



Roma: Assemblea Confitarma, nonostante tutto l'industria armatoriale italiana è competitiva

Roma 15 ottobre 2014 - L'industria armatoriale italiana è competitiva e nonostante la crisi continua a fronteggiare con successo la concorrenza. Salvaguardare la competitività, promuovere ricerca e sviluppo, dedicare attenzione alla formazione, rafforzare la presenza nelle sedi internazionali ed europee; semplificare le norme e snellire le procedure burocratiche. Queste le sfide lanciate da Emanuele Grimaldi, presidente della Confederazione Italiana Armatori, nel suo discorso all'Assemblea svoltasi oggi a Roma, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, del presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, e di circa 400 rappresentanti del mondo politico, economico, armatoriale e sindacale.

“A fronte di persistenti dati negativi dell'economia generale - ha affermato il Presidente Grimaldi - le attività marittime risultano stabili e continuano ad essere molto importanti per il Paese, producendo ogni anno beni e servizi per circa 40 miliardi di euro (il doppio di comparti strategici per il Paese come tessile e telecomunicazioni)”. Anche l'occupazione del cluster marittimo è in controtendenza e tuttora dà lavoro a mezzo milione di persone, direttamente o nell'indotto.

Negli ultimi dieci anni, gli armatori hanno investito più 15,5 miliardi di euro nel rinnovo del naviglio, l'occupazione di marittimi italiani e comunitari sulle navi iscritte nel Registro Internazionale è aumentata in tre anni del 4,7%, con punte del 9% per i comuni e del 6% per gli ufficiali, soprattutto nei settori delle crociere e dei traghetti. “Con una flotta di oltre 1.500 navi per circa 18 milioni di tonnellate, l'Italia è tra i paesi leader dello shipping mondiale: 2^a tra le flotte dell'Unione europea e 4^a al mondo tra le flotte di bandiera a controllo armatoriale nazionale”.

Tutto ciò è stato possibile grazie all'introduzione del Registro Internazionale e della Tonnage tax, e per questo, “è fondamentale che non vengano in alcun modo modificati i pilastri su cui si poggia la competitività della flotta, competitività che ci consente, anche in presenza di crisi come l'attuale, di continuare a investire, creare occupazione, formare i giovani per le carriere di mare e di terra e fare logistica”. “Con il raddoppio della flotta in poco più di 10 anni, abbiamo dimostrato che, quando le nostre istanze sono accolte, i risultati sono concreti per il settore”.

Accanto alle istanze degli industriali di terra, il Presidente Grimaldi, ha poi ricordato le peculiarità del settore marittimo, a cominciare dall'esigenza di difendere navi ed equipaggi che operano in aree a rischio di pirateria.

“L'azione della Marina Militare per il contrasto della pirateria marittima nell'Oceano Indiano ha protetto le navi italiane e scongiurato il rischio di emarginare il

Mediterraneo dal contesto dei traffici mondiali - ha affermato il Presidente di Confitarma, ricordando che grazie ai quasi 350 i viaggi difesi dai Nuclei Militari di Protezione, a cui si aggiungono più di 50 protetti dalle società di sicurezza private, che si sono conclusi con successo, "le nostre navi non hanno più subito alcun sequestro, per il semplice effetto di deterrenza". Nel ribadire la solidarietà dell'armamento ai due fucilieri di Marina trattenuti in India, il Presidente Grimaldi ha affermato che tale vicenda "non deve essere strumentalizzata per mettere in discussione un impianto normativo che consente alla flotta mercantile italiana di operare in sicurezza in acque a rischio pirateria" ed ha chiesto che venga data completa attuazione alla legge per "evitare che ogni sei mesi si debba procedere con la frustrante richiesta di prorogare l'imbarco di ex-appartenenti alle forze armate, data l'assenza dei corsi di formazione previsti. Siamo alla quinta proroga mentre "basterebbe forse una formulazione più elastica per evitare dispendio di tempo e energie". Non meno importante è garantire protezione anche alle navi e agli equipaggi che operano in Africa Occidentale, ove gli attacchi di pirateria, pur con una connotazione diversa, sono in continuo aumento.

Passando alle tematiche ambientali, Emanuele Grimaldi ha ribadito che la nave, per unità di merce trasportata, resta il mezzo più sicuro, efficiente e compatibile con l'ambiente. Lo shipping, sviluppando nuove tecnologie e diminuendo la velocità delle navi, in cinque anni ha ridotto del 20% le emissioni di Co2 e, a fronte di un aumento del 50% del petrolio trasportato via mare, dal 1990 ha ridotto dell'80% il volume degli sversamenti di idrocarburi da parte delle cisterne che oggi rappresentano solo una quantità marginale del totale.

