

Saluti e introduzione

Autorità, colleghi Armatori, Signore e Signori,

Buongiorno e un sincero benvenuto a tutti voi.

Saluto in particolare il Ministro Delrio, che per la seconda volta partecipa all'Assemblea di Confitarma: per noi è un grande onore.

Rivolgo poi un benvenuto speciale a Vincenzo Boccia, che invece per la prima volta è tra noi come Presidente di Confindustria.

Colgo l'occasione per esprimere il nostro apprezzamento per aver sottolineato nel suo discorso di insediamento quanto sia importante l'economia del mare per il Paese.

Da molto tempo, gli armatori fanno parte della famiglia confindustriale ed anzi abbiamo in comune un grande presidente, Angelo Costa.

Prima di addentrarci nei nostri temi, però, lasciatemi esprimere la solidarietà di tutti gli armatori italiani per le popolazioni drammaticamente colpite dal devastante terremoto dell'agosto scorso, alle quali non mancherà un concreto sostegno.

Lo *shipping* nell'economia mondiale

Da quasi dieci anni la vita economica e sociale è scandita da una sola parola: crisi. Finanziaria, sociale, dell'immigrazione, dei noli e così via.

L'anno scorso, pur con cautela, si intravedevano i primi segnali positivi.

Poi è arrivato questo 2016 con il suo carico di eventi straordinari: dagli atti terroristici in Europa alla sempre più sanguinosa guerra in Siria, dalla crisi umanitaria nel Mediterraneo al tentato colpo di stato in Turchia, dalla crisi delle banche al rallentamento in Cina e all'indebolimento delle economie di molti paesi in via di sviluppo, economie legate al costo delle materie prime, attualmente il più basso raggiunto dall'inizio della crisi finanziaria ed economica.

Nella generale tendenza al ribasso dei mercati marittimi che ne è derivata, alcuni andamenti sono in controtendenza: i comparti dei traghetti e delle navi da crociera registrano andamenti positivi, mentre nel settore delle rinfuse e delle porta-contentinori la debole crescita della domanda si combina con l'eccesso di offerta di naviglio, facendo registrare – specie per i carichi secchi – il perdurante andamento negativo dei noli.

Il fallimento della società coreana Hanjin è emblematico degli effetti della crisi.

Senza contare la flessione nel comparto delle unità *offshore*, dovuta soprattutto all'altalenante prezzo del petrolio, che è giunto a toccare nel corso dell'anno anche livelli sotto i 30 dollari al barile.

Non meno importanti sono gli appuntamenti politici. Alcuni già si sono tenuti, altri si terranno in tempi più o meno brevi: *Brexit*, elezioni politiche spagnole, referendum costituzionale italiano, elezioni presidenziali USA, elezioni presidenziali in Francia e politiche in Germania nel 2017. Senza dimenticare che

la crisi greca non è ancora risolta e che l'Unione europea appare spesso disunita e indebolita, specie di fronte all'emergenza migratoria che, soprattutto nel Mediterraneo, pone notevoli preoccupazioni.

A questo proposito, voglio ricordare che gli armatori hanno dimostrato di saper onorare con grande disponibilità l'obbligo della legge del mare che impone di aiutare le persone in pericolo.

Lo fanno in silenzio e senza clamori, nonostante i gravi rischi per la sicurezza e la salute dei marittimi derivanti dal fatto che le navi mercantili non sono costruite né attrezzate per le operazioni SAR su larga scala, né gli equipaggi sono addestrati per questo tipo di operazioni.

Vi è da dire che dal 2015, grazie al rafforzamento delle operazioni *Triton* e *Frontex*, fortemente richiesto da tutta l'industria armatoriale mondiale e soprattutto da Confitarma, il coinvolgimento di unità mercantili nelle operazioni SAR si è notevolmente ridotto. In ogni caso, dal 2014 ad oggi, le unità mercantili hanno salvato circa 70.000 persone.

Ci sono anche altri fattori, non meno importanti, di cui poco si parla. Basti l'esempio del ritorno del protezionismo nel commercio mondiale.

