



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

INTERVENTO SEN. LUIGI GRILLO
PRESIDENTE 8^ COMMISSIONE
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI
Del SENATO DELLA REPUBBLICA

ASSEMBLEA

Roma, 18 marzo 2010

Grazie a tutti voi, grazie al presidente Coccia e grazie al presidente D'Amico per l'interessantissima relazione.

Non ho titolo per parlare a nome del Governo, ho titolo per parlare in qualità di difensore del Governo, nella mia qualità di Presidente della Commissione che si occupa da tempo di questi argomenti.

Prima di dare alcune risposte su temi sollevati nelle due relazioni, voglio ringraziare di cuore il presidente Coccia perché realmente in questi anni di sua presidenza noi della Commissione Trasporti del Senato abbiamo trovato in lui un interlocutore attento, intelligente, pronto. Quindi a lui e al direttore generale Fiore voglio tributare questo riconoscimento e questo apprezzamento.

Così come formulo gli auguri più sinceri al presidente d'Amico che ha raccolto il testimone, di governare questa importante associazione raggiungendo obiettivi ancora più lusinghieri.

Vorrei fare alcune riflessioni, ma prima voglio puntualizzare due cose perché sia il presidente d'Amico che la presidentessa Marcegaglia hanno parlato di due argomenti su cui voglio fare subito chiarezza.

La storia dell'eco bonus non esiste nei termini da voi denunciati. Non è così presidente.

L'eco bonus rimane. E l'impegno del Governo è di rifinanziarlo. La citazione sul ferro bonus deriva soltanto dal fatto che abbiamo scoperto, il Ministero dell'Economia ha scoperto, dei residui e quindi abbiamo autorizzato residui esistenti per finanziare il ferro bonus, ma il finanziamento del ferro bonus non inciderà sull'esistente stanziamento dell'eco bonus.

Sulla questione dei porti, voglio dirlo simpaticamente: ogni tanto qualcuno si dimentica che siamo ancora in un regime parlamentare: le leggi le fa il Parlamento.

Siamo assolutamente d'accordo io, la Commissione, la maggioranza, la minoranza, con il ministro Matteoli che ci ha quotidianamente seguiti. Quindi il testo della legge di riforma della 84/94 di cui stiamo parlando, il testo al quale manca un tassello, l'autonomia finanziaria, è il testo che noi difenderemo con il coltello e con i denti.

Non ci sono altri testi, il Governo non intende rilanciare altri testi, questo è l'impegno sottoscritto con il ministro Matteoli, quindi non facciamo confusione.

Ragioniamo di un'ipotesi di riforma che, è inutile che io lo ripeta qui, è condivisa in moltissime parti da tutti i Gruppi parlamentari.

Siamo d'accordo sulla nuova governance, sull'accelerazione degli investimenti, sui rapporti autorità marittime-autorità portuali, su come fare le nomine dei nuovi presidenti, sui servizi tecnici, nautici, sui dragaggi. Siamo d'accordo su tutto.

E' uno scandalo che un Paese come il nostro continui a dover subire le linee suggerite dai burocrati del Ministero dell'Ambiente, lo abbiamo detto ed urlato. E nella norma che abbiamo sulla riforma dei porti c'è chiarezza e quindi la politica si riappropria di una funzione che è quella di far sì che in Italia arrivino anche le grandi portacontainers avendo nei porti fondali adeguati.

Su tutto questo per piacere non torniamo indietro senno' perdiamo il tempo in giri di parole che sono inutili.

C'è una questione fondamentale, l'autonomia finanziaria.

Ma prima di entrare nel merito di questo e di dare risposte alle altre questioni riferite al registro internazionale e alle mancate risposte che tradiscono una sostanziale miopia del ministro dell'Economia in questo momento, ho la necessità di fare un passo indietro e di consegnare a voi una riflessione sulla crisi, perché io ho

le mie idee anche se sono presidente di una Commissione che appoggia convintamente questo Governo.

