



**CONFITARMA**  
Confederazione Italiana Armatori

**INTERVENTO DEL PRESIDENTE  
DELL'8^ COMMISSIONE DEL SENATO**

**LUIGI GRILLO**

**ASSEMBLEA**

**ROMA, 4 OTTOBRE 2012**

Grazie a lei Presidente per questo invito e grazie per la sua pregevolissima relazione che io ho apprezzato e condiviso al cento per cento.

Così come ho apprezzato molto anche l'intervento puntuale del Sottosegretario che in questi mesi ha avuto la capacità e la coerenza di seguirci nei lavori in Commissione.

Ho molto apprezzato anche l'intervento del Presidente di Confindustria.

Desidero riprendere alcuni punti.

Nella relazione del Presidente d'Amico ho colto una cosa di cui sono sempre stato convinto.

Dalla grande crisi, iniziata con il fallimento del sistema finanziario americano, noi non usciremo come eravamo prima.

Ci sono alcuni settori che necessariamente usciranno ridimensionati, ci sono altri settori che rappresentano potenzialità inaudite che vanno aiutati e possono compensare quanto perdiamo in alcuni altri settori tradizionali.

L'economia del mare, chiaramente appartiene a questi secondi settori e, del resto la relazione del Presidente d'Amico lo testimonia: gli investimenti fatti, la crescita dei livelli occupazionali.

Quale è il disegno politico che a nome dell'8<sup>a</sup> Commissione voglio sintetizzare – porto i saluti dell'8<sup>a</sup> Commissione di cui sono Presidente , così come porto i saluti del mio Presidente Sen. Maurizio Gasparri che è dovuto ritornare al Senato per votazioni.

Noi abbiamo impiegato nove anni per fare la riforma della portualità.

Abbiamo impiegato così tanti anni perché abbiamo voluto che la riforma non avesse una caratterizzazione partitica.

L'abbiamo fatta assieme. E' l'unica legge – che io spero si completerà tra poco - di iniziativa parlamentare, nel senso che i vari gruppi hanno fatto un loro disegno di legge e poi abbiamo fatto una sintesi. Il Governo ci è stato dietro però la legge è nata in Parlamento.

E' stata approvata al Senato all'unanimità. Oggi si sta discutendo alla Camera con una sintonia forte perché si è capita la convinzione che prima dello scioglimento delle Camere questo provvedimento debba essere approvato.

Potevamo fare meglio? Certamente potevamo fare meglio. Però desidero qui riaffermare alcune cose che non vorrei sfuggissero.

Noi abbiamo con questa legge imposto una nuova *governance*: abbiamo detto che i Presidenti dei porti non devono essere più di tanto condizionati dai Comitati portuali all'interno dei quali ci sono imprenditori che decidono le concessioni che interessano le loro aziende, ci sono i sindacati CGIL, CISL UIL che lavorano nel modo in cui sappiamo; ci sono tutti. Una specie di Parlamento che nel tempo molto spesso ha negativamente condizionato l'operatività dei porti.

Noi vogliamo dei Presidenti manager e abbiamo con questa legge affidato maggiori poteri ai Presidenti che godranno così di più autonomia rispetto a prima.

Sull'autonomia finanziaria ha ragione il Presidente d'Amico: noi riteniamo che sia importantissimo affermare il principio. Credetemi: abbiamo impiegato sette anni a spiegare al Governo che in un paese nel quale l'economia del mare genera 11 miliardi di entrate al bilancio dello Stato era possibile retrocedere in automatico l'1% di questi 11 miliardi. E abbiamo sempre trovato al Ministero delle Finanze un muro invalicabile.

Questo Governo ci ha aiutato e l'emendamento nato nel 2002 è stato recepito dal Decreto sullo sviluppo del Governo Monti, qualche mese fa.

E' poco? Certo che è poco! Ricordo però che l'1% di 11 miliardi sono 110 milioni che hanno però un effetto leva perché consentiranno di fare investimenti superiori ad un miliardo.

Se noi il prossimo anno, in una condizione economico-finanziaria migliore, potremo aumentare questo 1%, siamo nelle condizioni di poter dire che realizzeremo una sorta di federalismo della portualità, metteremo le 24 Autorità portuali nelle condizioni di fare robusti investimenti e adeguare le banchine, le piastre logistiche e quant'altro per rendere i nostri porti più competitivi.

Sulla questione dell'art.14, Presidente mi creda, non c'è nessuno che vuol tornare indietro: noi abbiamo all'unanimità approvato l'accordo inter-associativo. A noi non interessa che qualche Presidente di porto vada in giro dicendo che dovevamo fare di più.

Oggi il Parlamento è su questa linea e ritengo di poter dire che anche la Camera formalizzerà questo impegno, perché è una cosa che abbiamo maturato insieme. Perché non ci piace fare i primi della classe in Europa che spesso ci detta le condizioni. L'Europa accetta questa norma che noi abbiamo fatto, che reintroduce e consolida una sorta di pace sociale.

Ci sono alcuni servizi che possono essere efficientati all'interno della portualità? Certo che ci sono.

Ci arriveremo quando l'Europa ci dirà in maniera un poco più chiara e quando succederà anche negli altri porti degli altri paesi europei, che queste norme verranno recepite. Quindi, non ho dubbi Presidente.

