



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

**Assemblea**  
**Sessione Pubblica**

Roma, 2 luglio 2009

---

## Sommario

### **Assemblea della Confederazione Italiana Armatori**

Relazione del Presidente di Confitarma, Nicola Coccia

Intervento del Presidente di Federtrasporto Gian Maria Gros-Pietro

Intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli

---

## Relazione del Presidente di Confindustria, Nicola Cuccia

Signore e Signori, Signor Ministro, Autorità, Colleghi, Amici, benvenuti a tutti.

Desidero innanzitutto ringraziare il Presidente della Repubblica, che ha aderito alla 48 Ore del Mare destinando, quale suo premio di rappresentanza, una medaglia alla terza edizione di questo evento: una manifestazione che, accanto al momento istituzionale dell'Assemblea odierna, vuole far conoscere all'opinione pubblica il ruolo e l'importanza dell'attività armatoriale.

Ringrazio inoltre il nostro Ministro Altero Matteoli, i Presidenti delle Commissioni Lavori Pubblici e Trasporti di Senato e Camera, Luigi Grillo e Mario Valducci, e tutti gli altri esponenti delle Istituzioni per la loro presenza.

Ringrazio inoltre il Presidente Gian Maria Gros-Pietro, non solo per la sua presenza, ma principalmente per essere qui come sostenitore convinto di una nuova politica dei trasporti, integrata e non più settoriale. Proprio condividendo tale visione, con estremo piacere ho accettato la nomina a vicepresidente di Federtrasporto.

Rivolgo infine un ringraziamento speciale al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, che ha sempre dedicato grande considerazione al nostro settore e che non è qui per imprevisti impegni legati al G8.

Prima di svolgere la mia relazione, un pensiero di solidarietà va ai terremotati d'Abruzzo, in favore dei quali anche da noi è in corso una sottoscrizione: proprio ieri c'è stato qui un concerto dell'orchestra dell'Aquila per sostenerla.

Infine, vicinanza e partecipazione esprimiamo alle vittime e alla popolazione di Viareggio: al di là dell'accertamento puntuale delle responsabilità, questo tragico incidente testimonia le difficoltà e i rischi legati al trasporto, difficoltà e rischi ben presenti a noi armatori e ai nostri equipaggi.

Vi invito a un minuto di raccoglimento.

### SCENARIO ECONOMICO MONDIALE

In un solo anno, lo scenario economico mondiale è completamente cambiato.

Potremmo dissertare per ore della crisi economica e delle responsabilità della componente finanziaria.

Potremmo azzardare previsioni, ma mi limito a constatare che, nel volgere di soli pochi mesi, è venuto meno il modello basato sull'aperta convinzione che l'economia finanziaria fosse più generosa di quella reale.

Non è dato sapere se si creerà un nuovo equilibrio multipolare, o se si aprirà una fase di instabilità nelle relazioni economico-finanziarie internazionali.

Di certo, l'assetto che sorgerà dalla crisi sarà differente e l'Asia svolgerà un ruolo ancora più importante, aumentando sempre più la sua sfera di influenza.

Secondo le ultime statistiche congiunturali, proprio la Cina sta mostrando segnali di forte ripresa e sotto la spinta degli investimenti in infrastrutture, l'importazione di beni della filiera metallifera ha praticamente arrestato la sua flessione (da -43% di gennaio a -2% di maggio su base tendenziale).

In definitiva, seppure abbiamo certezza che l'economia globale su orizzonti di medio-lungo periodo avrà netti miglioramenti dei fondamentali economici, perché il mondo non si è fermato né si fermerà, gli assestamenti nel breve periodo, soprattutto nazionali, certamente non tarderanno a farsi sentire. E' una necessaria fase di passaggio per il riequilibrio del sistema. Proprio per questo mi preme parlare del nostro settore e di lanciare messaggi chiari, diretti.

Prima di ogni altra cosa, voglio dichiarare con estrema franchezza che quello armatoriale è un comparto sano, con prospettive positive e sempre più strategico per la ripresa dell'economia.

In un quadro generale che prevede riduzioni delle esportazioni di beni e servizi (-21%), aumento della disoccupazione (+8,4%) e diminuzione degli investimenti (-12,7%), il settore marittimo registra invece i primi segnali di risalita dei noli e di rinnovato interesse delle imprese di navigazione verso nuovi investimenti.

La nostra flotta è cresciuta (+4%) e siamo tredicesimi al mondo - tra i *leader* per tipi specializzati di unità, come quelle ro-ro (i traghetti), le chimichiere e quelle da crociera - con un conseguente aumento del 3% nel numero degli occupati. Le nostre navi impiegano oltre 50.000 addetti diretti e trainano un comparto che dà lavoro a più di 400 mila persone. Inoltre, gli investimenti degli ultimi anni hanno consentito un netto ringiovanimento del nostro naviglio che per il 57% ha oggi meno di dieci anni.

Ringiovanimento partito dalle navi cisterna, ma che interessa anche portarinfuse secche, traghetti, navi da crociera e tutti gli altri tipi di nave.

La strada che lo *shipping* ha tracciato negli anni recenti, con interventi legislativi mirati, ha condotto ad un miglioramento qualitativo dei servizi prestati.



## SHIPPING E FINANZA

Il mio secondo pensiero va al mondo del credito.

Cari amici delle banche: mai come adesso vi è la necessità di non generalizzare e di distinguere tra attività economiche mature, senza prospettive di sviluppo, e attività trainanti.

Purtroppo, abbiamo importato dall'estero una scarsa fiducia verso gli investimenti nello *shipping*, perché in alcuni paesi proprio in questo settore vi è stata un'attività fortemente speculativa.

E' quindi doverosa un'altra distinzione fondamentale - direi culturale e sociale - tra chi al mare si avvicina con un approccio speculativo e chi da sempre lavora, dà lavoro e produce sul mare, facendolo da generazioni e con la mentalità di impresa industriale.

Abbiamo lavorato moltissimo per evidenziare e spiegare a tutti le nostre peculiarità.

Per questo abbiamo voluto creare tavoli di cooperazione e di analisi del nostro settore. L'ultima iniziativa è stata quella di portare "lo *shipping* in onda", grazie all'intesa con la rete televisiva Class CNBC che permetterà di diffondere ancora di più la conoscenza del settore e la bontà delle nostre aziende.

"Crisi" è parola antica, che attraversa mari lontani, dalla Cina alla Grecia, caricandosi di contenuti anche apparentemente contraddittori.

La crisi è passaggio, rottura, cambiamento.

E' specialmente opportunità.