E le mie idee sono le seguenti: andate a leggere l'intervento che il ministro Tremonti ha fatto ieri alla Camera: a parer mio raccogliendo alcuni suoi spunti io credo che si possa arrivare a una soluzione condivisa.

Ho apprezzato molto ciò che ha detto il presidente Marcegaglia quando ha detto poco fa "abbiamo rispettato le difficoltà nelle quali il Governo si è trovato, e fin qui non abbiamo urlato e non abbiamo protestato".

Anch'io sono di questo avviso, perché Tremonti ieri ha detto una cosa giusta. In mezzo alla crisi noi abbiamo dovuto affrontare tre emergenze: l'emergenza dei conti pubblici, l'emergenza della crisi sociale, la possibile esplosione della piazza e l'emergenza produttiva.

La prima emergenza l'abbiamo affrontata con coerenza, il rigore con cui Tremonti e il Governo si sono mossi nel rispettare questi maledetti parametri di Maastricht: quando Guido Carli e Giulio Andreotti andarono il 31 gennaio del 1992 a Maastricht, secondo me, forse se avessero avuto qualche po' di fantasia e avessero inserito altri indici oggi non saremmo qui a rispettare questa religione che religione non è. Però il rigore sui conti pubblici c'è stato e quindi c'è stata una sostanziale tenuta e non abbiamo corso il rischio che sta correndo oggi la Grecia e che sta correndo la Spagna di una penalizzazione severa nei confronti dell'Italia che pure ha il debito pubblico più rilevante.

La coesione sociale è stata difesa, lo dice financo Epifani, perché? Perché l'ombrello è stato allargato. Le tante risorse stanziare a favore della cassa integrazione guadagni hanno fatto sì che le crisi delle fabbriche siano state accompagnate con una protezione seria per i lavoratori in difficoltà. Sulla crisi produttiva dico che

siamo a una svolta. A me è piaciuto il riferimento della presidente Marcegaglia.

Ma guardate che la svolta non sono le elezioni regionali, le elezioni regionali andranno come devono andare, vedremo, una regione in più, una regione in meno non detteranno la linea ad un Governo legittimamente nominato da un Parlamento che ha avuto un'investitura popolare rilevante nel 2008. No, la svolta ci sarà sulla presentazione della trimestrale di cassa, perché la trimestrale di cassa che il ministro Tremonti dovrà ufficializzare all'opinione vasta di questo paese la seconda settimana di aprile, ci dirà in effetti come stanno andando le cose sui conti pubblici.

E c'è da augurarsi che questa sostanziale tenuta dei conti pubblici e questo accenno di una ripresa sui dati dell'economia reale possa avere un riverbero sulla trimestrale di cassa e quindi indurre il Ministro dell'Economia a rivedere questa sua assoluta posizione di rispetto del rigore formale per prestare più attenzione all'economia reale. Sapendo, come lui ha detto ieri, che è un'infamia che il nostro Paese sia continuamente ricordato come il paese del debito pubblico.

Siamo il Paese dal debito pubblico più elevato del mondo ma siamo il Paese che ha la quantità di risparmio privato più grande del mondo. E allora se, come mi hanno insegnato alla scuola media, si fa una somma algebrica, si mettono insieme le negatività e le positività viene fuori che il mio Paese sta meglio della Germania e della Francia. Questo è quello che emerge da una lettura obiettiva dei dati.

E allora con questo elemento di fiducia, sapendo che l'Italia ha le riserve auree più robuste dopo la Germania e gli USA nel mondo, sapendo che abbiamo un patrimonio pubblico immenso, perché è un patrimonio che lo Stato si è formato in 50-60 anni di storia democratica, si deve

partire da lì, e sapere che una rivisitazione delle poste di bilancio, di questi 8.800 del capitolo di bilancio, forse ti mette in condizione di capire che puoi trovare delle risorse fresche per sostenere l'economia reale.

