

LE ANALISI DI TOBIA COSTAGLIOLA

IL “CLUSTER” MARITTIMO ITALIANO OGGI e la... Federazione del Mare

Dove è finita la Conferenza nazionale delle
Autorità di Sistema Portuale ? E il Sottosegretario
“ad hoc”, e il nuovo Ministero? o un nuovo
Ministro? Quali prospettive per il futuro?

A queste e altre domande risponde Tobia Costagliola rievocando fatti , persone e occasioni mancate . Segue l'intervento di Stefano Messina e altri personaggi.

Nella precedente pubblicazione, abbiamo evidenziato quanto potrebbe giovare al nostro Paese una maggiore consapevolezza, sia a livello popolare che istituzionale, della valenza dell'economia del mare e di tutte le attività ad esso correlate. Constatiamo continuamente, a tutti i livelli, come una inadeguata percezione della funzione trainante e vitale del mare costituisca un grave danno per lo sviluppo, la crescita e la competitività con altre nazioni la cui economia è ai massimi livelli anche in funzione di una maggiore sensibilità ed attenzione verso “l'economia del mare” . Nonostante le

molteplici iniziative imprenditoriali, gli operatori italiani si sentono abbandonati, isolati, vittime della burocrazia, dei ritardi, della inefficienza di alcuni apparati, delle riforme non attuate o attuate parzialmente e sono stanchi degli altisonanti annunci non seguiti da fatti concreti. Tuttavia, per completare questo scenario, va anche detto che, anche loro, con i loro egoismi talvolta accompagnati da una scarsa e poco lungimirante visione imprenditoriale, hanno le loro colpe. Indubbiamente, un paese come l'Italia, che "sopravvive" con l'industria manifatturiera di trasformazione e col turismo, non può permettersi di avere una carente politica dei trasporti marittimi e una discontinua o carente programmazione infrastrutturale. Seppure vibrante e ripetuto, il grido di dolore che si leva da tutte le categorie del cluster marittimo non viene assolutamente recepito dal Governo e dalla Politica distratta da altre problematiche o forse incapace di capire il significato delle varie istanze e l'urgenza di interventi radicali e non più procrastinabili.

Gli accorati appelli e le istanze degli operatori all'Assemblea Federagenti

Attualmente, si registra una grave assenza di un referente politico su porti e trasporti e, durante l'Assemblea annuale di Federagenti (14.06.2019) il presidente Enzo Duci ha perfino lanciato a tutto il cluster marittimo un "decalogo Sblocca Mare". In tutto dieci proposte che, sostanzialmente, non hanno niente di innovativo ma che consentirebbero al sistema portuale e marittimo italiano di riagganciarsi allo sviluppo globale. Negli ultimi dieci anni le cifre del sistema marittimo e portuale italiano sono rimaste sostanzialmente stabili riguardo

ai numeri complessivi in tonnellate di merci movimentate. Negli ultimi 40 anni, invece, il traffico mondiale delle merci è continuato a crescere. I dati del traffico globale parlano chiaro: nel 1980 circa 3 miliardi di tonnellate di merce movimentata, che diventano 6 miliardi nel 2000 e 12 miliardi di tonnellate nel 2018. A differenza di questo andamento il sistema Italia rimane fermo sugli stessi numeri (cfr. discorso di Enzo Duci).

In questo scenario emergenziale in cui diventa sempre più impellente affrontare le tematiche più critiche, molte speranze, non so se a torto o a ragione, erano state riposte nel vice ministro Rixi che sembrava l'unico in grado, almeno di colloquiare e recepire, se pur tra tanti intralci e confusione, le istanze degli operatori.

