



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

INTERVENTO DI
ALTERO MATTEOLI
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

ASSEMBLEA

Roma, 5 ottobre 2011

Signor Presidente e Signori associati, l'evento di oggi è particolarmente solenne poiché Confitarma, come è stato ricordato, celebra i 120 anni dalla fondazione, una data importante per una Confederazione che ha avuto il merito, nel corso della sua storia, di contribuire con successo alla realizzazione di una flotta giovane e competitiva sui mercati internazionali.

Io, signor Presidente, ho apprezzato il suo intervento perché è stato realistico, con un solo passaggio pessimistico, e spero di fugare questo pessimismo.

Con la grave crisi economica che coinvolge tutti i Paesi, anche l'armamento sta attraversando una fase delicata pur continuando ad assicurare il trasporto di una rilevante quota di merci.

In questo particolare momento il Governo sta affrontando con impegno e, credo con responsabilità, la definizione di una complessa strategia di interventi sui settori nevralgici dell'economia del Paese, seppur in presenza di limitate risorse.

Anche l'Unione Europea ha preso coscienza che il rilancio dell'economia marittima dei Paesi membri consente di dare impulso all'intera economia dell'Europa e, negli ultimi anni, ha dato l'avvio ad una nuova politica marittima integrata europea in grado di favorire lo sviluppo delle numerose potenzialità del settore.

L'Italia ha sostenuto la Commissione Europea in questa importante impresa, condividendo la necessità di un approccio che evidenzi il complesso dei numerosi campi di azione legati al mare.

Tra le numerose problematiche che preoccupano il settore marittimo quella manifestatasi negli ultimi tempi riguarda la pirateria che ha destato allarme e forti prese di posizioni da parte dei Governi di tutto il mondo.

La pirateria è un fenomeno in aumento ed è per questo necessario adottare tutte le misure opportune anche in contesto internazionale anzi, direi, soltanto internazionale: solo così possiamo risolvere il problema.

Peraltro la prossima settimana si svolgerà a Roma un seminario sulla tematica al quale parteciperanno rappresentanti dell'IMO e delle organizzazioni di settore e numerose rappresentanze estere.

Nell'esprimere la mia vicinanza personale e di tutto il Governo ai marittimi vittime di sequestri ed alle loro famiglie, vorrei sottolineare che l'obiettivo prioritario del Governo è quello di riportare in patria i nostri connazionali.

Peraltro, proprio a tutela dei nostri equipaggi e venendo incontro a quanto segnalato da Confitarma con la legge 130 del 2011 sulle missioni internazionali delle forze armate, è stato espressamente previsto, quale misura di contrasto, il servizio di protezione e l'impiego di guardie a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali.

Un'importante iniziativa da non sottovalutare, attualmente in fase di studio d'intesa con il CIRM, riguarda la possibilità di fornire assistenza medica e psicologica ai familiari ed al personale marittimo vittima dei sequestri.

Un'altra questione affrontata ed in via di definizione riguarda la privatizzazione della società del Gruppo Tirrenia.

Infatti, con la scadenza del 31 dicembre 2008 delle convenzioni ventennali, il Governo, a seguito di un accordo raggiunto con la Commissione Europea, ha avviato il processo di privatizzazione dell'intero Gruppo. Ed auspico che tale procedura possa concludersi positivamente nei prossimi giorni.

La riforma dell'assetto convenzionale dei servizi di cabotaggio marittimo prevede, da un lato, l'uscita dello Stato dal settore, completando il processo di liberalizzazione e, dall'altro, la predisposizione di un quadro di servizi e regole idoneo a soddisfare con continuità e certezza le esigenze del servizio pubblico. E' stato previsto, infatti, un accesso non discriminatorio al mercato dei servizi di cabotaggio marittimo anche tramite la privatizzazione delle società esercenti tali attività con una procedura aperta, trasparente, equa e, appunto, non discriminatoria.

In un passaggio epocale così importante, privatizzazioni prima e liberalizzazioni dopo, sono convinto che sia necessario l'impegno da parte di tutti gli operatori o di tutte le Amministrazioni coinvolte nell'esclusivo interesse degli utenti e dei cittadini delle isole.

Strettamente connessi alle società di navigazione, sono gli aspetti relativi al lavoro a bordo, tant'è vero che, organizzazioni come l'IMO e la stessa Unione Europea, indicano un addestramento delle nuove leve nel rispetto della normativa specifica derivante dalle convenzioni internazionali.

Oggi, ancor più di ieri, dobbiamo scommettere sul futuro investendo sui nostri giovani, sulla formazione e su una professione che li attragga, non solo immaginando per chi lo voglia un mero "imbarco a bordo", ma prevedendo anche un impiego a terra dopo un certo numero di anni di navigazione, con evidente vantaggio per gli armatori. Senza queste condizioni, gli equipaggi saranno sempre meno europei e credo che, in questo momento di crisi del mondo del lavoro, questi debbano essere obiettivi da condividere.