Non possiamo dimenticare che i fenomeni di cambiamento, i *trend*, vengono percepiti dalle nostre aziende prima di altri importanti comparti economici.

Cosa chiediamo allora al mondo bancario?

Certamente, non pretendiamo che si allenti la prudenza nell'erogazione del credito, ma chiediamo che venga riconosciuta la giusta considerazione e fiducia a coloro che presentano programmi di investimento seri.

Se ciò avverrà, allora siamo fiduciosi di poter instaurare un nuovo rapporto basato sulla reciproca conoscenza.

Siamo fiduciosi che questa conoscenza consentirà di valutare e apprezzare meglio i nostri progetti.

Siamo fiduciosi di essere vicini ad una svolta concreta nei nostri rapporti!

## POLITICA MARITTIMA EUROPEA

Lo *shipping* europeo si trova davanti a importanti sfide.

Le nuove linee programmatiche 2010-2020, già approvate dall'Unione europea, confermano la politica economica sin qui seguita per la competitività della flotta di bandiera.

In questa direzione va la conferma del Registro Internazionale e del sistema della *tonnage-tax*: di questa si prevede l'estensione anche ai servizi di management tecnico del comparto marittimo, confermando che lo sviluppo economico si realizza anche con l'integrazione fra attività armatoriali e servizi.

Proprio durante la 48 Ore del Mare di Genova, avevamo indicato questi servizi come indispensabili fattori di una *Global Maritime Community* italiana, che faccia annoverare il nostro Paese tra le sedi privilegiate dell'industria mondiale dello *shipping*.

Ricordo che, solo 40 giorni fa, in questo stesso Palazzo - per la prima volta in uno degli Stati membri - si è tenuta la Giornata europea del mare, iniziativa congiunta di Commissione, Consiglio e Parlamento europei, che intende impegnare e stimolare i Governi dell'Unione nel perseguire l'evoluzione e lo sviluppo del nostro settore.

Evoluzione e sviluppo che, purtroppo, talvolta proprio a livello europeo vengono messi in discussione dall'introduzione di norme molto restrittive - ad esempio, quelle che riguardano la composizione del combustibile navale - norme che rischiano di penalizzare oltremisura il trasporto via mare, incoraggiando il ritorno a quello stradale.

Bisogna evitare che una malintesa virtuosità ambientale si trasformi in un *boomerang*, di fronte a sistemi di trasporto più inquinanti e alla concorrenza internazionale.

Proprio dal rapporto del Gruppo dei *Senior Shipping Professional* voluto dalla Commissione europea, emerge invece come in 28 anni, tra il 1980 e il 2008, nei Paesi dell'Unione il trasporto marittimo abbia registrato una riduzione del 70% nelle emissioni di CO<sub>2</sub>, a fronte di una riduzione del 26% nella modalità stradale.

È necessario che l'Italia faccia sentire la sua voce, non dimenticando che il nostro Paese, con 255 milioni di tonnellate di merci, è al primo posto nell'import-export marittimo dell'Unione europea con le altre aree del mondo: una posizione che ci pone diverse lunghezze avanti agli altri Stati membri che seguono (Regno Unito e Spagna) e ci assegna grandi responsabilità in questo settore a livello europeo.



## PIRATERIA

Negli ultimi tempi è emersa un'altra importante sfida al commercio marittimo mondiale: la pirateria.

Voglio innanzitutto ricordare il caso della nave italiana *Buccaneer*.

Confitarma, insieme con la compagnia armatrice, è stata attenta a mantenere uno stretto riserbo su questa vicenda, così come da indicazioni dei nostri Ministeri; e ciò per facilitare la liberazione degli ostaggi.

Non vogliamo venire meno a questo impegno, ma un ulteriore silenzio, oggi, in questa sede, potrebbe apparire come una grave omissione.

Voglio ricordare a tutti voi che i nostri connazionali sono trattenuti dai pirati da ben 82 giorni.

Mentre esprimiamo il più vivo apprezzamento per l'operato del nostro Governo, non possiamo far mancare la testimonianza della nostra vicinanza ai membri dell'equipaggio e alle loro famiglie.

La situazione nel Corno d'Africa è molto delicata e si gioca su un complesso scacchiere internazionale ove, certamente, il grande e ricco traffico che passa per il Golfo di Aden (22 mila transiti di navi ogni anno, dei quali circa 2 mila di unità controllate da armatori italiani, 15% delle merci e 30% dei carichi di petrolio mondiali) è una grande tentazione per la pirateria. Come armatori europei, apprezziamo la decisione dell'Unione di istituire la forza navale europea della Missione Atalanta, di recente prorogata di un anno con l'aumento delle navi ad essa assegnate.

Come armatori italiani, ringraziamo il nostro Governo che ha aderito alla Missione inviando la fregata "Maestrale", alla quale di recente si sono aggiunti la nave d'assalto anfibio "San Giorgio" e il pattugliatore "Comandante Borsini".

Riteniamo inoltre necessario che venga monitorata anche l'area dell'Oceano Indiano tra la Somalia e le Seychelles, il cosiddetto Quadrante Sud, e soprattutto chiediamo un maggior coordinamento di tutte le forze militari schierate.

Auspichiamo che venga riconosciuta la *leadership* operativa della nostra Marina Militare, che prima di tutte, già nel 2005, aveva intuito l'importanza di assicurare la necessaria tutela dei traffici mercantili. Inoltre, ricordo l'importante collaborazione della nostra Guardia Costiera.

In ogni caso, una soluzione duratura al problema della pirateria non potrà che essere politica, con un'azione che vada a estirpare a terra le cause del fenomeno.

Il rischio pirateria è grave: l'attenzione crescente della comunità internazionale lo conferma.

## L'IMPORTANZA DEL MEDITERRANEO

In particolare, vi è il rischio concreto di una marginalizzazione del Mediterraneo.

Spesso si parla della centralità del *Mare Nostrum*.

Credo che proprio l'intricata situazione internazionale, all'interno di equilibri geo-politici che sono ancora da trovare, ricolocherà il Mediterraneo in una posizione baricentrica.

Nel complesso risiko degli equilibri produttivi, l'Africa reciterà un ruolo non più marginale, con una rivoluzione nei flussi produttivi, ma anche una rivoluzione nei rapporti fra sponda Nord e sponda Sud del Mediterraneo.

Le zone franche che non sono fattibili in Europa, lo saranno forse (e i recenti accordi fra Italia e Libia starebbero a dimostrarlo) nei paesi dell'area magrebina.

Cambia lo scenario. Cambiano le chiavi di lettura.