Questo è l'impegno che noi vogliamo richiedere al ministro Tremonti, un impegno in quale direzione? Di dare una svolta alla gestione della crisi che durerà per tutto il 2010, continuando a fare la politica di rigore, continuando a mantenere la coesione sociale ma riaprendo le borse perché non è vero che il mercato ci penalizzerebbe nel momento in cui dovesse riprendere la politica dello spendi cioè di far uso di risorse pubbliche per finanziare l'economia reale, perché parallelamente a questa decisione dovrebbe essere ripreso con forza e con coerenza l'avvio di riforme strutturali, quelle riforme strutturali che riguardano il mercato del lavoro e quella rivisitazione di altre riforme che, secondo me, darebbero un segnale forte di annuncio, ma non solo di annuncio, di coerenza di un paese che ha fino adesso tenuto, ha rispettato fino in fondo i parametri di Maastricht.

Per fare cosa? Per fare quello che il presidente d'Amico dice a pagina 17-18, per conseguire un grande obiettivo: far sì che il nostro Paese torni ad essere un paese forte e competitivo.

La competitività è la cosa che purtroppo ci inchioda ad essere ancora oggi fanalino di coda. La competitività in un'economia globalizzata si misura sui fattori reali della produzione, e quindi su questo noi dobbiamo investire, quindi è auspicabile che tutto questo il ministro Tremonti lo capisca.

Lo capirà di certo, perché siamo in tanti che esigono che si vada in questa direzione anche in Parlamento; perché siamo in tanti che abbiamo a cuore le sorti di un paese che non deve ripiegarsi su se stesso, ma deve sapere che

ha delle potenzialità uniche rispetto ad altri paesi europei.

Presidente d'Amico e Presidente Coccia nessuno vuol tornare indietro.

Il quesito di pagina 16 della sua relazione per quanto mi riguarda - ma credo di interpretare maggioranza e anche minoranza, cioè quelle forze politiche rappresentate in Parlamento che hanno in questi anni studiato con tenacia cosa fare per migliorare il sistema portuale - non vogliamo tornare indietro, anzi vogliamo guardare avanti.

Quindi dobbiamo spiegare a Tremonti un'altra cosa, così do risposte ad altri due quesiti che mi sembrano fondamentali.

Tornare ad essere competitivi significa non rinunciare al Registro internazionale. Come ha detto il presidente Coccia il Registro internazionale lo abbiamo conquistato dopo anni, gli anni '80 in cui la politica sembrava cieca e miope, e molti imprenditori, lo ricordo anch'io che da Genova, dalla Liguria (ho familiarità con questo mondo) stavano meditando di trasferirsi all'estero. Poi ci fu questa svolta che ebbe un successo straordinario.

Adesso dobbiamo spiegare a Tremonti che i 100 milioni con i quali lui ha fatto il taglio, i 125 milioni, i 150 milioni non sono un'economia di bilancio perché se saranno ripetuti molte imprese gioco-forza saranno costrette a tornare all'estero, e allora ci sarà una caduta di gettito, ci sarà un impoverimento del mio Paese ben superiore al risparmio formale che lui avrà conseguito facendo questo stramaledetto taglio.

E siccome Tremonti credo e ritengo conoscendolo sia una persona avveduta e intelligente si dovrà rendere conto che gli stanziamenti sul registro internazionale devono intendersi come finanziamenti strutturali perché la flotta è una ricchezza di questo Paese, perché l'economia marittima è un settore trainante di questo paese.

Quindi 125-150 milioni dovrà recuperarli il Governo? Benissimo.

Diversamente faremo un'iniziativa in Parlamento e spiegheremo che queste cose sono cose irrinunciabili e quindi sul Registro internazionale la nostra volontà è questa: è la volontà di non tornare indietro, di non mettere in discussione livelli di qualità, di competitività che in questo settore giustamente sono stati raggiunti in questi anni.

