiettivi importanti, ambiziosi, di crescita; fare questo è un fatto importante, è nei programmi di questo Governo, lo richiede l'interesse generale del Paese. Ci sono tante cose, in questi giorni, che vanno in questa direzione, mi pare di cogliere anche un clima nuovo, non tanto a livello politico, ma sicuramente nel Paese, nell'opinione pubblica. C'è una voglia insomma di darsi e tornare a darsi obiettivi ambiziosi. Su questo, per quanto riguarda il nostro settore, mi pare importante fare il punto.

Da dove partiamo per darci questi obiettivi? Io sono convinto che sia necessaria più conoscenza, più cultura nel settore marittimo-portuale, perché questo è proprio un settore che coglie, prima di altri, le novità.

Le novità non sono mai di per sé positive. Da questo punto di vista, quello che sta attraversando il settore manifatturiero, questo settore lo aveva colto agli inizi degli anni '90. Adesso si usa l'espressione rischio di declino. Vi ricorderete che all'inizio degli anni '90 il *cluster* marittimo e portuale rischiava un declino. I problemi della flotta erano molto seri e si rischiava un'emarginazione rispetto ad altre flotte nazionali battenti altre bandiere. Il settore portuale e soprattutto i traffici portuali erano ai minimi storici.

In quegli anni, tra il 1994 e il 1998, si sono prese delle decisioni molto importanti, sia di cambiamento di regole sia di azioni positive. Dico questo perché regole e azioni appunto hanno una loro complementarità. Cambiamento di regole su due punti fondamentali, la riforma dei porti, con la legge 84, che segnò la storica presidenza di porti, provveditorati, eccetera: si andò decisamente all'autonomia dei porti, alla nuova figura istituzionale dell'autorità portuale, e a quello più importante che riguarda i ragionamenti di oggi, sostanzialmente alla privatizzazione del lavoro portuale. E si costituì in Italia per la prima volta la figura del terminalista.

Contemporaneamente sulla flotta si prese una decisione importantissima con la legge 30 del 1998: la costituzione del secondo registro. Attraverso la costituzione del secondo registro partì un'operazione con una politica anche di incentivazione e sovvenzioni di ammodernamento della flotta. Con la legge 431 del 1998 partì un piano di infrastrutturazione nei porti per renderli più efficienti.

Quindi un cambiamento di regole, legge 84 e legge 30, azioni positive sul fronte delle infrastrutture portuali ed incentivazioni per l'ammodernamento della flotta. I risultati li abbiamo visti, l'imprenditorialità ha preso vigore, si è rafforzata, si sono determinate addirittura delle importanti fusioni e concentrazioni e, oggi, si può con giusta soddisfazione da parte del presidente della Confitarma, presentare *performance* di assoluto valore a livello internazionale.

Oggi credo che noi siamo nella fase in cui possiamo dire che quei dati positivi hanno assolto ormai la loro funzione. In questo momento per darci obiettivi così ambiziosi dobbiamo introdurre di nuovo alcuni aggiornamenti di regole, e individuare alcune azioni, per il motivo che qui è già stato detto (e quindi è inutile che faccia perdere troppo tempo), cioè che il contesto, quel famoso contesto in cui si gioca questa partita, ormai è mondiale e da questo punto di vista gli elementi di competitività sono eccezionali.

Credo allora che la nostra iniziativa come Ministero, e più in generale come Governo, - e sottolineo questo aspetto come Governo - sia proprio quella di affermarsi nella cultura complessiva dello stesso settore marittimo e di tutti gli operatori. Detta ancora più chiaramente: da quando è stato superato il Ministero della Marina Mercantile, non si è trattato solo di un fatto organizzativo, istituzionale, burocratico, si è anche persa una cultura politica del mare e dell'economia marittima. E la classe dirigente che deve prendere decisioni su queste questioni non ha nel suo codice genetico la necessaria comprensione e conoscenza.