L'opinione del Parlamento – mi sento di rappresentarla in maniera chiara – è quella di recepire quell'accordo e di non modificarlo né al Senato e neppure alla Camera.

Terza cosa.

La Legge di riforma introduce una cosa che io vorrei ripetere, perché noi siamo in casa di imprenditori.

Noi abbiamo modificato il regime delle concessioni, non tanto nel senso di voler privatizzare i porti che per noi sono un bene pubblico. Ma certo la gestione delle banchine noi vogliamo sia sempre più improntata a criteri di efficienza.

E quindi la norma che favorisce gli investitori privati nel senso che consente concessioni più lunghe nel tempo ammortizzabili con maggior tempo, dovrebbe poter consentire maggiori investimenti nella portualità e favorire coloro che rispettano i piani di investimento e i piani finanziari. E non ci sembra una norma di poco conto.

Quarta questione.

Noi dobbiamo tener presente che nell'economia globalizzata, sono i porti e gli aeroporti le trincee più avanzate dove si misura la competitività di un sistema paese.

E allora per i porti abbiamo fatto la riforma. Stiamo lavorando sulla forma degli interporti. Sono meno importanti secondo noi ma ci stiamo lavorando e arriveremo alla conclusione anche prima della fine della legislatura anche della legge sugli interporti per realizzare più collegamenti veloci.

Poi, c'è la questione della logistica che stiamo trattando e stiamo discutendo. E poi c'è il fatto che l'Unione Europea ci sta dando un grandissimo aiuto perché le decisioni prese nel 2003 al tempo del Governo Berlusconi e ribadite lo scorso anno, di far sì che il nostro Paese sia notevolmente premiato perché arriveranno 4 corridoi delle TEN-T nel nostro Paese, genereranno una condizione per cui il nord d'Italia soprattutto nord-ovest per i prossimi venti anni e il nord est tra vent'anni in poi, con Genova porta d'ingresso nel Mediterraneo, con Trieste nell'Alto Adriatico porta d'ingresso riguardo l'Europa diventeranno le piastre logistiche più importanti d'Italia.

Oggi la logistica la fanno i paesi del nord, noi con le decisioni prese dall'Unione europea, con l'ammodernamento dei sistemi portuali, con l'interesse che vogliamo dedicare agli interporti, con quello che stanno facendo le ferrovie, con quello che sta facendo il Governo a proposito della defiscalizzazione per incentivare gli investimenti nel settore autostradale senza ricorrere a risorse pubbliche, poniamo le condizioni perché si possa recuperare il ritardo infrastrutturale che abbiamo realizzato in questi anni.

E su questo versante devo dire che è di conforto il Documento di economia e finanza presentato dal Governo in questi giorni perché per la prima volta – spero Presidente non le sia sfuggito – la portualità è in cima ai pensieri del Governo.

Perché proprio nella considerazione che siamo un paese ricco, anzi siamo il paese più ricco di porti, 24 Autorità portuali, 250 porti, non c'è nessun'altro paese d'Europa ricco come il mio Paese di portualità. E poi c'è sempre in giro qualche idiota che va in giro a dire “aboliamo qualche Autorità”. No non aboliamo nessuna Autorità andiamo avanti così perché noi vogliamo privilegiare la portualità, vogliamo valorizzare gli *asset* portuali, vogliamo credere nell'economia del mare che secondo noi è in grado di dare molto più di quanto finora ha dato.

Ultimo rilievo. Lo voglio dire per un riferimento storico.

E' stato accennato a Gioia Tauro. Quando un grande armatore genovese, Angelo Ravano, nel 1990 prevedendo il futuro sosteneva che sarebbero arrivate le navi da 10.000 container, e la Cina sarebbe diventata un grande paese produttore. Oggi Cina, India Giappone producono il 52% del PIL mondiale, sono in grado di consumare quello che producono? No. Fino a che ci sarà un regime comunista probabilmente per ancora vent'anni consumeranno poco. E allora lui prevedeva che sarebbero aumentate le esportazioni verso il Mediterraneo, che il Mediterraneo sarebbe cresciuto d'importanza, perché l'Europa ancorché debole sarebbe rimasta un grande mercato di consumo, e allora disse: “Facciamo una piastra nel mezzo del Mediterraneo.” Gli offrirono Cipro e lui non accettò e alla fine con gli adeguati compensi accettò Gioia Tauro. Io credo che quella scelta lì abbia ancora una sua validità. Bisogna ripensarlo in modo un po' autocritico perché a Gioia Tauro le banchine ci sono ma non è cresciuto nient'altro. Non c'è la cultura, non ci sono i servizi e quindi probabilmente qualche cosa dobbiamo in qualche modo riparare.

Però io credo che i porti di *transshipment* hanno la loro validità e credo che il mio Paese, il Governo, il Parlamento, facciano bene a dedicare tutta l'attenzione in maniera tale da adottare i necessari provvedimenti per normare in maniera specifica a favore di questo tipo di portualità.

Presidente, rinnovo i ringraziamenti. Ci tenevo a portare questa testimonianza perché mi creda da almeno dieci anni noi sosteniamo che l'economia del mare sia uno dei settori trainanti di questo paese.

E i fatti in questi anni ci hanno dato ragione.