La Relazione 2016 della Commissione europea *sulle barriere al commercio e agli investimenti e sulle tendenze protezionistiche*, evidenzia che nei 31 paesi monitorati, a fronte di 200 nuove misure protezionistiche, negli ultimi 18 mesi nessuna di quelle preesistenti di ostacolo al commercio è stata eliminata.

È rilevante il fatto che alcuni di questi paesi nello scacchiere mondiale sono importanti importatori ed esportatori e controllano forti flotte mercantili.

Ciò comporta un evidente ed inevitabile impatto sullo *shipping* che, peraltro, in questa sorta di maremoto globale, continua a trasportare il 90% del commercio mondiale.

Per molti di voi ciò non è una novità. Ma per la maggior parte dell'opinione pubblica il trasporto marittimo sale alla ribalta solo in caso di disastri marittimi o di altri eventi negativi – per fortuna rarissimi - ignorando che in realtà questo comparto è molto importante per la vita quotidiana di persone e imprese ed è fondamentale il ruolo che svolge.

Salvaguardare l'occupazione

Nel corso dell'anno, uno dei principali temi che ha caratterizzato i dibattiti nello *shipping* italiano è stato quello della salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani. E comunitari.

È una questione importante alla quale Confitarma ha sempre riservato grande attenzione, ben consapevole della complessità di un settore internazionalizzato come quello marittimo e delle sue peculiarità.

Inoltre, da sempre, lavoriamo sia per garantire ai nostri equipaggi condizioni di lavoro a bordo migliori, sicurezza della navigazione e *welfare* avanzato, sia per una loro certificazione qualificata di competenze, riconosciuta a livello internazionale, nonché per la formazione delle nuove leve.

Abbiamo dimostrato nella pratica come l'imbarco regolato di personale extracomunitario ai fini del mantenimento della competitività abbia di fatto trainato l'occupazione di marittimi italiani.

È questa visione, condivisa con le istituzioni e i sindacati, che ha ispirato la riforma del settore del 1998, grazie alla quale la nostra flotta si è rinnovata ed è cresciuta stimolando anche lo sviluppo di tutto il *cluster* marittimo italiano, come confermano, ancora una volta, i dati del V Rapporto sull'Economia del Mare, realizzato dalla Federazione del Mare assieme al Censis.

Economia del mare che continua a contribuire al prodotto interno lordo nazionale per oltre 32 miliardi di euro (2,03%) dando così occupazione - lo voglio sottolineare con forza - a circa il 2% della forza lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto).

Segnaliamo infine l'importanza di avere riferimenti certi in merito a quali provvedimenti del *Jobs Act* siano applicabili al nostro comparto.

Competitività della flotta italiana

Nonostante le flessioni registrate, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: seconda nell'Unione europea, terza tra le flotte dei maggiori Paesi riuniti nel G20 e quarta al mondo.

Rilevante la situazione dei comparti delle crociere e dei traghetti *ro-ro*.

Gli ultimi dati confermano che nel 2015 il contributo economico ed occupazionale generato in Europa dall'industria delle crociere è stato di 41 miliardi di euro e di 360.000 addetti. Da rilevare che l'Italia è *leader* nel settore con 4,5 miliardi spesi e 103.000 addetti occupati. Senza trascurare l'eccellenza dei cantieri italiani, *leader* in Europa e nel mondo nella costruzione di navi da crociera, con evidenti ritorni economici e occupazionali per il Paese. Due soli numeri: 21 navi ordinate e quasi 12 miliardi di dollari investiti.

Inoltre, l'Italia è la prima al mondo nella graduatoria delle principali flotte di navi *ferry* e *ro-ro pax*, con 250 unità per più di 5 milioni di tonnellate di stazza su un totale di circa 28 milioni di gt.

Anche questo comparto traina la cantieristica nazionale, prima in Europa e seconda al mondo per tonnellate e per metri lineari. Seconda e terza invece, per quanto riguarda la capacità passeggeri. Tre cantieri italiani sono ai vertici della *top ten* europea e mondiale.

Sono dati importanti.

Il comparto dei *ferry* si è saputo sviluppare lungo tutta la filiera: mercato domestico e internazionale passeggeri e merci, cantieristica, imprese armatoriali e dei servizi.

La competitività della flotta italiana è stata rafforzata e mantenuta, grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie.