Permettetemi un'unica annotazione personale. Non è un caso che, sia dal punto di vista economico e industriale che dal punto di vista del confronto politico, le realtà di mare siano più pronte, perché lo sono culturalmente, c'è una memoria storica che per fortuna è andata avanti nonostante sia stato sciolto il Ministero. E allora da questo punto di vista noi non dobbiamo fare un'operazione di nostalgia, ma collocare questa cultura nel contesto nuovo. Non siamo più ai tempi della Serenissima, siamo nell'era della globalizzazione e della modernità.

E allora mi pare che questi dibattiti, queste iniziative e questi appuntamenti sono tutt'altro che scontati, ma diventano occasione di vero e proprio confronto. Ieri per esempio all'Assiterminal abbiamo iniziato con un primo incontro, cioè cominciamo a condividere sapendo che poi ci sarà il momento della decisione e ognuno si assumerà le sue responsabilità. Dobbiamo prendere alcune iniziative.

Il “Tavolo del mare”, questo soggetto di concertazione, serve a questo, e anche a individuare i punti che dobbiamo aggredire. Il primo è una revisione della legge 84 sui porti: i suoi effetti positivi sono noti, li ho richiamati prima, adesso noi dobbiamo proporci un obiettivo. Dato che l'operatore marittimo è un operatore globale e addirittura, con i processi di concentrazione che sono avvenuti, sono poche le unità che determinano il mercato mondiale; è ovvio che qualsiasi discorso fatto da noi, fatto dalla politica sui porti, non funziona. Va rovesciato il discorso, dato che i porti sono dei punti fondamentali dove si operano situazioni complesse in un quadro di certezza, di efficienza, di garanzie, affinché questi grandi operatori globali possano destinare i loro traffici. Il rischio che corriamo è che la domanda cresca vertiginosamente da questo punto di vista ma che la nostra offerta di infrastrutture non sia così competitiva rispetto a quella di altri paesi, su scala europea ma anche all'interno del Mediterraneo.

Quindi la legge 84 non deve mettere mano ai suoi presupposti fondamentali, ma mettere bene a regime tutti i punti di efficienza delle varie componenti che operano nei porti. E quindi dare una risposta competitiva su quel punto di snodo all'intera catena logistica. Mi pare questo un punto importante cui dovremo mettere mano per portare in autunno una proposta legislativa come Governo per la revisione della legge 84. Partendo appunto da una fase di confronto, di consultazione, seguita da una decisione a livello politico.

Secondo. Ci sarà bisogno di un approfondimento per quanto riguarda il registro unico.

Mi pare di capire (nella formulazione così ermetica) che avendo istituito il secondo registro che ha dato dei risultati positivi si voglia codificare i suoi dati. Io credo che, in questa operazione, che chiamiamo di chiarezza normativa, dobbiamo fare il punto per vedere come soddisfare questo obiettivo, che tiene conto anche di un'altra esigenza, cioè del fatto che il contesto è sì di mercati aperti, il contesto è sì di norme europee, ma non vogliamo essere schiavi della norma europea. Cioè dobbiamo metterci nella condizione di un contesto europeo ma senza perdere i vantaggi competitivi che siamo riusciti una volta tanto ad avere nel nostro settore rispetto ad altre situazioni. Se ho capito bene questa è la logica, dovremmo avere una fase di confronto tra noi per vedere come tradurla in azione legislativa.

Il terzo punto è quello della Tirrenia. Io condivido quella sottolineatura che ha fatto il ministro Bianchi, cioè ogni cosa è sempre figlia del suo tempo. Evitiamo da questo punto di vista polemiche che ormai ci portano a guardare indietro, perché prima c'era addirittura l'altro concorrente, cioè i traghetti e le navi delle Fs, non solo la Tirrenia; perché quella era la storia, perché quello era il mondo, perché quelle erano le partecipazioni statali.

Bene, se arriviamo a dire che quella storia va a conclusione, noi dobbiamo sapere che ciò carica di responsabilità gli operatori privati, non li libera, perché nella flotta pubblica c'era la garanzia della continuità territoriale e quindi anche l'obiettivo di realizzare il cosiddetto servizio universale, anche se ha portato con sé anche qualche corollario di inefficienza. Ecco nel momento in cui si va al superamento di una forma gestionale, si supera l'inefficienza ma il servizio universale deve rimanere.