Altrettanto importante per poter disporre di un quadro reale ed un monitoraggio costante del mercato del lavoro marittimo, è la riforma del collocamento della gente di mare, che tuttavia riguarda un altro collega di Governo. Da parte dell'Amministrazione che rappresento, sono stati avviati contatti per l'apertura, quanto prima, di un tavolo di lavoro.

Anche sul tema dei porti concordo sulla necessità di razionalizzare gli interventi e definire una strategia che consenta ai nostri approdi la ripresa di un contesto geografico, quale quello del Mediterraneo, dove la concorrenza tra gli scali sta crescendo in modo esponenziale.

In questo senso è stato inoltrato al Ministero dell'Economia, per la controfirma, il decreto che prevede uno stanziamento di 132 milioni di euro per le esigenze di azzeramento delle tasse di ancoraggio, prevedendo circa 12,5 milioni ciascuno per i porti di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto e ripartendo la rimanente somma per la realizzazione della piattaforma di Vado e per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri.

Quale supporto indispensabile al settore, convengo sulla necessità di pervenire, nel più breve tempo possibile, ad una rivisitazione della legislazione portuale non più procrastinabile.

C'è un passaggio nel suo intervento, come ho detto all'inizio, pessimistico.

Nella sua relazione, a proposito della legge n. 84 del 1994, lei afferma – e lo cito tra virgolette – che “questa riforma dopo anni di parole appare però sempre più un sogno”.

E' vero signor Presidente, questa riforma è in ritardo, è in ritardo per i noti problemi di scarsità di risorse perché, per quanto mi riguarda, la riforma della legge 84 aveva, ed ha come priorità, l'autonomia finanziaria.

Ritengo, come Governo, che in assenza di questa non si possa procedere all'approvazione della stessa riforma.

Oggi è presente anche il presidente Grillo che ringrazio perché sta lavorando per la riforma con molta lena e anche con molta pazienza e le posso dire che oggi alle 15,00 in Commissione Bilancio - ed il presidente Azzollini, con il quale ho parlato a lungo ieri proprio su questo, mi ha dato assicurazioni – sarà esaminato un emendamento che ci consente di procedere e di approvare la riforma della legge 84.

Riforma che non è stata scritta solo nelle stanze dell'Ufficio legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma è stata predisposta e concordata sentendo voi e sentendo tutti gli operatori del settore.

La Commissione presieduta dal senatore Grillo ha proceduto con una serie di audizioni delle parti, cosicché si tratta sì di una riforma elaborata a più mani, ma che mira sicuramente a risolvere un problema indispensabile per il Paese.

Sulla stessa linea innovativa è da tempo che sono state avviate dal Governo iniziative per snellire procedure burocratiche, ormai datate in tutti i settori della pubblica amministrazione. Evidenzio a tale riguardo la semplificazione dei giornali nautici che è stata risolta grazie alla collaborazione proprio di Confitarma. Da parte del Ministero è in corso di redazione il nuovo modello dei registri per gli idrocarburi adeguandolo alle convenzioni internazionali.

Condivido anche quanto il Presidente d'Amico ha detto sulla necessità di collaborare per consentire la riforma avviata dalla Commissione Europea tesa all'abbattimento delle emissioni e della riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Nella mia vita politica ho avuto l'occasione di fare, per tre volte, il Ministro dell'Ambiente e quindi la conoscenza di talune problematiche mi rende più partecipe e sensibile nella condivisione di quello che lei ha detto.

Il Ministero, di intesa con gli operatori e Confitarma, è già impegnato a definire una posizione nazionale ed all'elaborazione di alcuni specifici progetti in ambito europeo ed internazionale. E tra questi, vorrei ricordare il progetto EEDI sulle emissioni delle navi Ro-Ro finanziato dal Ministero e realizzato in ambito IMO con la collaborazione di enti di ricerca ed operatori italiani, ed il progetto COSTA, presentato nell'ultimo bando TEN-T chiusi il 23 settembre scorso, per promuovere l'uso del gas liquido e la sostenibilità ambientale nell'ambito dei collegamenti delle Autostrade del Mare.

A tale proposito nel triennio 2007-2009, l'utilizzo delle Autostrade del Mare ha consentito un abbattimento di oltre il 60% (pari a 411 milioni di euro) dei costi

socio-ambientali rispetto al trasporto su gomma: che significa 500 mila TIR in meno sulle strade.

Quindi Armamento e Amministrazione hanno lavorato insieme costruendo e potenziando una fitta rete di Autostrade del Mare e l'idea tutta italiana dell'ecobonus ha reso possibile il trasferimento dalla strada al mare di importanti quantità di merce. Peraltro, la Commissione Europea, apprezzando questa esperienza, unica in tutta Europa, ha indetto una gara per uno studio di fattibilità per un ecobonus comunitario.