Peraltro, mi preme ricordare che alcune navi operanti in mercati e rotte specifiche, pur occupando solo marittimi italiani, non usufruiscono di alcun incentivo e soffrono di una mancanza cronica di norme *ad hoc* che ne blocca le opportunità di sviluppo.

Emblematico il comparto del bunkeraggio marittimo, ove da tempo si lamenta una costante perdita di competitività nei confronti della concorrenza estera, che trae vantaggio da costi industriali inferiori a danno dei rifornimenti del *bunker* nei porti italiani.

Costi aggravati nel 2016 dalla nuova normativa sulla circolazione dei carburanti esenti da accisa e dal nuovo codice doganale comunitario.

Confitarma si è attivata immediatamente per ottenere dalle Amministrazioni competenti i necessari interventi correttivi. Li attendiamo per la fine dell'anno.

Armatori e banche

Senza supporto finanziario non potremmo avviare i programmi di investimento che rendono competitiva la flotta, anche dal punto di vista qualitativo e tecnologico.

Da dieci anni, Confitarma continua a svolgere un ruolo attivo verso il sistema bancario italiano ed internazionale, consolidando una relazione fondata sul principio della mutua *partnership*.

Fondamentale è la collaborazione corretta e leale con i nostri principali interlocutori. In particolare, con l'Associazione Bancaria Italiana abbiamo coordinato i periodici incontri del "tavolo tecnico" istituito con i maggiori gruppi bancari italiani impegnati nel nostro settore. Inoltre, è importante l'iniziativa dell'ABI che ha invitato le banche associate a non procedere alla cessione dei propri crediti, prima di averne concordato la forma con l'azienda finanziata.

Senza venir meno agli obblighi imposti dalla riservatezza, posso senz'altro dire che tale attività ha consentito un approccio in chiave sistemica di processi di ristrutturazione finanziaria di molte imprese associate.

Adeguamento agli Emendamenti di Manila (Convenzione STCW)

Come accennavo prima, è necessario che gli equipaggi imbarcati sulle nostre navi posseggano adeguate competenze, riconosciute a livello internazionale.

Da un recente rapporto dell'*EMSA*, l'agenzia europea per la sicurezza marittima, emerge molto chiaramente che oltre il 90% degli ufficiali imbarcati sulle navi battenti la nostra bandiera sono italiani e solo in via residuale comunitari o extra-comunitari.

E' noto che dal 1° gennaio 2017, con l'entrata in vigore degli emendamenti di Manila alla Convenzione *STCW*, interverranno importanti novità in materia di formazione, addestramento e certificazione dei lavoratori marittimi.

In pratica, entro quest'anno, i certificati rilasciati ai marittimi italiani dalla nostra Amministrazione dovranno essere adeguati ai nuovi requisiti introdotti dalla

Convenzione: si parla dei certificati di competenza di ben oltre 10.000 ufficiali, nonché dei certificati relativi a circa 20.000 sottufficiali e comuni.

Nella maggior parte dei paesi marittimi, il processo di adeguamento agli standard internazionali è iniziato nel 2012. In Italia, invece, il primo decreto legislativo attuativo degli Emendamenti di Manila è entrato in vigore nel giugno 2015.

Soltanto dopo tale data, i ministeri competenti hanno potuto lavorare sugli altri numerosi provvedimenti attuativi, gli ultimi dei quali (peraltro particolarmente rilevanti) sono stati pubblicati nel corso del mese di agosto 2016, ad appena 4 mesi dall'entrata in vigore della Convenzione.

L'armamento è molto preoccupato, dato che diversi marittimi devono anche superare i corsi di formazione obbligatori e, al contempo, le Capitanerie di porto dovranno assolutamente concludere, nei prossimi due mesi, l'adeguamento delle certificazioni dei molti marittimi ancora scoperti.

Le nostre preoccupazioni non sono soltanto connesse alle pesanti sanzioni amministrative a carico dell'armatore previste dalla legge per l'eventuale mancata certificazione dei marittimi imbarcati, ma soprattutto alle difficoltà che potremmo avere ad armare molte delle nostre navi, con il fondato rischio di essere costretti ad imbarcare marittimi non italiani ed evidenti ripercussioni per l'occupazione nazionale.