Ciò aprirà opportunità del tutto nuove per un mondo armatoriale che proprio nel Mediterraneo si è sviluppato, sapendone leggere in anticipo i segnali di cambiamento.

In questo contesto, la politica estera nazionale non sembra scegliere il Mediterraneo quale area strategica dello sviluppo economico.

Ciascuno degli altri Paesi europei, nostri alleati e concorrenti, sa fare sistema e non sta certo a guardare!

Prima la Spagna, con la dichiarazione di Barcellona del '95; poi la Francia, con l'Unione per il Mediterraneo di Sarkozy del 2008, hanno cercato e stanno ancora cercando di prendere posizione.

E l'Italia?

L'Italia è una grande economia collocata al centro del bacino Mediterraneo e può competere, per assumere il ruolo di *leader* nell'area, con Francia e Spagna, impegnate a differenza del nostro Paese anche sulla sponda atlantica.

Lo diciamo noi armatori, che possiamo facilmente dirottare le nostre navi in altre aree.

Ma i nostri porti, l'industria di terra ed i consumatori finali, certamente non lo potranno fare!

Nel Mediterraneo si giocheranno partite determinanti sulla portualità, sul cabotaggio, le autostrade del mare e sulle crociere.

## PORTI ED INFRASTRUTTURE

Non si possono e non si devono affrontare le complesse tematiche della portualità senza tenere in considerazione il punto di vista di chi, quotidianamente, si confronta con le realtà dei nostri scali.

Operatori portuali e imprese amatoriali, in particolare, sono i veri creatori di ricchezza ed occupazione nei porti.



Per questo, soprattutto nella riforma della legge sui porti del 1994 - riforma che attendiamo ormai da troppo tempo - il legislatore non può ignorare l'importante ruolo delle imprese armatoriali e degli operatori portuali, ad esempio riducendone la presenza all'interno degli organi delle Autorità portuali, o limitando le competenze di questi ultimi.

Sotto questo profilo, la soluzione normativa adottata dal legislatore del 1994 è ancora pienamente valida, in quanto garantisce una democrazia economica capace di realizzare un dialogo costante e costruttivo tra il soggetto pubblico ed il settore imprenditoriale.

Mi preme sottolineare inoltre la necessità che nell'ambito della riforma sull'ordinamento dei porti venga attribuita la giusta rilevanza ai contenuti dell'accordo interassociativo dell'aprile 2007, che ha visto convergere ben sette organizzazioni di categoria di importanza nazionale sulla riformulazione della disciplina dei servizi tecnico-nautici.

Per il sistema portuale italiano però è assolutamente prioritario un rilancio delle infrastrutture e lo sviluppo di porti strategici.

Il successo di un porto si misura con la profondità dei suoi fondali, la lunghezza delle sue banchine, il numero delle sue gru, l'ampiezza delle aree di stoccaggio, ed anche per la capacità di interconnettersi con il tessuto economico del territorio di riferimento.

Un porto "vicino ai mercati" è un porto vincente; un porto vincente non può che essere un bene primario per il Paese.

## TURISMO CHE VIENE DAL MARE

Le crociere: un settore che ha continuato a registrare grande sviluppo ed è anima del "turismo italiano che viene dal mare". E' recente l'inserimento nel *Guinness* dei Primati del contemporaneo battesimo di due "Signore del mare" di una nostra impresa associata, che è *leader* in Europa nel settore delle crociere.

Sono da considerare un'eccellenza del *Made in Italy*, un successo comune di armatori, investitori, cantieri e maestranze.

Il turismo di terra negli ultimi decenni ha visto l'Italia continuare a perdere posizioni nella classifica per arrivi internazionali, in favore di Francia, Spagna e addirittura della Cina.

Per contro, in dieci anni, il movimento dei crocieristi nei porti italiani è aumentato del 350%, toccando la cifra record di 8,5 milioni nel 2008.

A questi si aggiungono i 30 milioni di passeggeri trasportati dai nostri moderni e confortevoli traghetti, che continuano a registrare *performance* di assoluto rilievo riuscendo a coniugare la sostenibilità ambientale con una crescente richiesta di mobilità, non solo turistica, ad elevato contenuto qualitativo.

## PRIVATIZZAZIONE DELLA TIRRENIA

Il tema di maggiore attualità e di grande interesse è quello della privatizzazione del Gruppo Tirrenia.

E' inutile addentrarsi nella descrizione di una situazione a tutti nota.

Voglio però ribadire che condividiamo in pieno la scelta di separare la Tirrenia dalle società regionali del gruppo. L'avevamo detto: era l'unica soluzione possibile!

Del resto, a seguito della regionalizzazione delle politiche dei trasporti, era inevitabile che alle Regioni venisse affidata la regia dei collegamenti con funzioni sociali, da mettere a gara come previsto dall'Unione europea.

Ciò ovviamente priverà di qualsiasi *mission* sociale la Tirrenia, alla quale resteranno solo linee sulla gran parte delle quali già operano armatori privati.

A dimostrazione di ciò, è sufficiente osservare le aggressive politiche tariffarie e di promozione attuate da Tirrenia, tipiche di un operatore in competizione in un mercato libero.

Mercato che in realtà libero non è.

Questo è un nodo politico che deve essere risolto con un processo di privatizzazione equo, in cui si tenga conto del patrimonio netto della società e della salvaguardia dei livelli occupazionali.

Passando alle società marittime regionali, voglio sottolineare che, per la prima volta, ieri pomeriggio abbiamo avuto modo di affrontare la questione della privatizzazione dei collegamenti marittimi locali con gli Assessori ai Trasporti delle Regioni interessate, i rappresentanti del Ministero dei Trasporti, dell'Unione europea e delle organizzazioni sindacali.

E' chiaro che le Regioni reclamano a giusta ragione un ruolo di centralità, per dare voce agli interessi locali ed assicurare la continuità territoriale con le isole minori, rispondendo così alle esigenze dei concittadini isolani.

Tutto ciò presuppone un'ampia possibilità di scelta anche in ordine al coinvolgimento degli armatori privati nei relativi assetti societari che si delineeranno.

Come pure, e non da ultimo, occorrerà riflettere sulla corretta linea di demarcazione delle attribuzioni delle Regioni quali regolatori e, al tempo stesso, possibili gestori di servizi di interesse pubblico, senza che si interferisca sull'attività dei privati concorrenti.

Tutto ciò necessita soprattutto di procedure trasparenti!

E noi, Signor Ministro, saremo vigili e attenti sulle soluzioni che verranno ipotizzate.



## LAVORO MARITTIMO E FORMAZIONE

Un capitolo a parte occupano il lavoro e la formazione.