Inoltre, diversi sono i progetti europei promossi dall'Amministrazione attraverso la Piattaforma Tecnologica Marittima approvati dalla Commissione Europea. Tra questi sottolineo i progetti MIELE, relativo alla interoperabilità dei sistemi informativi, logistico-portuali, (Italia, Spagna, Portogallo, Cipro e Germania) e RIS sull'interoperabilità del sistema fluvio-marittimo con la provincia di Mantova e l'Autorità portuale di Venezia.

Anche in questo settore, viste le difficoltà finanziarie, è indispensabile un confronto con l'Amministrazione finanziaria alla quale saranno sottoposte anche le questioni connesse alla copertura dell'intera misura legata alla legge 30 del 1998.

Infatti, il ruolo svolto dall'armamento in questi anni per ammodernare la flotta e soprattutto la legge 30 del '98, con l'istituzione del Registro Internazionale di immatricolazione delle navi, hanno consentito di poter oggi vantare una flotta moderna e solida. Aspetto che, se da un lato evidenzia positivamente la crescita esponenziale del numero delle navi iscritte al doppio Registro, dall'altra rende non sufficienti le coperture finanziarie previste, considerando anche la riduzione degli anni passati.

Sia lei signor Presidente, sia il dottor Trevisani, avete ricordato un altro argomento indispensabile per risolvere il problema dei porti, quello relativo ai dragaggi. Potrei cavarmela qui dicendo che non è mia competenza, ma del Ministero dell'Ambiente. Tuttavia, essendo un componente dell'Esecutivo ed il Consiglio dei Ministri un organo collegiale - non posso non parlare di questo aspetto fondamentale.

Credo di non sbagliare se dico che le navi che vengono costruite oggi aumentano sempre più di stazza ed i nostri porti rischiano di non poterle più ricevere. C'è soltanto un porto che sicuramente le può accogliere ed è Gioia Tauro, con un fondale di 18 metri che garantisce l'approdo anche alle navi cosiddette giramondo o, comunque, a navi di grande stazza.

Di recente il Parlamento ha approvato alcune norme che favoriscono questo. Ma se qui io dicessi che le norme che sono state approvate sono sufficienti per accedere ai finanziamenti, direi una bugia.

Ci sono due aspetti: uno è ambientale e bisogna rivedere una norma nella considerazione che quello che si scava diventa un rifiuto e su questo, naturalmente, il Ministero dell'Ambiente dovrà dare il proprio contributo; l'altro è un problema di risorse. Confrontandomi con le Regioni in questi ultimi tempi, devo dire che la sensibilità mostrata da parte di ogni schieramento, ha fatto sì che, almeno alcune di loro, siano disponibili a fornire le risorse necessarie.

E poiché le stesse Autorità portuali possono disporre di risorse, direi che non è più un problema prettamente economico, bensì di normativa in quanto il materiale, considerato "rifiuto", è soggetto a rigide norme.

Ci sono alcuni porti che addirittura hanno caratteristiche particolari, ne cito uno per tutti, il porto di Taranto dove, non solo è indispensabile procedere alle operazioni di dragaggio, ma è anche necessario rafforzare la struttura della banchina. Scavando sotto la banchina, mi dicono i tecnici, questa potrebbe risultare indebolita nella sua struttura. E' un problema che stiamo affrontando ed in tal senso numerosi sono gli emendamenti presentati che mi auspico possano essere approvati.

Infine, concludendo, lo scorso anno siamo riusciti a recuperare, passando da uno stanziamento di circa 75 milioni di euro a 255 milioni di quello corrente.

Ringrazio il Presidente d'Amico e questa Assemblea per l'opportunità datami per illustrare, seppure sinteticamente, ciò che il Governo ed il Ministero hanno realizzato nel settore marittimo, nonché le diverse iniziative in itinere per le quali, nonostante il difficile momento economico, è stato avviato un indispensabile e difficile confronto con il Ministero dell'Economia.

Durante il filmato e poi nell'ultima parte delle sue conclusioni, lei ha citato 5 parole: uomini, navi, innovazione, tradizione e addestramento.

Tra queste ce ne sono due, uomini e tradizioni, fondamentali se si pensa alla nostra Nazione ed alla nostra tradizione marinara. Noi non dobbiamo mai perdere di vista tutto questo.

Voglio ringraziare inoltre, il vice Presidente di Confindustria Trevisani perché, concludendo il suo intervento, ha detto una cosa che condivido pienamente: dobbiamo lavorare insieme.

In questi ultimi periodi ci sono stati momenti, diciamolo senza infliggimenti, anche di fibrillazioni. Io ho parlato ieri mattina a lungo con il Presidente di Confindustria. Sono lieto di aver ritrovato questo spirito di collaborazione. Da parte nostra non abbiamo mai smesso e Lei, dottor Trevisani, ne è buon testimone. Abbiamo sempre continuato, anche nei momenti difficili a confrontarci per cercare le soluzioni, ed il fatto che Lei, in un'Assemblea importante come questa abbia ricordato che dobbiamo tornare a lavorare insieme per individuare i problemi e le soluzioni, mi ha fatto molto piacere.

Come uomo di Governo ne prendo atto con grande soddisfazione, grazie a tutti voi.