Nel frattempo, però, il Parlamento, da circa un anno, lavora per imporre l'imbarco di marittimi italiani/comunitari su traffici che la legge nazionale e la normativa europea prevedono aperti alla concorrenza delle bandiere dell'Ue.

Da ultimo, per quanto riguarda i corsi destinati a comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali, pur apprezzando la soluzione individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che proroga fino alla fine del 2018 la possibilità di effettuarli, non posso non condividere le perplessità manifestate dalle Organizzazioni Sindacali circa l'obbligatorietà di questi corsi anche per coloro che, ricoprendo questo grado da anni, sono evidentemente già in possesso di queste specifiche competenze.

Formazione qualificata/Allievi

L'occupazione si promuove creando le condizioni per l'imbarco di giovani leve che saranno lo stato maggiore del futuro.

L'attenzione che l'armamento italiano pone sulla crescita di nuove risorse è testimoniata anche dall'accordo del 30 luglio 2015, che Confitarma ha firmato con le Organizzazioni Sindacali confederali, volto ad ampliare le opportunità di imbarco degli allievi italiani.

L'importanza di tale accordo è confermata da una recentissima indagine che Confitarma ha svolto su un campione di 350 navi di bandiera italiana associate, iscritte nel Registro internazionale, da cui emerge che, a fronte dell'obbligo di imbarcare un solo allievo ufficiale, ogni nave ne imbarca in media due. (Ovvero il doppio)

Tenendo conto della normale turnazione fra i periodi di imbarco e quelli a terra, a bordo di tali navi associate, nell'anno successivo alla sottoscrizione dell'accordo, sono stati imbarcati più di 1.300 allievi ufficiali.

Confitarma, continuando ad investire nella formazione qualificata dei nostri giovani più motivati verso le carriere del mare, oltre ad aver consolidato le attività di Genova e Gaeta, ha recentemente promosso la costituzione di un Istituto Tecnico Superiore nell'importante area dell'Alto Adriatico.

Ammortizzatori sociali e personale navigante

Non c'è dubbio che il Fondo Solimare, istituito nel 2015, può rappresentare in alcune congiunture economiche delicate un importante strumento a supporto dei lavoratori del settore marittimo, i quali storicamente non hanno mai beneficiato dell'istituto della Cassa Integrazione.

Tuttavia, devo nuovamente sottolineare che, per consentire al Fondo di erogare le cospicue risorse già versate da aziende e lavoratori, occorre una modifica della disposizione del decreto interministeriale istitutivo che ne ha finora sostanzialmente bloccato l'attività.

Sono certo che i dicasteri coinvolti, Lavoro ed Economia, interverranno in tal senso al più presto.

Da ultimo, ricordo che aziende armatoriali e lavoratori marittimi attendono, da più di 10 anni, l'entrata in vigore della riforma del collocamento della gente di mare.

Auspico che, grazie al lavoro del tavolo tecnico aperto in sede ministeriale prima dell'estate, si possa giungere in tempi rapidi alla necessaria semplificazione delle procedure di arruolamento, nonché a disporre finalmente di un quadro dei marittimi italiani effettivamente disponibili all'imbarco.

Sicurezza della navigazione/pirateria

Certamente, salvaguardare l'occupazione significa soprattutto garantire la sicurezza dei nostri equipaggi. L'attività svolta da Confitarma a partire dal 2005 per proteggere navi ed equipaggi dagli attacchi dei pirati è emblematica dell'impegno degli armatori italiani a fianco delle amministrazioni coinvolte.

Come è noto, tale attività è culminata nella legge n.130 del 2011, che prevedeva l'imbarco di *team* armati, composti *in primis* da militari e in via complementare da guardie giurate.

Ma dal 2015 non è più possibile imbarcare i Nuclei Militari di Protezione e le nostre navi possono contare solo sui cosiddetti *contractor*, il cui imbarco è condizionato da corsi di formazione teorico-pratici previsti dalla legge e mai attuati.

Nel giugno scorso, dopo aver sollecitato per la sesta volta un ulteriore provvedimento di proroga, Confitarma ha ottenuto che per un altro semestre sia possibile imbarcare guardie giurate ex-appartenenti alle forze armate.