Non farò una descrizione dettagliata di tutte le iniziative di Confitarma, ma lasciatemi almeno citare:

le Accademie della Marina Mercantile Italiana di Genova e di Venezia e la recente istituzione dell'Accademia di Torre del Greco; i corsi *SeaMaster* e quelli di ForMare nell'ambito del progetto "Un mare di lavoro" cofinanziato dalla Regione Campania; la convenzione con l'Università Parthenope di Napoli, nonché quella in via di definizione con l'Università La Sapienza di Roma.

La formazione marittima è, non solo per noi, prioritaria.

Se non ci attiviamo e non ci impegniamo a sviluppare ulteriormente la formazione di personale di bordo, inevitabilmente si prosciugherà quell'importante bacino di competenze professionali alle quali attingiamo noi armatori e anche le attività collaterali allo *shipping*.

E' un dato di fatto.

Gran parte dei professionisti del mare, dopo un periodo di navigazione, acquisite le competenze necessarie, vengono assorbiti dal complesso di attività di terra, non solo in aziende marittime.

Senza contare che il personale marittimo formato in Italia è spesso richiesto all'estero, aprendo nuove opportunità soprattutto per i giovani.

Ma siamo consapevoli che si deve fare di più!

Tutte le imprese di navigazione debbono prestare uguale impegno nel sostenere concretamente questo sforzo formativo e di *training*.

D'altro canto, è necessario che le istituzioni collaborino nel facilitare il buon esito di una formazione mirata alle professioni marittime, modificando procedure e norme ormai datate che precludono a molti giovani l'occupazione e la *chance* di una buona remunerazione.

Valga per tutti l'esempio dei cuochi di bordo: sottoscritto l'accordo con ANPAN (i fornitori e appaltatori navali) e identificate le esigenze delle aziende, i corsi avviati da ForMare per la formazione di 150 *chef* di bordo sono stati bloccati perché non si è riusciti a modificare una norma del 1957. E così quei posti di lavoro sono stati coperti da extracomunitari!

Per quanto concerne chi già lavora per noi e sulle nostre navi, attendiamo il massimo impegno della nostra Amministrazione per la ratifica e l'applicazione della *Maritime Labour Convention 2006*, con la quale vengono consolidate e aggiornate le prescrizioni di quasi 70 convenzioni e raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro.

Consapevoli del fatto che la nostra flotta opera già seguendo gli *standard* più elevati, riteniamo che debbano esserci condizioni di lavoro e di protezione sociale uguali per tutte le flotte del mondo.

## POLITICA MARITTIMA ITALIANA: NECESSITÀ DI SEMPLIFICAZIONE

Riforme "a costo zero" sono quelle che presuppongono la volontà di eliminare i vincoli che ostacolano la competitività internazionale delle nostre imprese, competitività che non si misura solo sulle condizioni operative, ma anche sull'efficienza del regime legislativo e regolamentare.

Pensando alla burocrazia e alla complessità del nostro sistema normativo, anche in campo marittimo non possiamo che essere molto preoccupati.

Non pochi tra i miei colleghi tornano ad immaginare la possibilità di scegliere altri colori da innalzare a poppa delle nostre navi.

Dal 1998 il lavoro svolto con l'Amministrazione e con il Sindacato ha dato ottimi frutti in termini di competitività.

Ma retaggi normativi, vincoli, lungaggini, inefficienze, appesantimenti burocratici "allungano" inutilmente le rotte delle nostre navi.

Secondo Unioncamere, il peso della burocrazia per le imprese italiane ammonta a 16,6 miliardi di euro, pari a circa l'1,1% del PIL, con una spesa media per azienda di circa 12.000 euro all'anno.

Per il comparto marittimo tali costi medi sono di gran lunga più ingenti.

Basti pensare che, nel caso oggi usuale di presa in consegna di una nuova unità costruita in un cantiere estero, le lentezze burocratiche costano all'armatore italiano più di 100.000 euro a nave!

Ecco perché Confitarma da anni lavora concretamente per la semplificazione di regole e normative ormai obsolete, anche attraverso la Commissione Regole e Competitività.

Ma, nonostante l'impegno e la partecipazione dei rappresentanti istituzionali ai lavori della nostra Commissione, i risultati sono stati finora molto parziali, anche a causa della stasi delle attività parlamentari che ha bloccato l'esame delle proposte di legge sulla riforma del Codice della navigazione del 1942.

E' emblematico che si tratti di iniziative parlamentari, non promosse dal Governo e dalle amministrazioni interessate.

Chiediamo pertanto l'istituzione di un'apposita Commissione interministeriale, che si faccia direttamente carico di stimolare l'attenzione del Legislatore sulle molteplici e condivise richieste di ammodernamento che il settore da anni avanza.



## PROPOSTA DI RIASSETTO ORGANIZZATIVO DELL'AMMINISTRAZIONE DEL MARE

Di fronte alla complessità, alla specialità e soprattutto all'importanza che il *cluster* marittimo – armamento in primis – riveste per il Paese, non occorrerebbe svolgere un'attenta riflessione, tutti insieme, sulla necessità di adottare un modello amministrativo pubblico, capace di rispondere con agilità alle molteplici istanze provenienti dai vari protagonisti del mare?

Come può, obiettivamente, un ministero in perenne riorganizzazione sostenere puntualmente (e secondo i tempi stretti dettati dall'economia) le esigenze amministrative di mondi così diversi come il trasporto marittimo, aereo, ferroviario e terrestre? Forse è giunto il momento di immaginare e condividere un nuovo modello organizzativo.

Si potrebbe in proposito trarre ispirazione dalla recente riforma istituzionale francese.

Un paese – la Francia – che, pur con una capacità marittima inferiore alla nostra, ha sentito l'importanza di creare un Segretariato generale e un Comitato interministeriale del mare (CIMer).

In altre parole: una "giunta" snella, incaricata di dare impulso e coordinare le azioni necessarie delle diverse istanze amministrative marittime in tema di controllo, valutazione e innovazione; e un "consiglio" che riunisce le complesse e ripartite competenze, storicamente facenti capo a vari ministeri.

Ci sembra che questa esperienza possa offrire lo spunto per pensare ad una migliore risposta nazionale alle pressanti esigenze amministrative che il mondo del mare – armamento, portualità, cantieristica, diporto, pesca, Capitanerie di porto e tutti i servizi connessi con lo *shipping* – avverte quotidianamente, come non manca di mettere in luce la Federazione del mare in cui è riunito.

Si potrebbe cominciare riportando sotto lo stesso tetto quelle materie nel tempo attribuite impropriamente ad altri ministeri, così da avere un unico referente politico-amministrativo, il Ministero dei Trasporti, per tutte le competenze che si riferiscono al *cluster* marittimo.