Inoltre, per vincere la competizione internazionale in termini qualitativi, gli armatori italiani hanno fatto ingenti investimenti grazie ai quali nel 2013 la bandiera italiana è passata dal 9° al 5° posto della "White list" del Paris MoU (Memorandum of Understanding di Parigi sul Port State Control). Nonostante tutto ciò, il settore è sottoposto ad un vero e proprio "assedio ambientale". per ridurre il suo impatto sul mare e sull'atmosfera. "È fondamentale, perciò, che tali norme siano attuabili e realizzabili e, soprattutto, che ciò avvenga per tutti, in base a quanto stabilito dall'IMO. Ciò vale anche per le norme dell'Ue e per quelle nazionali: norme che a breve entreranno in vigore, più o meno tutte allo stesso tempo, comportando pesanti obblighi ed oneri, anche su unità già in esercizio. Parliamo di miliardi di dollari nell'arco del prossimo decennio!"

Il Presidente di Confitarma ha quindi lanciato un appello: nel recepimento delle Direttive è bene limitarsi a trasporre semplicemente il dettato comunitario - come fanno gli altri paesi - evitando inutili appesantimenti della norma che si traducono in iter legislativi troppo lunghi, più alti costi per l'industria italiana e perdite di quote di traffico. Il tutto a vantaggio dei concorrenti, non solo internazionali, ma addirittura comunitari.

Nel richiamare l'attenzione sui servizi di cabotaggio il Presidente Grimaldi, ha definito "avventurose" le iniziative pseudo-armatoriali, ricorrenti nei periodi estivi sulle rotte per la Sardegna e per la Grecia, che hanno male interpretato la filosofia dei servizi low-cost, utilizzando navi vecchie di 30 anni ed oltre, che sarebbe stato meglio inviare alla demolizione. Al contrario le compagnie di navigazione italiane leader nel comparto operano con competenza, esperienza, professionalità e capitali adeguati. "Nessuno si è chiesto come mai, alla fine, tutte queste "avventure" falliscono regolarmente con ricadute negative economiche e d'immagine sull'intera collettività". Per quanto riguarda l'annosa questione del corretto accesso ai traffici cabotieri

nazionali, riservati ad armatori comunitari e solo ad essi, il Presidente di Confitarma ha chiesto ancora una volta un riscontro da Roma e Bruxelles per evitare che operatori “falsamente” comunitari rompano equilibri di mercato “genuinamente” comunitario, danneggiando l’interesse economico delle nostre Imprese ma soprattutto, dell’economia e dell’occupazione del Paese!

Al sistema creditizio il Presidente di Confitarma chiede di continuare a sostenere l’industria armatoriale italiana, malgrado la lunga crisi, in attesa della ripresa.

Esprimendo soddisfazione per la ripresa della trattativa interrotta a luglio, Emanuele Grimaldi chiede più flessibilità alle Organizzazioni sindacali auspicando che giunga rapidamente al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Inoltre, secondo Grimaldi, Armamento e Organizzazioni sindacali possono svolgere un ruolo strategico, individuando insieme misure innovative nella contrattazione sindacale, che favoriscano l’imbarco degli allievi e dei terzi ufficiali italiani, fronteggiando la sfida generazionale con la formazione di giovani professionisti del mare e di uno Stato maggiore qualificato, affinché l’intero cluster marittimo non perda la sua principale risorsa.

In materia di portualità, il Presidente di Confitarma ha ribadito la disponibilità dell’armamento a contribuire a definire una riforma ispirata a criteri di competitività ed efficienza.

Per il rilancio della competitività del settore è necessario che imprese già gravate da un pesante fardello burocratico, possano contare su un contesto amministrativo adeguato. La recente riorganizzazione del ministero delle Infrastrutture e trasporti ha portato all’accorpamento in un’unica Direzione generale delle diverse competenze marittime e portuali che dovrebbe essere rafforzata per poter delineare una politica marittimo-portuale integrata, come richiesto dall’Ue e come avviene in tutti gli altri Paesi del Mediterraneo.

Grazie alla sinergia tra Confitarma e i ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti, degli Affari esteri, dello Sviluppo economico e il Comando generale delle Capitanerie di porto, si sta finalmente avviando il processo di semplificazione e informatizzazione delle procedure per ovviare ai problemi in materie delle visite ispettive delle navi all’estero e degli adempimenti consolari. “Ma c’è ancora molto da fare - ha sottolineato il Presidente Grimaldi - Vorremmo, in particolare, che il Parlamento finalmente approvasse quei provvedimenti legislativi di semplificazione a costo zero che, da almeno cinque anni, proponiamo inascoltati”.