Non sarebbe ora di dare al più presto concreta attuazione a questi corsi di formazione, evitando il ricorso ad un ennesimo rinvio, o - ancor meglio - in alternativa ratificare l'esperienza maturata dalle guardie giurate finora imbarcate?

Siamo anche in attesa che i ministri di Interno, Difesa e Trasporti firmino il decreto di revisione del decreto ministeriale n. 266 del 2012 per semplificare le procedure connesse alla difesa dei nostri mercantili nelle zone a rischio pirateria. Il lavoro ministeriale preparatorio si è concluso prima dell'estate.

Da non dimenticare che anche in *West Africa* la recrudescenza del fenomeno della pirateria mette a rischio la sicurezza di navi ed equipaggi.

Sburocratizzazione e Amministrazione marittima

Da molti anni, una parte consistente del discorso dei presidenti di Confitarma è dedicata all'esigenza di valorizzare il ruolo dell'Amministrazione marittima che si occupa delle nostre problematiche, di semplificare il sistema delle regole per renderlo più efficiente, di riconoscere la specificità di questo settore evitando la dispersione delle competenze in tanti ministeri diversi.

Purtroppo, nulla è cambiato rispetto allo scorso anno e quindi non mi ripeterò.

Ambiente

Anche le misure per la salvaguardia dell'ambiente incidono sull'industria del trasporto marittimo, che deve rispondere a norme internazionali, comunitarie e nazionali sempre più numerose, severe e pressanti, causa di notevoli incertezze derivanti dalla stratificazione normativa.

Per esempio, dall'8 settembre 2017 la *Ballast Water Management Convention* imporrà l'installazione di impianti per il trattamento delle acque di zavorra su tutte le unità impegnate in viaggi internazionali, con oneri economici e tecnico/gestionali significativi. Ricordo che l'Italia non ha ancora ratificato questa Convenzione e che attendiamo che la nostra Amministrazione faccia chiarezza per le navi di bandiera italiana.

Lo *shipping* mondiale ha sollecitato l'Unione europea ad allineare la sua regolamentazione unilaterale sul controllo delle emissioni di CO2 prodotte dalle navi con il regime obbligatorio per tutto il mondo definito dall'*IMO*, cioè l'Organizzazione marittima internazionale, la sede migliore per stabilire regole efficaci e stabilire una parità di condizioni per tutti gli operatori del mare.

Di fatto, quello delle emissioni di CO2 è il tema attualmente di maggiore rilevanza per il settore, anche se dal 2007, a fronte dell'aumento del commercio via mare, lo *shipping* ha ridotto di oltre il 10% le sue emissioni totali di CO2, riduzione registrata in tutti i paesi insieme all'aumento del 20% dal 2005 dell'efficienza dell'intera flotta mondiale.

In sintesi: oggi circa il 90% del commercio mondiale utilizza il trasporto marittimo, che è la modalità più efficiente, responsabile solo per il 2,2% delle emissioni globali di CO2.

Ricordo che le navi efficienti bruciano un grammo di *fuel* per ogni tonnellata/chilometro trasportata.

Navi più grandi, motori più efficienti e un'intelligente gestione della velocità, permetterebbero un'ulteriore riduzione di emissioni di CO2 del 50% entro il 2050, quando l'intera flotta mondiale potrebbe essere composta da *super fuel-efficient ship* con molte navi dotate di *scrubber* o con l'utilizzo di combustibili alternativi come ad esempio *LNG*.

Nel frattempo, ci stiamo impegnando a fare tutto il possibile per ridurre il consumo di carburante che, nonostante il recente calo dei prezzi del *bunker*, è ancora la principale voce di costo che gli armatori devono sostenere.

In diverse occasioni si è parlato di tasse e fondi di compensazione per le emissioni di CO2. Il riferimento ad una tassa sul *fuel* è stato cancellato dal testo finale del *Paris Agreement*, ma nel gennaio 2016 il Fondo Monetario Internazionale ha lanciato un nuovo appello per una "*carbon tax*".