L'industria della navigazione è da sempre caratterizzata da mestieri e regole speciali. In proposito, ricordo ancora una volta la specialità dell'IPSEMA ed il suo ruolo indispensabile per il settore marittimo.

## CONCLUSIONI

Prima di concludere, desidero sottolineare che la nostra categoria è unita e compatta ed ha ritrovato quella coesione che sembrava aver perso prima della mia elezione.

Ritengo questo – sul fronte interno – il maggior successo della mia presidenza, per il quale con la mia squadra, il direttore e i suoi più stretti collaboratori abbiamo molto lavorato.

E' un successo che voglio condividere con tutti gli associati, i quali nel corso della nostra Assemblea di ieri, di fronte alla temporanea indisponibilità del principale candidato a succedermi, e con il pieno assenso del suo concorrente, hanno voluto prorogare all'unanimità il mio mandato e quello delle altre cariche confederali fino al 2010.

Signor Ministro,

da anni perseguiamo compattezza ed unità assieme alle altre categorie del *cluster* marittimo, con la richiesta di interventi di politica marittima che investano tutto il settore: l'ultima è quella rivolta al Dicastero da Lei guidato e a quelli dell'economia e del lavoro, richiesta riguardante, tra l'altro, l'opportunità di:

- ridurre con una norma strutturale gli oneri sociali per il cabotaggio minore,
- realizzare una effettiva autonomia finanziaria dei porti,
- contenere i costi delle operazioni che vi si svolgono, con la fiscalizzazione di parte dei contributi sociali per le imprese portuali.

Signor Ministro,

Le chiediamo di assicurarci che, nell'ambito delle Previsioni di bilancio 2010/2012 attualmente in elaborazione, siano appostate le occorrenti coperture finanziarie per il Registro Internazionale, evitando quegli interventi in extremis a cui ha dovuto ricorrere, peraltro con successo, l'anno scorso.

Signor Ministro,

Le chiediamo altresì di farsi promotore convinto di quelle riforme a costo zero che tanto lustro stanno dando all'operato di alcuni suoi colleghi di Governo.

È giunto il momento di trasferire quanto di buono è stato fatto in altri settori anche al comparto marittimo.

Il mondo marittimo apprezza l'appello, a più riprese rivolto dal Governo al Paese, circa la necessità di non scoraggiarsi di fronte alla crisi.

Noi non ci siamo scoraggiati: e i recenti investimenti effettuati lo testimoniano.

Ma l'azione politica deve essere efficace e immediata.

Signor Ministro,

ci aspettiamo da Lei non solo un segnale, ma atti concreti.





## Intervento del Presidente di Federtrasporto, Gian Maria Gros-Pietro

Ringrazio il Presidente Coccia per l'invito che mi ha voluto rivolgere a intervenire nell'Assemblea annuale di Confitarma. Un'Assemblea che si svolge in un contesto difficile e in rapido cambiamento.

L'anno scorso a quest'epoca il prezzo del barile di petrolio sfiorava i 150 dollari e Goldman Sachs prevedeva che a dicembre 2008 avrebbe raggiunto i 200, mentre il Presidente di Gazprom ne pronosticava addirittura 250.

A dicembre quel prezzo era sceso a 40. Nel frattempo erano fallite, o avevano dovuto essere salvate dagli Stati, alcune delle principali banche dell'Occidente. Viviamo in tempi che richiedono decisioni rapide e tempestive, anche a livello di Paese.

La lentezza nelle decisioni nazionali si paga tre volte. Una prima volta, come zavorra nella competitività in tempi di crescita, e lo abbiamo visto negli anni passati. Una seconda, come difficoltà a conservare quote di mercato in tempi di crisi, e lo stiamo vedendo oggi. Una terza volta, come debolezza strutturale nel momento in cui si riparte dopo la crisi, e questa non vogliamo vederla.

Quando si parla di lunghezza di tempi decisionali, nel nostro Paese forse l'esempio peggiore riguarda la realizzazione delle infrastrutture. Nei decenni scorsi abbiamo visto dilatarsi all'infinito i tempi, e di conseguenza i costi delle grandi opere. Proprio per questo desidero dire al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Altero Matteoli, oggi qui presente, che noi apprezziamo molto la determinazione con la quale Egli ha voluto accelerare le realizzazioni, conseguendo sinora buoni risultati. Sappiamo che intende proseguire in questa direzione e vogliamo assicurarci che saremo sempre al suo fianco in questa battaglia.

Usciamo da anni in cui i trasporti hanno sofferto di progetti di riforme che si sono trascinati da una legislatura all'altra, spesso supplendo all'inadeguatezza normativa con circolari o istruzioni ministeriali, o addirittura con il contenzioso e con le sentenze. Questa è, da tempo, la condizione di pezzi importanti del sistema dei trasporti: i piani aeroportuali, il codice della navigazione, le grandi infrastrutture, ma anche l'autotrasporto e i servizi pubblici di trasporto. A proposito di questi ultimi mi si consenta un accenno puntuale, anche in considerazione della presenza a questa Assemblea del Senatore Luigi Grillo, Presidente della Ottava Commissione permanente del Senato, competente per i Lavori pubblici e le comunicazioni. E' in discussione in Parlamento un provvedimento che, se non emendato, rappresenterebbe un passo indietro rispetto alla situazione legislativa approvata nel 1997. Dopo 12 anni in cui gli imprenditori hanno fatto piani e investimenti sulla base di un assetto legislativo ritenuto stabile, si vorrebbero cambiare le carte in tavola: rinviare al 2019 l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di assegnare tramite gare i servizi di trasporto pubblico locale e riaprire, per le imprese a controllo pubblico, la possibilità di partecipare a gare sul mercato, nelle quali ovviamente parteciperebbero in condizioni di vantaggio sleale, essendo sovvenzionate dal denaro dei contribuenti. A nostro giudizio si tratterebbe di un passo indietro che danneggerebbe in primo luogo i cittadini e i contribuenti, perché allargherebbe, invece di restringere, l'area delle attività che richiedono la spendita di denaro pubblico, in un momento nel quale la scarsità delle risorse pubbliche esigerebbe che esse venissero invece destinate in modo esclusivo a quelle finalità di interesse generale che non possono essere servite dalle attività di mercato.