Ma, con la “fuoriuscita” di Rixi, il comparto marittimo italiano sembra ora essere precipitato nello smarrimento e nello sgomento più totale. Il Corriere Marittimo dell'8 luglio, a questo proposito, riporta le dichiarazioni di Enzo Duci di cui trascriviamo uno stralcio : *“L'assenza di un riferimento politico in grado di affrontare le tematiche del trasporto e della logistica, dalla posizione in cui svolgeva il suo lavoro il vice-ministro Rixi , è un problema serio per noi operatori, ma lo è specialmente per il ministro Toninelli (!) che si trova ad affrontare da solo questioni diversificate e insostenibili per un singolo uomo di governo. In questa fase di cambiamento a livello internazionale, i danni per il nostro Paese possono essere potenzialmente di entità incommensurabile. Le conseguenze di questo vuoto di conoscenza e di consapevolezza sono probabilmente destinate a incidere in modo permanente, per anni, sulla capacità dell'economia italiana di competere sui mercati [...]. L'importante è “fare alla svelta” e porre*

il ministero e il ministro in condizione di poter contare su un tecnico che conosca e sia in grado di affrontare sollecitamente le Tematiche e i problemi cocenti del settore. [...] Ogni dibattito, ogni capacità di affrontare tematiche, specie emergenziali che riguardano il settore marittimo, i porti, la logistica e quindi l'asse portante dell'economia italiana si è bloccato, o si è invischiato in una palude che minaccia seriamente di impedire qualsiasi prospettiva di ripresa del Paese.[...]A nostro parere è oggi non più rinviabile la scelta di un referente dedicato in seno al Governo per tutte le tematiche afferenti al settore portuale, alla logistica, alle politiche marittime, Via della Seta inclusa”.

Ma quella di Gian Enzo Duci non è l'unica voce che si leva in questi frangenti. Nella numerosa assemblea di Federagenti si sono confrontati, tra gli altri, Mario Mattioli, Stefano Messina, Giovanni Pettorino, Comandante Generale Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, dulcis in fundo, i due giornalisti Gian Antonio Stella e Luca Telese che, stimolati ad arte da Duci hanno, nel loro stile, dipinto un artistico quadro “impressionista”, pardon!...“impressionante”... sulla burocrazia “buona” e “cattiva”, integrata con la politica...

Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, pur condividendo molti punti evidenziati da Duci nel suo “decalogo”, pur rivendicando i tanti decaloghi già prodotti, negli anni, dalla stessa Confitarma in materia di sburocratizzazione, ha rimarcato che : “*Il problema è a monte, cioè, il cluster marittimo italiano non è ancora riuscito ad esprimere una effettiva compattezza di intenti: ogni componente*

elabora proposte, tutte in gran parte condivisibili, ma spesso caratterizzate da un individualismo che inevitabilmente tende a svalutare l'interesse comune”.

“In questo delicato momento per il nostro Paese e in particolare per il nostro settore, è quindi importante essere uniti e solidali. In quest’ottica, come Presidente della Federazione del Mare sarei più che felice di poter accogliere in quella sede tutti coloro che sono disponibili a condividere gli obiettivi per formulare finalmente proposte che veramente possano restituire forza al cluster marittimo italiano”.

“Occorre una vera e concreta volontà a lavorare insieme per un obiettivo comune, prima di chiedere alla politica di essere efficace come regolatore”.

Stefano Messina, l'altro rappresentante degli armatori italiani confluiti in Assarmatori di cui è presidente, non trascurando di rivendicare il suo sostegno alla riforma portuale del 2016, ha rimarcato come, a livello di organismi di guida dell'Unione europea, la situazione sia ancora peggiore rispetto a quella italiana, con problematiche del settore mare drasticamente sottovalutate. Ha inoltre invitato a valutare un ruolo più importante in questo settore della Cassa Depositi e Prestiti, evidenziando poi che l'Italia è il primo paese, per quanto riguarda le Autostrade del mare, con la flotta di traghetti ro-ro più importante al mondo. Non è “gossip” ma è stato riportato che la platea si attendeva da Messina una particolare reazione ai commenti di Mattioli sul “decalogo” ma, le circostanze, forse il tempo a disposizione, non gli hanno consentito di esprimere interamente il suo parere deludendo quella frangia di maliziosi che non mancano mai in siffatte assemblee...