Confitarma, preferendo ovviamente un sistema definito e gestito dall'*IMO* e temendo l'introduzione di meccanismi regionali con conseguenti distorsioni del mercato, è a favore dell'introduzione di un meccanismo che tenga comunque conto del principio "chi inquina paga e paga nella misura di quanto inquina".

Chi ha investito sull'incremento di efficienza energetica – e nel nostro Paese lo hanno fatto in molti – dovrebbe poter godere di adeguate incentivazioni. In ambito nazionale esistono i cosiddetti "certificati bianchi", ma l'accesso al meccanismo ha evidenziato una serie di difficoltà per il trasporto marittimo. Occorre dare quindi a tali comportamenti virtuosi un valore di scambio che possa tradursi in minori costi.

Potrebbe pertanto essere preso in considerazione lo sviluppo di sistemi premianti specifici per il settore, elaborati attraverso la sinergia dei diversi dicasteri interessati (Trasporti, Sviluppo economico e Ambiente) e la collaborazione con l'industria.

Shortsea Shipping, cabotaggio e Autostrade del mare

L'intermodalità marittima è la risposta per ridurre l'impatto ambientale e rendere sostenibile il trasporto.

Sono spesso poco conosciute le dimensioni e le dinamiche del settore delle navi traghetto per il trasporto di merci e passeggeri: parlo di 2,1 miliardi di passeggeri trasportati annualmente via mare, poco meno di quelli trasportati via aereo.

Se poi si guarda ai veicoli trasportati via mare, non c'è confronto che tenga.

Mettendo in fila auto, semirimorchi e pullman imbarcati, copriremmo non una ma quattro volte, la distanza tra la terra e la luna, pari a oltre 380.000 km.

In Europa, da anni le autorità di Bruxelles sostengono la promozione dello *shortsea shipping* quale risorsa strategica che consente di ridurre, oltre ai costi diretti del trasporto, anche quelli derivanti dal suo impatto sociale ed ambientale: i cosiddetti "costi esterni".

E in questo contesto possiamo dire che lo *shortsea shipping* è un successo tutto europeo. Basti pensare che, del totale dei *camion* imbarcati sulle navi nel mondo, pari a circa 40 milioni ogni anno, il 75% viaggia su rotte europee.

In Italia, il sistema delle Autostrade del Mare risponde a questa esigenza e continua a svilupparsi: dal 1999, i metri lineari offerti dai servizi regolari di navi *ro-ro* per la Sicilia sono aumentati del 160%, quelli per la Sardegna del 122% e quelli su rotte internazionali addirittura del 1.240%, con collegamenti tra l'Italia e Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia.

E oggi apriamo l'ultima sfida, con il cabotaggio nazionale continentale sulle dorsali adriatica e tirrenica.

Se allarghiamo il discorso anche agli altri tipi di navi operanti tra i nostri porti, con più di 5 miliardi di Euro di fatturato e circa 10mila lavoratori, il cabotaggio italiano "allargato" si presenta con tutta la sua vitalità, dimostrando di essere la cerniera dell'economia del territorio nazionale ed il volano dello sviluppo della nostra portualità merci e passeggeri.

Inoltre, il comparto cabotiero dimostra di essere ancora la modalità di trasporto più sostenibile, con le migliori *performance* ambientali, a beneficio della collettività.

La legge di Stabilità 2016 ha previsto gli stanziamenti necessari per l'attuazione di due nuovi provvedimenti, volti ad incentivare il trasferimento del trasporto su strada verso quello intermodale marittimo ("*Marebonus*") e quello ferroviario ("*Ferrobonus*"): due nuovi strumenti per il rafforzamento e miglioramento del trasporto sostenibile.

La ringraziamo, Signor Ministro, per l'assicurazione che tali misure saranno operative entro l'anno.

Entrambi i provvedimenti – ancora in attesa dell'approvazione di Bruxelles – mirano a premiare i fruitori del trasporto intermodale, soprattutto gli autotrasportatori, attraverso un incentivo parametrato alla strada evitata in territorio nazionale, imponendo al tempo stesso un miglioramento, soprattutto in termini di qualità del servizio offerto, al vettore marittimo ed a quello ferroviario.

Sottolineo e ricordo che la paternità del primo *Ecobonus* fu di Confitarma, in un contesto del tutto innovativo in ambito nazionale, e quando non vi era ancora alcun quadro normativo comunitario di riferimento.