Seconda cosa, sulla riforma dei porti la storia dell'autonomia finanziaria. È stato detto e ribadito. Abbiamo fatto uno sforzo notevole: l'Assoporti ci è venuta dietro; i sindacati non si dimenticano mai di tutelare i diritti acquisiti e non si ricordano che ogni tanto bisognerebbe un po' cambiare. Abbiamo fatto un negoziato duro ma alla fine abbiamo fatto un accordo anche con i sindacati, che erano timorosi di aprire troppo ai privati terminalistici. Benissimo abbiamo fatto l'accordo anche con i sindacati. Rimane il tassello dell'autonomia finanziaria poi la legge è pronta, è pronta e può andare in legislativa, cioè non va in Aula e quindi nessuno se ne accorgerebbe e i giornali che purtroppo dedicano poco spazio all'economia del mare e dei porti.

Cos'è quell'autonomia finanziaria? E' una sorta di federalismo applicato ai porti, è una garanzia per il futuro che i presidenti delle autorità portuali, l'Assoporti non deve tutti gli anni andare a bussare a via XX Settembre e fare la fila del capo ufficio, del funzionario, del dirigente, del capo di gabinetto e dire per piacere dacci i soldi.

Questa sera c'è un dibattito a Genova con Tremonti e Bossi, conto di andare lì per spiegare per l'ennesima volta che l'introduzione dell'autonomia finanziaria non è una questione economica. Noi a Tremonti non abbiamo chiesto di aprire i cordoni della borsa, non vogliamo di più di quanto è stato dato negli anni passati, vogliamo

che quanto è stato dato negli anni passati non debba essere dato anno per anno ma debba essere dato dentro una norma che stabilisce l'automatismo, per cui lasciando una parte dell'Iva incamerata a favore dell'autorità portuale, queste autorità portuali hanno la certezza del futuro così potranno contare su finanziamenti certi e fare il loro programma di sviluppi. Non vogliamo un euro di più, vogliamo la misura che è stata data negli anni passati, non nell'anno scorso perché l'anno scorso come mi ricorda Nerli è stato dato tanto così, quindi non vogliamo ripetere tanto così, vogliamo ripetere quello che negli ultimi tre anni mediamente è stato. Sono 300 milioni, sono 200 milioni? Abbiamo il diritto di pretenderlo, perché è vero che ci sono in questo paese, in Parlamento, molti cultori del federalismo, io il federalismo lo rispetto ma non la ritengo anche questa una religione, è una scelta. Il paese migliore è in periferia? Benissimo. I Comuni, le Province, le Regioni, devono avere più potere? Benissimo. Andiamo lungo questa strada. Ma se il Parlamento ha approvato all'unanimità il federalismo, ma perché dovete impedirci voi paladini del federalismo di applicarlo ad un settore nel quale si può facilmente applicare come quello dei porti, stabilendo che il 2-3-4-5% del gettito IVA, non un euro in più di quanto ci avete già dato nel passato, debba rimanere lì a disposizione dei porti.

E' questo che noi vogliamo, perché vogliamo questo? Prima, per dare una garanzia nel futuro alle autorità portuali che possono fare la giusta politica di pianificazione degli investimenti e poi per una semplice questione, non vogliamo giocare con i derivati.

Io sono molto contento che questa mattina sia il presidente Coccia che il presidente D'Amico abbiano ricordato che abbiamo questa esigenza di fondo. Quindi prendiamo atto con soddisfazione che è migliorato il rapporto con le banche. Mi ha fatto piacere sentire

questa cosa. Io ribadisco ancora una volta, dal momento che nel 2005 eravamo in pochi a sostenere questa tesi, anzi i più, la cultura dominante quella di cui è espressione il Corriere della Sera e Repubblica non ci credeva, non credevano che l'Italia avesse un sistema bancario all'avanguardia, forte, robusto e patrimonializzato. Poi nella bufera del fallimento del sistema finanziario più evoluto del mondo, quello americano, abbiamo visto che l'unico sistema che ha retto è stato quello italiano, e ne siamo orgogliosi.

Così come siamo contenti, come dice il presidente Coccia, che questo rapporto sia cambiato e le banche si siano aperte allo shipping e le banche oggi come dimostrano le grandi banche che sono andate a Trieste, a Genova, a fare discorsi interessanti, poco concreti per la verità dal mio punto di vista, ma diciamo interessanti sul piano della volontà.