Giovanni Pettorino si è espresso favorevolmente all'istituzione di una figura di coordinamento politico forte (sottosegretario "ad hoc"), ritornando sul tema del passato ministero del Mare, frantumatosi nei tre dicasteri attuali (MIT, Ambiente e Pesca). Infine, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non so se ben compenetrato nel suo ruolo di destinatario dei vari "lamenti" dell'assemblea (manca solo il fatidico grido "crucifige!"..) interviene su alcuni punti del citato "decalogo" (burocrazia, deleghe, concessioni, dragaggi, ecc.) evidenziando la mancanza di fondi per portare avanti lo sviluppo dei settori strategici(!). Poi, a sua volta, lamenta la mancanza di modernizzazione della Pubblica Amministrazione, la mancanza di programmi nuovi, la mancanza di personale e, senza poter prendere nessun impegno, riconosce che tra gli altri, il tema delle deleghe e delle responsabilità è un problema da affrontare a fondo...

Tutti d'accordo per la designazione di un nuovo interlocutore. Sottosegretario "ad hoc"?

Il quadro emerso da questa assemblea, in definitiva, evidenzia, né più né meno, ancora gli stessi problemi di cui, a più riprese, abbiamo già scritto ripetutamente ed abbondantemente, con l'aggravante sempre più insostenibile per il paese, dei danni derivanti dal trascorrere del tempo in una quasi totale irresponsabile immobilità.

Per un osservatore attento, tuttavia, non sfuggono alcuni "dettagli" che rivelano una scarsa ed inadeguata sintonia tra i vari oratori intervenuti. C'è l'impressione che ciascuno, se pur

convenendo in toto o in parte sulle proposte di Duci, tendesse ad andare per la propria strada senza quella giusta dose di compromesso tanto saggiamente necessaria quando ci sono interessi e vedute contrastanti. Su una cosa sono tutti d'accordo : è necessario individuare un valido e preparato interlocutore che possa operare in un contesto (nuovo Ministero del Mare?) adeguatamente strutturato e dotato di risorse adeguate sia dal punto di vista tecnico che politico. E' chiaro che ci si contenterrebbe anche di un semplice sottosegretario "ad hoc" pur di uscire da quella "palude" sopra evocata.

Negli ultimi due mesi molteplici sono state le sedi da cui ulteriori sollecitazioni e grida di allarme si sono levate verso "non meglio identificati e distratti interlocutori istituzionali". Significativi gli appelli partiti durante le sessioni dei vari convegni organizzati nell'ambito di Port & Shipping Tech Main Conference svoltasi a Genova dal 26 al 28 giugno, inserite nella Tradizionale Genoa Shipping Week.

Il diffuso disagio degli operatori è emerso anche nelle sessioni tecniche che riguardavano materie di natura diversa. In questa sede è emerso anche un vibrato richiamo per la convocazione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Ricordate di cosa si tratta ? Ne avevamo scritto a più riprese durante il lungo iter di implementazione della Riforma Portuale.

L'Istituto creato nel 2016 , ebbe la sua prima riunione a luglio del 2017 e, fino ad oggi è stata seguita soltanto da altre quattro

riunioni...E, infatti, oggi ci si chiede : dove è finita la Conferenza nazionale delle Autorità di Sistema Portuale ? Se lo chiedono gli Armatori di Confitarma e Assarmatori che propongono al governo un commissario ai dragaggi e lo esortano a emanare i regolamenti sul bunkeraggio di gas. «I tempi per emanare i bandi di gara delle grandi opere sono superiori agli standard europei, e quelli delle fasi successive sono addirittura drammatici, anche a causa dei costanti ricorsi al TAR di chi perde le gare», spiega Mario Mattioli, presidente di Confitarma. « Il costo della burocrazia è considerato ormai parte del rischio-paese, ma questo scoraggia gli investimenti internazionali».