Armamento ed autotrasporto condividono i medesimi obiettivi di riequilibrio e miglioramento del trasporto merci in Italia, consapevoli di essere entrambi parte attiva di uno stesso sistema logistico, che si deve inevitabilmente basare sui fattori fondamentali di tempistica, qualità del servizio, sicurezza e rispetto dell'ambiente.

La sfida che ci attende è quella di definire tra i principali operatori dei due settori forme strutturali di collaborazione.

Riforma della portualità e della logistica

Quando si parla di autostrade del mare, non si può non pensare ai nostri porti.

Alla luce dell'approvazione definitiva, avvenuta a fine agosto, del decreto sulla *governance* delle Autorità di Sistema Portuale, fortemente voluto dal Governo, è possibile valutare ora il testo della riforma.

Nel corso del lungo *iter* legislativo, Confitarma ha più volte segnalato al Ministro ed al Parlamento la sua posizione che potremmo così sintetizzare.

Certamente la nuova *governance* dei porti, con una maggiore autorità, potrà agevolare la semplificazione di alcuni processi decisionali. Ma non vi è dubbio che ciò comporterà, senza possibilità di alibi, anche una maggiore responsabilità.

D'altra parte, occorre verificare che la maggiore autonomia delle Autorità di Sistema Portuale possa tradursi in migliori livelli di competitività e di efficienza dei nostri porti.

Peccato, inoltre, aver riconosciuto ai rappresentanti delle categorie imprenditoriali una mera attività consultiva nell'ambito del Tavolo di Partenariato, mentre il loro contributo avrebbe potuto essere importante per le decisioni strategiche che interessano i nostri porti.

In ogni caso, credo che a questo punto non resti che attendere il completamento dell'attuazione della riforma, che si auspica possa avvenire in tempi rapidi, in modo da poter valutare sul piano concreto gli effetti che ne scaturiranno.

Conclusioni

Mi avvio alle conclusioni, richiamando la Vostra attenzione sulla copertina della nostra Relazione annuale.

Sono evidenti due *trend* paralleli dal 1998 al 2015: la flotta passa da 7,8 milioni di tonnellate di stazza a 16,5. L'occupazione marittima passa da 30.000 a 63.000 unità.

Una crescita costante, fin quando negli ultimi anni la crisi ha fatto sentire i suoi effetti anche nel nostro comparto, che comunque si mantiene su valori più che raddoppiati rispetto a 18 anni fa.

Che cosa è successo? O meglio, che cosa ha consentito al comparto marittimo di crescere così tanto in relativamente poco tempo?

Lo abbiamo detto tante volte, ma volentieri lo ripeto: è stato istituito il Registro internazionale, grazie alla felice intuizione della classe politica di allora (Parlamento e Governo) che all'unanimità approvò la riforma della navigazione marittima, recependo in pieno le linee-guida dell'Unione europea.

Il contenuto di questa riforma può essere riassunto in una sola parola: FLESSIBILITA'.

Fatte salve le prerogative della piena nazionalità italiana/comunitaria sul cabotaggio puramente insulare, il ricorso ad equipaggi di nazionalità mista ha fatto crescere flotta e occupazione italiana, consentendoci di reggere il mercato e competere fino a raggiungere in alcuni comparti l'eccellenza.

Quella stessa flessibilità messa in discussione dall'Atto n.321 del Governo, i cui effetti sono ben chiari ed evidenti a tutti coloro che conoscono il settore e che non tarderanno a palesarsi, trascorso il periodo transitorio di 18 mesi dalla sua pubblicazione.

Per i non addetti ai lavori, ricordo brevemente che tale provvedimento – ancora al vaglio del Parlamento – se accolto, per alcune rotte esposte alla concorrenza internazionale vincolerà i benefici fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime all'esclusivo impiego di personale italiano/comunitario sulle navi del Registro internazionale.

In tutta franchezza, devo dire che nessuno di noi avrebbe mai immaginato interventi volti a cambiare “dall'alto” un sistema normativo coerente e fondato sulla certezza del diritto comunitario e nazionale, sistema che ha consentito allo *shipping* italiano un successo senza precedenti anche, e soprattutto, in campo occupazionale.