Bene il nuovo ruolo della Sace che sta dimostrando una reattività e un dinamismo veramente interessanti a mio modo di vedere. Gli investimenti sulle infrastrutture, mi dispiace che la presidente Marcegaglia non sia più in aula. Noi abbiamo fatto una scommessa sulla quale chiamammo gli imprenditori a mostrarsi più reattivi. Il nostro ragionamento è questo: se abbiamo il sistema bancario più forte d'Europa e del mondo, se abbiamo il risparmio accumulato più rilevante di tutti i paesi del mondo, se abbiamo specie al nord una amministrazione pubblica assai reattiva, ma perché non dobbiamo mettere assieme questi tre fattori e immaginare che tutte le infrastrutture quelle che hanno un minimo di redditività da un parcheggio, a un termovalorizzatore, un pezzo d'autostrada, un porticciolo, a una metropolitana le debbano in questo paese progettare, costruire, gestire i privati. Perché questa cultura per cui bisogna sempre andare a chiedere allo Stato di fare quello che lo Stato

non è più in grado di fare perché non ha più i soldi per farlo.

Noi la sfida l'abbiamo lanciata così, certo sappiamo che alcune cose il privato non le può fare, le gallerie del Sempione e del Frejus non le può fare ma tutte le altre cose sì. Perché nell'opulenta Padania l'autostrada Brebemi deve avere il contributo dello Stato dove c'è una quantità di traffico infinita? Perché c'è questa cultura statalista che sta un po' dentro il centrosinistra e molto anche nel centrodestra. Noi dobbiamo aprirci in questo, e in questa direzione abbiamo fatto talune leggi. Abbiamo fatto la legge su project financial di seconda generazione che è la più avanzata d'Europa, che è una sfida per gli imprenditori a capire e compiere questo salto culturale.

Per cui le infrastrutture certo che si ha bisogno di finanziamenti statali, non m'illudo che possano fare tutti i privati, ma i privati hanno una grande opportunità davanti, hanno l'opportunità di guadagnare molto di più di quanto hanno fatto nel passato gestendo le infrastrutture. Dovrà nascere una borsa del mercato delle infrastrutture da gestire nel nostro Paese.

Quindi, cari amici, mi avvio alla conclusione.

Non parliamo di classificazione dei porti, ormai lo abbiamo discusso da anni, i porti stanno dentro un mercato, vanno avanti quelli più organizzati, più efficienti. Parliamo invece di logistica: alla logistica secondo me, noi abbiamo dato poca attenzione. Questo che vuol dire? Vuol dire che nel mio Paese il futuro non può essere la difesa strenua di settori tradizionalmente obsoleti e maturi, non ce la faremo, non possiamo attaccarci a ciò che non ha futuro, dobbiamo scommettere su ciò che ha un futuro, e il settore marittimo-portuale ha un futuro perché il Mediterraneo è una grande realtà oggi e diventerà sempre più importante nel futuro, perché la piattaforma logistica sul

Mediterraneo siamo noi e perché se riusciamo a modernizzare tutto quello che ci siamo impegnati a modernizzare, saremo in condizioni di calamitare ingenti traffici, cosa che non abbiamo fatto finora. Ma gli ingenti traffici verranno se intanto dietro i porti ci saranno autostrade che funzionano e ferrovie che funzionano e da qui l'esigenza di investire sulla logistica ed immaginare che la logistica sia il domani di questo paese.

Quindi, concludendo, presidente, secondo la mia opinione e come è stato detto tra i più moderni del mondo, abbiamo un passato che pone a nostro favore, cantieri navali all'avanguardia, siamo i primi al mondo nella nautica da diporto, nei servizi, nelle professioni, nelle attività di broker, abbiamo tutte le condizioni, non vedo perché un governo che si autodefinisce e lo è il governo del fare debba perdere l'opportunità di scommettere in un settore che è davvero nei fatti e le statistiche lo hanno dimostrato, il motore della ripresa in Italia per questa difficile crisi.