Alberto Rossi, direttore di Assarmatori aggiunge «Alla legge portuale non serve un tagliando: le norme ci sono, il problema è che non vengono applicate fino in fondo. Vogliamo - continua - quindi mandare un messaggio forte al ministero dei Trasporti: è necessario convocare la conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale, l'unico momento di confronto che prevede la presenza dei rappresentanti degli operatori privati, compresi gli armatori, e soprattutto il luogo teoricamente deputato a prendere le decisioni strategiche sulle grandi opere infrastrutturali, fondamentali per garantire la competitività dei nostri scali». Secondo Rossi un potenziamento della politica portuale potrebbe venire da nuovi regolamenti sul bunkeraggio navale di gas naturale liquefatto, «servizio sempre più richiesto dagli armatori nei prossimi anni», e dall'istituzione di un commissario nazionale per i dragaggi, «una vera emergenza», con le sue leggi poco armonizzate «declinate in modo diverso in ogni regione».

Considerazioni finali e qualche commento.

Nulla di nuovo sotto il sole : non sono argomenti nuovi; se ne parla ormai da anni...Abbiamo citato le due organizzazioni armatoriali ma dobbiamo evidenziare che il disagio del “cluster” è stato anche manifestato, con i toni più diversi, da tutti gli operatori nonché dai rappresentanti e dai Presidenti delle AdSP e dalle Capitanerie che nella loro veste istituzionale vivono un grande disagio pur sforzandosi a dare il massimo della collaborazione ma senza poter dare quelle risposte che altri dovrebbero dare.

Non si può negare che se si è avvertita, dalle varie esternazioni e sollecitazioni, una perfetta sintonia tra tutto il “cluster” sulla necessità di un valido interlocutore e di un organo che rispecchi la struttura del “superato” Ministero.

Tuttavia, a partire dai commenti sul “decalogo” di Duci, è stato avvertito qualche segnale che induce la mia mente un po’ distorta ad immaginare come, appena trovato l’interlocutore o gli interlocutori tanto agognati, ognuno cercherà di farsi avanti per conto proprio per chiedere “acqua per coltivare il proprio orticello”... E si corre il rischio di perpetuare quelle divisioni tanto dannose all’intero sistema. Il vecchio adagio “L’unione fa la forza” sembra essere ignorato e superato da un dannoso senso di egoismo e presuntuosa autoreferenzialità. Devo dire, tuttavia, che c’è anche qualche segnale positivo. Ne cito due :

1. Come abbiamo visto, Assarmatori e Confitarma sono d’accordo sulla necessità di convocare la citata Conferenza Nazionale. Questa convergenza non sarebbe un evento straordinario in un paese “normale” ma date le circostanze, possiamo ritenerlo un elemento positivo...

2. Confitarma e Assarmatori hanno anche lasciato intravedere una possibile convergenza sull'idea di Nicola Coccia, ex presidente di Confitarma, di estendere il Registro Internazionale, con tutti i suoi benefici fiscali e contributivi, anche alle società di “shipmanagement”.

Ci resta la speranza, mai sopita, che questi segni di condivisione siano forieri di un più saggio comportamento, di una maggiore univocità di intenti e minore conflittualità, se pur con la necessaria dialettica, per conseguire una maggiore e più proficua incisività sulla “politica “, con maggiori benefici per il paese. Mi auguro che quando questo mio testo verrà pubblicato da Decio Lucano, ogni problema sarà già stato risolto...

Ravenna, 10 luglio 2019

Tobia Costagliola

“Politica marittima e Mediterraneo sono i grandi fallimenti dell'Unione Europea”

ROMA .Il più grande fallimento dell'Union Europea? La politica marittima e una politica per il Mediterraneo. L'atto di accusa porta la firma di ASSARMATORI, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia.