Noi non ignoriamo quanto siano severi i vincoli posti dalle condizioni della finanza pubblica, entro i quali deve muoversi l'azione del governo. Proprio in considerazione di tali ristrettezze, abbiamo apprezzato la capacità sinora dimostrata di garantire la stabilità del sistema finanziario, pubblico e privato, senza la quale ogni altra iniziativa, anche di supporto e di incentivo, sarebbe vana. In questo quadro salutiamo con favore le misure che sono state predisposte per gli investimenti in beni strumentali, a nostro avviso altamente positive.

Tuttavia, ci permettiamo di ricordare che anche gli operatori della logistica e dei trasporti investono in beni strumentali: beni che molto spesso sono ad elevata tecnologia e che in larga parte sono prodotti nel nostro Paese. Navi, treni, aerei, mezzi stradali pesanti per il trasporto delle merci e per il trasporto collettivo delle persone sono tutti beni strumentali di impresa. Ci sembrerebbe logico che anche questi beni potessero rientrare fra gli investimenti incentivati. Lo diciamo con rispetto, ma anche con la convinzione di chi pensa, e ripete senza stancarsi, che la logistica e il trasporto non sono soltanto strumenti per la competitività dell'industria manifatturiera e per l'attrazione del turismo. Sono attività che, in proprio, producono un elevato valore aggiunto e soprattutto che generano, come è risultato anche dalla relazione del Presidente Coccia, posti di lavoro pregiati, di elevata qualificazione e non delocalizzabili, perché la logistica si produce laddove il servizio viene reso. La crescita di questa industria, delle sue imprese e dei loro investimenti è una delle componenti più trainanti del sistema economico del paese.

Noi in Federtrasporto ci siamo dati come missione la promozione dello sviluppo in Italia di un sistema integrato di



trasporto nel quale gli utilizzatori possano fruire del meglio delle prestazioni di ciascuna modalità e possano impiegarle anche in modo integrato, così da poter scegliere, per ogni segmento delle proprie operazioni logistiche, la modalità e l'operatore che meglio soddisfano le loro esigenze, in termini di livello di servizio, di economicità, di rispetto dell'ambiente.

Nel mondo i protagonisti della logistica sono i paesi più sviluppati e i giganti asiatici emergenti. Tuttavia, come ci è stato oggi illustrato, l'imprenditoria italiana ha saputo raggiungere livelli di eccellenza, soprattutto nel campo del trasporto marittimo. E questo, è bene ricordarlo, anche grazie anche ad alcune buone leggi che, qualche anno fa, sono state approvate dal Parlamento italiano. Io credo che noi dobbiamo sviluppare ancor più, nel futuro, una collaborazione virtuosa tra il legislatore, il governo e gli imprenditori.



## Intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli

Signor Presidente, è il secondo anno che vengo ad una vostra assemblea e, come ricorderete, lo scorso anno, avevo assunto proprio con lei un preciso impegno: riattivare di nuovo la macchina, ridare forza alla politica del fare.

In quell'occasione, elencai una serie di interventi quali: la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, la realizzazione del terzo Valico dei Giovi, la realizzazione dell'asse ferroviario alta velocità Milano-Venezia, la realizzazione dell'asse autostradale Brebemi, la realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la realizzazione del Ponte sullo Stretto. In un anno, per ognuna di queste opere c'è stato un avanzamento sostanziale, e ringrazio Gros-Pietro di averlo ora ricordato nel suo intervento.

Per l'asse Torino-Lione, l'Europa ci ha riconosciuto un contributo di 680 milioni di euro e in tal modo abbiamo evitato di mettere addirittura in crisi la realizzazione di un segmento chiave del Corridoio 5. Abbiamo, finalmente, un tracciato definitivo. L'asse autostradale Cecina-Civitavecchia è stato approvato il 5 e il 18 di dicembre. Per quanto concerne il Ponte sullo Stretto abbiamo definito e superato, con una transazione, le riserve sollevate dal *general contractor* e il Cipe, nella prossima seduta, assegnerà un contributo di 1,3 miliardi alla Società Stretto di Messina.

Il Cipe del 26 giugno scorso, ha approvato un quadro di stanziamenti assegnando una prima *tranche* di 500 milioni di euro e di 950 milioni per l'avvio dei lavori, rispettivamente del terzo Valico dei Giovi e della Brescia-Treviglio, mentre il Cipe, sempre del 26 giugno, ha approvato due ulteriori lotti della Salerno-Reggio Calabria e l'asse autostradale Brebemi.

Ho voluto proprio iniziare così il mio intervento, con questa conferma di impegni presi e mantenuti, perché ritengo che tali esempi testimonino che la volontà a fare è indipendente dalla crisi, è indipendente dalla recessione, è indipendente da ogni fattore esogeno. Non credevo, infatti, un anno fa di potere oggi effettuare un bilancio così positivo e devo essere sincero, questo primo anno di legislatura non è stato facile ed è stato caratterizzato, non solo dalla recessione, ma in modo particolare, dalla presa d'atto del crollo di credibilità di coloro che, al massimo livello, erano i detentori delle previsioni economiche. L'errore previsionale, almeno per il nostro Paese, è stato di 6 punti percentuali. Abbiamo, cioè assistito al più grande fallimento previsionale della cultura economica occidentale.

Molti si chiederanno, ma per quale motivo in un'assemblea di Confindustria si debba ricordare qualcosa che più è legato ad eventi della finanza e dell'economia? A mio avviso, il motivo è molto semplice: come giustamente ha ricordato lei Presidente Coccia, il vostro mondo è quello che più di altri subisce i vantaggi e gli svantaggi di una crescita o di un blocco del Prodotto Interno Lordo. Questo errore previsionale, però, forse è ormai alle nostre spalle e, devo essere sincero, partecipo con piacere alla vostra Assemblea proprio perché è la prima occasione in cui posso, come membro del Governo, dichiarare apertamente che, finalmente, stiamo uscendo dal tunnel. La relazione del Presidente Coccia lo conferma; alcuni indicatori, soprattutto quelli relativi ad alcune filiere merceologiche, da qualche giorno, cominciano a ribaltare il *trend* negativo.

Senza dubbio, il vostro mondo non commette mai errori previsionali, perché anticipa, attraverso indicatori misurabili, l'evoluzione della crescita e della stagnazione e penso che questa crisi potrà introdurre fattori di positività proprio nella nostra portualità.

Questa grande area dell'economia reale del Paese aveva vissuto, proprio nel quinquennio 2003-2008, una fase di grande crescita. In tale quinquennio, la movimentazione dei nostri porti era passata da 13 milioni di tonnellate ad oltre 500 milioni di tonnellate ed il numero dei *container* era passato da 3 milioni ad oltre 10 milioni di unità, eppure queste positività non avevano cambiato, in modo sostanziale, l'incisività della nostra portualità a scala europea.