Qualcuno potrebbe obiettare che le modifiche contenute nell'Atto di Governo sopra richiamato siano marginali e che interesseranno poche navi, andando nella direzione di una maggiore occupazione italiana.

Non è così!! E non vorremmo che si continuasse ad offendere la nostra intelligenza sostenendo queste tesi.

Conosciamo attori, comprimari e comparse di questa vicenda. Non ci sono personaggi in cerca d'autore.

Non si tiene conto delle normative comunitarie in cui ci muoviamo, che regolano da anni, differenziandoli chiaramente, i traffici di cabotaggio continentale, insulare e di *shortsea shipping*.

Infatti, in base al Regolamento comunitario n.3577/92, che ha liberalizzato i traffici di cabotaggio all'interno dell'Unione europea, una nave battente bandiera di altro Stato membro può operare liberamente sul nostro cabotaggio anche imbarcando marittimi non comunitari (sempre con la citata eccezione per il cabotaggio svolto esclusivamente con le isole).

Pertanto, l'obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte farà perdere competitività alla bandiera italiana, con l'inevitabile trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria.

Il *flagging out*, ancorché solo dei traghetti di bandiera nazionale coinvolti dalla norma, comporterebbe una perdita di circa 1.500 posti di lavoro in Italia.

È evidente che il presupposto dell'aumento occupazionale che ha ispirato il provvedimento non raggiungerà la finalità desiderata.

Anche perché si propone un'alternativa puramente teorica e contraria a qualsiasi logica di efficienza ed economicità del servizio.

Sicché, gli operatori vedranno ridotta la loro flessibilità operativa, con conseguente perdita di competitività e aumento dei costi a scapito dell'utenza.

Non ci saranno vantaggi per nessuno, ma danni per tutti: armatori, marittimi e utenza, in pratica per l'intero sistema Paese.

Non occorre ricorrere ad un premio Nobel dell'economia per confermare la validità di tale affermazione.

Da parte nostra abbiamo fatto presente queste preoccupazioni in tutte le sedi istituzionali, nonché sulla stampa. Per contro, abbiamo percepito un assordante silenzio da parte dei dicasteri coinvolti e nulla è stato eccepito in merito alle evidenti storture che questo decreto legislativo imporrà.

Mi creda, Signor Ministro: nel panorama europeo non esiste un altro Paese marittimo che volutamente abbia saputo far meglio dell'Italia con questo decreto, ancorché non di iniziativa ministeriale, per mettere in crisi la sua flotta, creando le premesse per il cambio di bandiera!

Direi che si è verificato un vero e proprio corto-circuito politico, serio e pericoloso. Ma forse reversibile. Ricorrendo ai soliti tempi supplementari.

Signor Ministro, la nostra critica è di metodo, ancor prima che di merito.

In realtà, non vi è più nulla di certo.

Ciò che oggi ha interessato i traghetti potrebbe domani estendersi ad altri comparti, coinvolgendo l'intera flotta: cisterne, crociere, portarinfuse, portacontainer, ecc.. Basta ricordare la più ampia portata della prima proposta parlamentare in materia.

È in tale contesto che, a nome di tutti gli armatori italiani, lancio un forte segnale di allarme.

Il nostro settore è "*capital intensive*", cioè caratterizzato da ingenti investimenti, da reperire sul mercato. Per essere attrattivi in tal senso, abbiamo bisogno di regole certe e di continuità delle scelte di politica marittima.

In proposito, confidiamo nelle decisioni che comunque le Autorità comunitarie prenderanno al riguardo.

Tuttavia, è palese questa prima visibile crepa del patto di collaborazione tra armamento e Istituzioni, che dal 1998 ha consentito alle nostre imprese di crescere, restando a pieno titolo italiane, insieme con il sistema Paese.

Con le misure intraprese corriamo il serio rischio di invertire la tendenza di crescita in flotta e occupazione.

E allora, a nome degli armatori che rappresento a Lei chiedo, Signor Ministro, se la Sua Amministrazione intenda intervenire per riprendere la rotta che ci ha visti protagonisti di un successo comune.

Grazie per l'attenzione.