E allora non era un gioco di parole quel confronto cui faceva riferimento il ministro, l'incontro che abbiamo avuto con Montezemolo, e non dobbiamo stupirci anzi.

Secondo me sarà un segno dei tempi molto importante per il nostro Paese quando sempre di più sentiremo imprenditori parlare, come ha fatto il presidente Montezemolo, di solidarietà e di responsabilità del sociale dell'impresa e i politici invece parlare di efficienza e di apertura al mercato. Non è un gioco delle parti, vuol dire che stiamo facendo un passo in avanti nella cultura del nostro Paese e cominciamo davvero a condividere degli obiettivi.

Mi pare che anche questo sia un punto importante, così come quello della formazione, io sono convinto di questo. Uno dei problemi più seri, - ricordo una direttiva europea proprio su queste questioni - era la formazione degli equipaggi, era il problema delle lingue. Cosa significa il problema delle lingue negli equipaggi misti, quando devi prendere delle decisioni, molte volte quasi in tempo reale, e possono esserci delle complicazioni serie. Il problema della formazione non è solo un problema di professionalità e di apprendimento, è anche un problema di sicurezza. Quindi da questo punto di vista credo che altri Ministeri che ne sono più direttamente interessati dovranno fare su questo un buon lavoro.

Il mio era un intervento molto settoriale.

Desidero ringraziare il presidente Coccia perché all'inizio del nostro lavoro, quando ognuno di noi cambia esperienza avendo fatto altre cose, è sempre importante l'impatto, è sempre importante il clima, è sempre importante come i tuoi interlocutori ti mettono nella condizione di fare bene la tua parte, e devo dirvi che voi mi avete messo in una buona condizione per far bene questo lavoro. Poi toccherà a noi assumerci le nostre responsabilità e là potrete essere più severi e giudicarci.

Vi ringrazio.

Messaggio all'Assemblea di Confitarma del Vice Presidente del Consiglio Francesco Rutelli



*Al Vice Presidente
del Consiglio dei Ministri*

*Messaggio all'Assemblea di Confitarma
(Roma – Auditorium della Tecnica – 6 luglio 2006)*

Gentili amici,

in attesa dell'incontro di lavoro che abbiamo concordato, voglio sottolineare alcuni temi sui quali ritengo importante una comune riflessione.

Il comparto marittimo italiano, caratterizzato da punte di eccellenza e da numeri importanti in termini di contributo al PIL nazionale di occupazione, ha ricevuto scarsa attenzione nell'ultimo decennio. Questo approccio disinvoltato non si è tradotto solo nell'aver lasciato troppo soli gli operatori, ma anche in una perdita complessiva di competitività per i porti italiani e per la nostra attrattività di fronte a flussi commerciali che dall'Estremo Oriente verso il Mediterraneo continuano a crescere a ritmi del 9% annuo.

Occorre porre rimedio da subito con una strategia dell'integrazione: integrazione dei nodi portuali con un sistema infrastrutturale più efficiente e moderno, integrazione nella filiera marittima, sviluppo delle Autostrade del Mare e investimento in ricerca tecnologica e qualificazione professionale per rendere più competitivi i nostri *asset* marittimi e dare una spinta decisiva al già mirabile successo della nostra industria a livello internazionale.

L'integrazione deve rivolgersi anche al contributo che il settore può e deve dare al rilancio del Turismo in Italia, con l'obiettivo che questo Governo ha assunto: far tornare il nostro Paese al vertice dei flussi turistici mondiali nel corso dei prossimi anni.

Il futuro dell'Italia passa anche dal mare, dalle sue risorse e dal lavoro straordinario che Voi avete garantito fino ad oggi. Siate certi che su questo rilancio il Governo si impegnerà per creare tutte le condizioni di scenario utili a rendere più agevole e stimolante il Vostro lavoro e più moderna, competitiva e prospera la nostra Italia.

Con molti auguri di buon lavoro!


Francesco Rutelli