Infatti, la portualità italiana gestisce realmente oggi, solo quello che è il consumo del sistema economico demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai 4-5 milioni di teu. La Germania, invece, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di *container* quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate ed esportate nel Paese, in realtà, cosa accade? La Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri paesi, tra cui, sicuramente, l'Italia.

Il nostro obiettivo diventa, quindi, la conquista di uno specchio di mercato nel grande *business* della logistica mondiale. D'altra parte, sono cambiati davvero tutti gli approcci alla logistica, bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione. Nel 1990 circolavano nel mondo circa 40 milioni di teu, oggi sono oltre 400 milioni. Bisogna comprendere che, intorno a questo *business*, la partita in Europa è ancora apertissima, l'Italia non può perdere questa occasione. D'altra parte, grazie anche alla politica di questo Governo, il Mediterraneo è diventato uno dei centri nevralgici della politica mondiale. Sembra il laboratorio del mondo in divenire, ormai il Mediterraneo non ha più solo Fos, Genova, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, il Mediterraneo ha Damietta, Alessandria d'Egitto, ha in corso l'allargamento del Canale di Suez, ha Kupe, ha Bahr, eccetera.



Ritengo opportuno fare una precisazione sul ruolo del Mediterraneo. Nel primo Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione europea a cui ho partecipato da Ministro lo scorso anno, ho proposto una rivisitazione delle Reti TEN e l'ho fatto con una precisa finalità: chiarire proprio, una volta per tutte, il ruolo del Mediterraneo.

La mia proposta di rivisitazione delle Reti TEN persegue un obiettivo: definire un piano Euro-Mediterraneo ampiamente condiviso. Per questo motivo ho voluto proporre, per il prossimo autunno, un'apposita conferenza sul Mediterraneo, a Napoli, a cui parteciperanno i 27 paesi dell'Unione europea e 20 paesi che si affacciano sul Mediterraneo. La mia proposta è stata accettata dalla Commissione presieduta dal Vice Presidente Tajani e stiamo lavorando perché una simile conferenza diventi permanente, diventi sede non solo di confronto ma di proposta organica di una nuova politica del Mediterraneo.

Si rende, dunque, improrogabile una revisione, come lei lo ha ricordato bene, ampiamente nel suo intervento, della legislazione portuale e proprio ieri ho esposto al Senato le linee generali di una simile riforma. Qui c'è il presidente Grillo della Commissione che ringrazio, e posso dire che dal dibattito che c'è stato, subito dopo la mia relazione, ho sentito fortemente una grande voglia di partecipazione anche da parte dei gruppi dell'opposizione.

Sono stati tutti interventi che mi hanno fatto dichiarare nella replica che, molto probabilmente, potremo anche tentare di chiedere la legislativa per accelerare l'approvazione e in tale occasione, ieri, ho esposto un percorso che prevede, come punto di partenza, il completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali, e poi in successione, la definizione equilibrata dei rapporti tra gli organi dell'Autorità portuale e la valorizzazione della *governance*, la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti, lo sviluppo delle connessioni intermodali, l'offerta di servizi caratterizzati da efficienza ed economicità, la modernizzazione del sistema di assegnazione delle concessioni demaniali di aree per l'espletamento delle produzioni o operazioni portuali ed infine, la semplificazione delle procedure concernenti i dragaggi dei fondali.

Ebbene, questi sette punti caratterizzano il nuovo disegno di legge. Ho ritenuto opportuno esporre tali linee anche in questa sede, perché ritengo sia il vostro un osservatorio ed un laboratorio privilegiato del mondo del trasporto via mare.

La riforma dei porti è, quindi, pronta. Abbiamo cercato di coinvolgere quanto più possibile, tutti gli attori che se ne occupano e la sua complessità non poteva fare che la si editasse in termini più rapidi di quelli che sono stati necessari.

Tento ora, Presidente, di rispondere ad alcuni suoi quesiti, spero a tutti, ed anche ad alcune sue preoccupazioni e dirò, con molta chiarezza, quello che condivido e quello che non condivido, come è giusto che si faccia in un convegno, in un incontro come questo.

Lei Presidente ricorda che lo *shipping* europeo si trova davanti a sfide che segneranno, in modo irreversibile, il suo prossimo sviluppo. Essendo stato per ben tre volte Ministro dell'Ambiente, condivido con lei che una malintesa virtuosità ambientale si possa trasformare in un *boomerang* di fronte a sistemi di trasporto più inquinanti. Credo che lei sappia che, durante i cinque anni nei quali sono stato Ministro dell'Ambiente, ho cercato di cambiare o, perlomeno, di instaurare una politica dell'ambiente in Italia, che non criminalizzasse chi opera sul territorio, convinto che le nuove tecnologie possano consentire alle aziende che operano sul territorio di continuare ad esistere e produrre a condizione che vengano applicate le moderne scienze tecniche. È, quindi, necessario lavorare a livello comunitario per evitare che l'introduzione di ulteriori restrizioni, come quelle che riguardano la composizione del combustibile navale, possa penalizzare il trasporto via mare.

Lei ha ricordato all'inizio, e la ringrazio anche per questo, quello che è accaduto, purtroppo, in questi giorni a Viareggio. In quell'occasione, ma non ne avevo cognizione, sono andato a vedere i Codici attribuiti ad ogni merce: non è possibile che ci sia un tomo assolutamente voluminoso, perché quando si prendono provvedimenti di questo tipo, spesso, i più furbi riescono ad eludere la norma. È necessario essere più chiari, più semplici e soprattutto bisogna dare norme che siano facilmente riconoscibili.

In merito al grave fenomeno della pirateria, penso che l'Unione europea ed il Governo italiano non solo hanno dato risposte immediate e concrete, attraverso una forza unilaterale, la Missione Atalanta, e non solo sono orgoglioso che quanto deciso durante la recente Giornata Europea del Mare su tale emergenza si sia poi trasformato in fatti misurabili, ma apprezzo, in modo particolare, la coscienza diffusa con cui tutti, dal mondo politico a quello economico, hanno così compreso quanto il Mediterraneo sia determinante nella crescita e nello sviluppo.