Salvaguardare la competitività della flotta di bandiera, mantenendo inalterata l’architettura normativa del Registro Internazionale; promuovere ricerca e sviluppo, per nuovi investimenti in navi ancor più efficienti, competitive ed eco-compatibili, dedicare attenzione alla formazione di risorse umane nazionali adeguate allo sviluppo della flotta mercantile; rafforzare la nostra presenza nelle sedi internazionali ed europee, ove si elabora la politica marittima; semplificare le norme e snellire le procedure burocratiche che condizionano il settore. Queste le sfide che Emanuele Grimaldi intende affrontare con tenacia e coraggio sapendo di poter contare su una Confitarma unita e compatta.

Giorgio Squinzi, presidente di Confindustria, ha sottolineato l’importanza dell’economia del mare ed in particolare dei trasporti marittimi che contribuiscono a “portare l’eccellenza italiana nel mondo” e con oltre 7 miliardi di euro, rappresentano una buona fetta del contributo dell’economia del mare al Pil nazionale.

Il presidente di Confindustria ha quindi affermato che una politica industriale

proiettata nel futuro non può prescindere dalla modernizzazione e dal rilancio del sistema portuale. In particolare, il gigantismo navale e le alleanze tra i principali player internazionali sono fattori determinanti per il futuro sviluppo dei nostri porti per i quali l'accessibilità, la gestione dei carichi e la connettività logistica faranno la differenza. La riforma portuale - ha affermato il presidente di Confindustria - è una priorità non più differibile visto che oltre il 30% delle merci italiane ed il 63% di quelle del Mezzogiorno viaggia via nave. La via intrapresa dal governo con l'art.29 del decreto 133/2014 - ha concluso il presidente di Confindustria - è un buon punto di partenza a cui però deve seguire una riforma organica della legge 84/94.

Maurizio Lupi, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, ha sottolineato il grande contributo delle navi mercantili alle azioni di salvataggio della missione Mare Nostrum e, parlando di pirateria, ha definito paradossale la situazione dei Marò trattenuti in India.

“Per l'Italia - ha continuato il ministro Lupi - non ci sarà crescita e ripresa senza l'economia del mare che rappresenta uno dei pilastri su cui risollevarlo il Paese: non si può parlare di futuro senza pensare alle eccellenze che abbiamo. Ma ci sono anche delle criticità che non vanno taciute e in particolare la competitività del sistema portuale”.

Il ministro quindi ha affermato che entro 90 giorni dalla conversione del decreto Sblocca Italia il Governo approverà il Piano nazionale della portualità e della logistica che conterrà tutti gli elementi e i contenuti per la riforma portuale. Inoltre, Lupi ha annunciato che nella prima settimana di novembre verranno convocati “gli Stati generali dell'economia del mare” ed ha espressamente invitato Confitarma e Confindustria a partecipare e a contribuire per iniziare un percorso di proposte operative e concrete.

Ricordando che uno dei principali obiettivi del Governo è la lotta alla burocrazia inefficiente, il ministro Lupi ha ritenuto eccellente l'esperienza che ha visto Confitarma interagire con i ministeri dei Trasporti, dello Sviluppo economico e degli Affari esteri e con il Comando Generale delle Capitanerie di porto Confitarma per il progetto “Nave Veloce”, che presto verrà tradotto in provvedimenti normativi per risolvere particolari problemi ed ha auspicato che si possa insediare questo tipo di tavolo per avere ritorni immediati “Il fattore tempo- ha aggiunto - è determinante”.

Passando alle tematiche ambientali, il Maurizio Lupi ha sottolineato che la flotta italiana è all'avanguardia anche in questo campo e ha annunciato l'intenzione di sostenere lo sforzo armatoriale per l'innovazione tecnologica segnalando alla BEI (Banca Europea degli Investimenti) tali investimenti come prioritari e quindi meritevoli di tassi agevolati.

Infine, sui servizi low cost che in estate hanno creato notevoli disagi ai passeggeri sulle rotte di Olbia e Brindisi, ha affermato che il Governo deve intervenire su modello di quanto avviene nel trasporto aereo per garantire il consumatore.

Su invito del Presidente Grimaldi, l'Amm. Felicio Angrisano, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, l'Amm. Giuseppe De Giorgi, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Pasqualino Monti, Presidente Assoporti, e Ugo Salerno, Presidente ed Amministratore delegato Rina, hanno partecipato al successivo dibattito moderato dal giornalista Massimo Giletti su alcuni temi d'attualità del settore, quali: l'economia del mare, la portualità, l'attività marittima e militare nel

“Mediterraneo allargato” e l’uso duale dello strumento militare, le nuove normative internazionali per la riduzione delle emissioni di CO2; le innovazioni tecnologiche per migliorare le performance delle flotte esistenti.