

ASSEMBLEA DELLA CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI

Roma, 6 luglio 2006

INTERVENTO DI CESARE DE PICCOLI, VICE-MINISTRO AI TRASPORTI

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 questa figura nuova un po’ ancora anomala e non consolidata del vice-ministro nella nostra governance quindi io ho compiti diciamo più operativi, e mi permette quindi di tralasciare tutta una serie di argomenti che qui sono stati trattati e concentrarmi sulla parte diciamo più operativa ecco, 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 si è detto 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 anche 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 allora fare il punto nave.

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

Le novità non sono mai di per sé positive, le novità. 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 la parola rischio di declino, eccetera, beh vi ricorderete 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, soprattutto i traffici portuali erano ai minimi storici.

In quell'occasione, in quegli anni, tra il '94 e il '98, si sono prese delle decisioni molto importanti, sia di cambiamento di regole e 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, vi ricordate, si andò decisamente all'autonomia dei porti, alla nuova figura istituzionale dell'autorità portuale, e quello più importante per quanto ci 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 '98 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 '98 partì un piano di infrastrutturazione nei porti per renderli più efficienti .

Quindi un cambiamento di regole, 84 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 appunto delle importanti fusioni e concentrazioni e oggi si può con giusta soddisfazione da parte del presidente della Confitarma presentare delle performance di assoluto valore a livello internazionale.

Oggi credo che noi siamo in questa fase nel punto in cui dire che quei dati positivi hanno assolto ormai la loro funzione, e noi in questo momento per darci quegli obiettivi così ambiziosi dobbiamo introdurre di nuovo alcuni aggiornamenti di regole, e individuare alcune azioni, per un motivo che qui è già stato detto e quindi è inutile che appunto faccia perdere troppo tempo, 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, io 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 e poi via via via, non è solo stato un fatto organizzativo, istituzionale, burocratico, si è anche persa una cultura politica del mare e dell'economia marittima. E se una classe dirigente che deve prendere decisioni su queste questioni non ha nel suo codice genetica, non ha una comprensione, non ha una conoscenza. Permettetemi un'unica annotazione personale, non è un caso che più pronti su questo, sia sul settore economico e industriale ma anche dal punto di vista del confronto politico, il dibattito politico, siano le realtà appunto di mare, perché 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 dobbiamo ecco non fare un'operazione di nostalgia, collocare questa cultura nel contesto nuovo. Non siamo più per quanto qui riguarda ai tempi della Serenissima, siamo appunto ai tempi della globalizzazione e della modernità. E allora noi abbiamo mi pare che questi dibattiti, queste iniziative e quindi questi appuntamenti sono tutt'altro appunto che scontati ma diventano occasione di vero e proprio confronto. Ieri per esempio all'Assoterminal abbiamo iniziato con un primo incontro, cioè cominciamo appunto a condividere sapendo poi che ci sarà il momento della decisione e ognuno si assume le sue responsabilità. Dobbiamo credo prendere alcune iniziative, il "Tavolo del mare", quindi questo soggetto di concertazione serve a questo, diciamo anche 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, mi pare che adesso noi dobbiamo proporci quale obiettivo? Che essendo l'operatore marittimo un operatore globale e addirittura con i processi di concentrazioni che sono avvenuti, sappiamo appunto che sono poi poche le unità che determinano addirittura il mercato mondiale, è ovvio che qualsiasi discorso fatto da noi, fatto dalla politica sui porti, non funziona, va rovesciato il discorso, cioè come i porti sono dei punti fondamentali dove si operano appunto situazioni complesse ma in un quadro di certezza, in un quadro di efficienza, in un quadro di garanzie, perché appunto questi grandi operatori globali possano destinare i loro traffici, perché il rischio che abbiamo è che appunto la domanda cresca vertiginosamente da questo punto di vista ma che l'offerta di infrastrutture nostre non sia così competitiva rispetto a quella di altri paesi, sia a 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 da questo punto di vista una risposta competitiva su quel punto di snodo all'intera catena logistica. Mi pare questo quindi un punto importante che dovremo mettere mano e portare in autunno una proposta legislativa come governo per la revisione della legge 84. Partendo appunto da una fase di confronto, di consultazione, eccetera, e poi appunto ci sarà una decisione a livello politico. Secondo, voi parlate e su questo ci sarà bisogno appunto di un approfondimento per quanto riguarda il registro unico. Ecco, mi pare di capire nella formulazione così ermetica che avendo istituito il secondo registro e avendo dato dei risultati positivi mi pare che si vuol codificare i dati positivi del secondo registro, se ho inteso bene. Ecco, io credo che allora in questa operazione che così chiamiamo di chiarezza normativa mi pare che dobbiamo mettere a punto nella condizione di veder come soddisfare questo obiettivo che tiene conto se ho capito bene anche di un'altra esigenza che il contesto è sì di mercati aperti, il contesto è sì di norme europee ma non vogliamo essere schiavi della norma europea, cioè metterci nella condizione di un contesto europeo ma non perdere i vantaggi competitivi che siamo riusciti una volta tanto nel nostro settore rispetto ad altre situazioni ad avere, 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 questo della Tirrenia, io condivido quella sottolineatura che ha fatto il ministro Bianchi, cioè ogni cosa è sempre figlia del suo tempo ecco, evitando ecco da questo punto di vista polemiche che ormai ci portano a guardare indietro, sto parlando della Tirrenia. La Tirrenia perché c'era addirittura l'altro concorrente erano dei traghetti, erano le navi delle Fs, non solo la Tirrenia, perché quella era la storia insomma, 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 questo carica di responsabilità gli operatori privati, non li libera, perché se nella flotta pubblica c'era da questo punto di vista la garanzia della continuità territoriale e quindi aveva anche l'obiettivo di realizzare il cosiddetto servizio universale, però 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, mi ricordo una direttiva europea proprio su queste questioni, erano la formazione degli equipaggi, era il problema delle lingue. Cosa significa il problema delle lingue negli equipaggi: equipaggi misti, anche dal punto di vista della sicurezza, quando devi prendere delle decisioni molte volte quasi in tempo reale e possono esserci delle complicazioni serie da questo punto di vista. Quindi il problema della formazione non è solo un problema di professionalità di apprendimento, è anche un problema di sicurezza. Quindi da questo punto di vista credo con altri Ministeri che ne sono più direttamente interessati dovranno fare su questo un buon lavoro. Ecco,

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 appunto la condizione con cui 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.”