La pirateria, se non bloccata, distrugge, ribadisco, distrugge oltre il 30% degli scambi mondiali. Oggi, in realtà, stiamo capendo quale sia la dimensione del nostro mare e, in tale contesto, non posso non compiacermi della crescita della nostra flotta e del dato che ritengo più significativo, quello relativo all'età del nostro naviglio. Oltre il 57% ha meno di 10 anni, un risultato che, come precisava il Presidente Coccia, è stato possibile ottenere grazie al Registro Internazionale e alla *Tonnage Tax*. Peraltro, tenuto conto che il mondo crocieristico è uno di quelli che in modo antitetico, cresce anche durante la crisi, mi piace ricordare come all'interno della flotta, ci siano oggi due navi da crociera giustamente definite "signo-



re del mare". Questo ci incoraggia anche sull'importante e delicato fronte dell'occupazione: i posti di lavoro sulle navi della nostra flotta sono circa 35.000 e l'indotto supera i 400.000 occupati.

Questo enorme volano occupazionale, condiviso con voi, deve trovare nelle istituzioni una piena collaborazione nel facilitare il buon esito di una formazione mirata alle professionalità marittime. Occorre addirittura dare la massima contenzualità alla formazione ed alla riforma della professionalità marittima, della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, un impegno che prendo personalmente, perché non possiamo penalizzare un comparto che è così determinante nella crescita e nello sviluppo del Paese.

Sulla privatizzazione di Tirrenia, voglio ricordare che, da quando ricopro la carica di Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ho sempre ribadito l'essenzialità della continuità territoriale tra il continente ed il nostro ampio sistema insulare. Questo mio convincimento, questa linea strategica non intendo certamente modificarli. Non possiamo, però, dimenticare alcuni passaggi ed alcuni obblighi che questo Governo, per una scadenza temporale, deve assolvere e, in particolare, mi riferisco alla circostanza che il 31 dicembre dello scorso anno, 2008, scadendo la concessione con la Tirrenia dovevamo necessariamente bandire una gara, ad evidenza pubblica, per affidare i servizi gestiti dalla Tirrenia. Al momento dell'insediamento del Governo, in ragione dell'imminente scadenza, abbiamo, quindi, chiesto una proroga di almeno un anno per effettuare la gara, per consentire una base accettabile o, meglio ancora, un reale interesse del mercato a partecipare ad un simile bando.

E' stato necessario garantire, almeno per il triennio 2010-2012, un contributo certo da parte dello Stato per i servizi resi. Ebbene, in questa operazione è stato necessario verificare che le varie corse ed i servizi attuali, rispondessero a due precise clausole: evitare che la soglia garantita dal pubblico diventasse aiuto di Stato e rientrare nel *budget* di disponibilità dello Stato nel triennio.

Come noto, nel mese di aprile, è stato aperto un tavolo con le Regioni interessate e stiamo riuscendo, prima di definire il bando, a distinguere la parte di competenza regionale da quella, invece, di competenza nazionale, ma questo lo abbiamo potuto fare dopo un braccio di ferro con l'Europa che, in un primo momento, aveva chiesto l'immediata indizione della gara ponendo l'Italia in grande difficoltà. Come vedete, anche questa preoccupante emergenza si sta avviando verso una possibile soluzione che io ritengo accettabile.

L'incontro che si è tenuto con le Regioni, con i sindacati, mi fa affermare che possiamo addivenire ad una soluzione.

In merito poi, alle proposte di riforma avanzate nel suo intervento, devo essere sincero come dicevo prima, e con la franchezza che contraddistingue i toscani come me, devo dirle che non condivido l'ipotesi di nuovi modelli organizzativi come quelli portati avanti ultimamente dalla Francia, con l'istituzione di un Segretariato Generale e di un Comitato Interministeriale del Mare. Io ritengo che la forza di un dicastero unico che affronta, in modo organico, le problematiche legate al trasporto marittimo è vincente su ogni altra forma organizzativa.

D'altra parte, le emergenze e le problematiche del comparto non sono solo quelle relative alla movimentazione via mare, ma quelle relative all'interazione tra mare e reti terrestri, tra mare e logistica in senso lato.

Invece, condivido con lei l'avvio immediato di quelle che, nel suo intervento, chiama riforme a costo zero.

E' davvero inconcepibile che per la presa in consegna di una nuova unità costruita in un cantiere estero le lentezze burocratiche costino all'armatore italiano più di 100.000 euro a nave. Queste lentezze e questi vincoli in un comparto così determinante per l'economia non possono assolutamente essere accettate, e informo che ho dato incarico all'ufficio legislativo del Dicastero per definire in un apposito tavolo di lavoro con voi le azioni necessarie per superare tali emergenze e, se mi consentite, tali assurdità.

Lei Presidente, poi, dedica un passaggio del suo intervento al turismo via mare, ricordando un dato: in 10 anni il movimento dei crocieristi nei porti italiani è aumentato del 350% toccando nel 2008 la soglia di 8,5 milioni di passeggeri. Questa crescita deve, quindi, trovare il Governo ed il mio Dicastero pronti ad adeguare le infrastrutture a terra. Le navi da crociera, infatti, per creare valore aggiunto nel comparto turistico, hanno bisogno di interagire con una rete stradale e ferroviaria efficiente.

La serie di richieste avanzate e le azioni che andrò ad assumere in questo prossimo anno le troverete nell'allegato Infrastrutture al DPEF che presenterò al prossimo Cipe.

Gli impegni riguarderanno, in realtà, due distinte aree: una legata alla componente legislativa e affronteranno la semplificazione, lo snellimento delle procedure e la riforma della nuova gestione portuale. L'altra finalizzata a dare continuità al programma di infrastrutturizzazione organica della nostra offerta logistica.

La politica e le azioni poste in essere dal Ministero che ho l'onore di dirigere non sono mai stati meri segnali, né tanto meno annunci. Abbiamo provato ad approvare norme, provvedimenti ed atti concreti in tutti i numerosi settori di competenza del Ministero, compreso ovviamente quello del trasporto marittimo. Spero, l'anno prossimo, di poter partecipare alla vostra Assemblea per prendere atto di un ulteriore bilancio positivo.



Posso assicurarvi che l'impegno e la dedizione nell'attuare una simile azione programmatica è piena ed ampiamente motivata. Questo Governo, posso assicurarvi, ricerca la massima sintonia tra le esigenze del mondo dell'economia e le risposte del mondo delle istituzioni e della politica, nel rispetto delle istituzioni, nel rispetto degli imprenditori e di coloro che lavorano come dipendenti.

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aperto più tavoli in questo anno e devo dire che, attraverso il confronto, abbiamo trovato soluzioni per realizzare infrastrutture in un momento in cui le risorse mancano. Abbiamo trovato soluzioni anche a problemi molto delicati e ne troveremo e andremo avanti anche in questo settore, quello del mare. Devo dire che, di tutte le competenze che ho in questo mega-Ministero, quelle legate al mare sono quelle alle quali sono più affezionato anche per ragioni di nascita.

Grazie.