Secondo Stefano Messina, che di ASSARMATORI è il Presidente e che ha illustrato oggi a Roma in occasione dell'Annual Meeting le linee strategiche dell'Associazione, la Commissione uscente di

Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per ASSARMATORI il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Ma esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: La Silk & Road Initiative, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una "VIA ITALIANA" a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

“La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo

mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche".

ASSARMATORI si è candidata quindi a promuovere da subito “un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture”. “C’è bisogno che il Governo - ha sottolineato il Presidente di ASSARMATORI - tracci un’efficiente e armonizzata “VIA ITALIANA” alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l’Italia intende adottare”.

ASSARMATORI ha anche puntato il dito contro la cronica sottovalutazione dell’importanza dei trasporti marittimi e dell’industria del mare sottolineando come questo comparto valga circa il 3% del PIL italiano (dati Unioncamere); in termini di valore ciò significa 45 miliardi di euro e lavoro a oltre 880 mila italiani; considerando l’effetto indotto sul resto dell’economia il fatturato dell’industria del mare balza a circa 130 miliardi di euro e a titolo di esempio, l’automotive si ferma a 93 miliardi di euro.

Un’indicazione inequivocabile dall’Annual Meeting di ASSARMATORI. Pubblichiamo alcuni interventi.

L’Europa guardi più al mercato globale che alle norme sulla concorrenza interna

Il CEO di Fincantieri, Giuseppe Bono, annuncia la collaborazione con Enel per le banchine elettrificate.

Toninelli: accelerazione sulle nuove norme per sveltire i dragaggi nei porti.

Via della Seta, Cina, ma anche lavoro dei marittimi e opportunità di svolta nella politica dei trasporti. Sono stati questi gli elementi trainanti il dibattito, talora molto acceso, che si è svolto a Roma, durante il primo Annual Meeting di ASSARMATORI. Difronte a un

auditorio di circa 600 persone, nella quasi totalità addetti ai lavori, operatori, ma anche economisti e politici, i temi del ruolo dell'Europa negli equilibri sempre più fragili dell'economia mondiale, nella prospettiva di una diarchia Stati Uniti- Cina, hanno tenuto banco anche e specialmente per i riflessi che inevitabilmente hanno e avranno con sempre maggiore intensità sui traffici marittimi. L'ex Presidente del Consiglio, Enrico Letta, nella veste di esperto internazionale di geopolitica, ha sottolineato la necessità che il Governo italiano punti con decisione, non tanto al ruolo di Commissario alla concorrenza, ma a quello di Commissario ai trasporti che risulterà strategico per il futuro dell'Unione e per la difesa degli interessi italiani.

Da Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri e dall'economista Giulio Sapelli sono state lanciate accuse circostanziate alla politica, o meglio, alla “non politica” europea degli ultimi vent'anni. Una politica ossessionata dalle norme sulla concorrenza che oggi renderebbe impossibile un'operazione come quella che ha prodotto uno dei rari successi industriali europei, il consorzio Airbus, e che dietro a un'attenzione maniacale per la finanza, ha soffocato qualsiasi riferimento alla realtà.

“Perché non esiste un telefonino made in Europa?” Si è chiesto polemicamente Bono (che fra l'altro ha annunciato un importante lavoro con Enel per l'elettrificazione low-cost delle banchine dei porti italiani), che ha invitato l'Europa a guardare alla competizione con il mondo e a temere le vere minacce egemoniche che sono rappresentate più dall'India che dalla Cina.

Sapelli ha spostato con decisione il tiro sull'Africa, definendola la grande sfida degli anni a venire, connotando di contenuti strategico-militari e non commerciali la cosiddetta Via della Seta e definendo un'utopia la presunta spinta egemonica della Cina, da lui definita “una tigre di carta” sul commercio mondiale.

Carlo Secchi, coordinatore di uno dei più importanti progetti di rete TEN-T ha individuato in multimodalità, digitalizzazione e sostenibilità, le tre chiavi sulla base delle quali l'Europa compierà scelte di priorità nell'erogazione di finanziamento alle reti di trasporto.