

Infrastrutture, protocollo per accelerare cantieri di opere commissariate

Cantieri delle infrastrutture commissariate più veloci grazie all'ottimizzazione dei turni di lavoro anche sulle 24 ore, per favorire l'incremento dell'occupazione in condizioni di piena sicurezza e con l'utilizzo delle migliori pratiche del settore. E' quanto stabilisce il Protocollo sottoscritto dalla Ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e dai vertici dei sindacati di categoria FenealUil (Vito Panzarella), Filca-Cisl (Stefano Macale), Fillea-Cgil (Alessandro Genovesi). Le regole dell'intesa, in piena conformità con le norme del contratto nazionale dell'edilizia, saranno applicate alle opere commissariate sulla base dell'Articolo 9 del Decreto Legge Semplificazioni. L'organizzazione degli orari di lavoro nei cantieri potrà prevedere la possibilità di turni alternati anche notturni e festivi, o a ciclo continuo mediante l'attività di squadre operanti sette giorni su sette. Si promuove inoltre l'utilizzo delle migliori pratiche del settore contro ogni forma di dumping. L'obiettivo dell'accordo è anche quello di favorire la creazione di più posti di lavoro. Il Protocollo, a disposizione dei commissari delle opere inserite nell'elenco trasmesso in Parlamento dalla Presidenza del Consiglio, ha raccolto diverse proposte del sindacato per porre al centro degli interventi non solo la celerità esecutiva, ma anche la legalità, la regolarità, l'occupazione di qualità e la sicurezza.

Opere pubbliche, 35 miliardi di dotazione nel triennio 2021-2023

Ammontano a oltre 35 miliardi le risorse di competenza per la realizzazione di tutte le opere pubbliche in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alle stazioni appaltanti nazionali, per il triennio 2021-2023. Si tratta di una dotazione finanziaria imponente grazie a risorse stanziare negli anni precedenti, durante il 2020 e nella legge di bilancio 2021, e ovviamente in corso di stanziamento sul piano del Recovery. Al netto delle ulteriori risorse che saranno rese disponibili nei prossimi mesi dal fondo "Sviluppo e coesione" e dai fondi ordinari della programmazione europea. Saranno quasi 10 miliardi le risorse aggiuntive solo nei primi 3 anni grazie agli interventi dell'Unione Europea, alle quali si aggiungono risorse ulteriori per tecnologie e mezzi di trasporto (autobus, treni e navi). Inoltre, una quota parte sarà finanziata con i mutui più vantaggiosi all'interno del Piano Recovery che determinerà un beneficio immediato per la finanza pubblica, ma garantirà comunque il rifinanziamento dal 2024.

Imprese italiane "schiave" della logistica estera?

Le imprese italiane cedono la logistica ai compratori esteri. Cioè lasciano agli acquirenti la gestione del trasporto dalla fabbrica fino a destinazione, rinunciando al controllo. Lo dice l'analisi di SRM presentata al convegno "Import-Export marittimo di merci containerizzate: un futuro da Schiavi?" organizzato da Camera di Commercio di Genova e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il supporto tecnico di CISCO, Centro Internazionale Studi Containers e Promos Italia. Secondo il campione il 73% delle esportazioni italiane dell'area del Nord Italia (Genova è il primo porto di export per il 50% delle aziende e primo di import per il 70%), contro il 30% di quelle tedesche, francesi e spagnole viene venduto "franco fabbrica": cioè il ritiro avviene allo stabilimento del produttore italiano e tutte le fasi del trasporto vengono decise dal compratore estero, dalle imprese da utilizzare, a dove far transitare la merce, che linea marittima usare, con chi assicurare le merci e le banche per finanziare il pagamento. In Veneto la percentuale sale al 91% e al 76% in Lombardia. Le imprese lo fanno per mantenere basso il prezzo (48%), per cedere all'acquirente il rischio connesso a operazioni logistiche e doganali, o perché non si sentono in grado di assumersi l'onere di seguire il trasporto fino a destinazione (17%).

Assarmatori testa protocollo anti-pirateria con Marina Militare

Assarmatori, nell'ambito di una cooperazione attivata con il comando generale della flotta navale italiana (CINCNAV) e il Corpo delle Capitanerie di Porto, ha reso noto che è stato sperimentato il protocollo anti-pirateria della Marina Militare, al largo del Golfo di Guinea a bordo della MSC Augusta. Obiettivo dell'esercitazione, che ha visto la partecipazione della fregata Federico Martinengo, migliorare i collegamenti tra i vari centri operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali. Nel corso dell'operazione si è verificato lo scambio preventivo di informazioni tra compagnie navali private e controparti governative; testate le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima, durante e dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificate le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Assarmatori, il settore aspetta una svolta dal Recovery Fund

Giunti a fine anno è possibile fare un primo, seppur parziale, bilancio degli effetti della pandemia sul settore armatoriale. Dalla resilienza dimostrata dalle aziende tricolori in un panorama generalizzato di calo dei traffici alle priorità per il futuro, dall'uso virtuoso delle risorse messe a disposizione dal Recovery Fund alla proposta di allargamento del Registro Internazionale. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, traccia la mappa di questo difficile 2020 e guarda alle azioni da mettere in atto per intercettare la ripresa a partire dalla prossima annata.

Quali sono state le conseguenze della pandemia sul bilancio complessivo del comparto armatoriale e quali le prospettive per il prossimo anno?

La crisi ha colpito duro l'intero comparto dello shipping, anche perché il trasporto marittimo è strettamente collegato all'andamento dell'economia, alla produzione industriale, alla bilancia commerciale e nel 2020, secondo le stime, il Pil dovrebbe segnare un meno 12 per cento o anche più. Se poi entriamo nel dettaglio va ricordato che come settore abbiamo subito il blocco totale delle crociere fino a Ferragosto e dopo c'è stata una ripresa ancora molto limitata e peraltro di nuovo bloccata nel periodo natalizio. Anche il traffico passeggeri nelle rotte interne è stato sospeso per mesi, ma le navi hanno continuato a viaggiare per non interrompere la catena

degli approvvigionamenti, che è stata vitale per la tenuta sociale. Il trasporto delle materie prime (secche e liquide) ha sofferto del calo della produzione mondiale e delle misure restrittive che hanno interessato anche i porti in ogni parte del mondo. Si sono bruciate globalmente risorse per miliardi. Ci vorrà tempo per tornare alla normalità.

Le misure e le risorse messe a disposizione del governo sono sufficienti per il rilancio del settore e attraverso quali strumenti eventualmente se ne possono reperire altre?

Durante la prima fase della pandemia di risorse proprio non ne sono state messe in campo. Soltanto con

il "decreto agosto" ci sono stati alcuni stanziamenti per ristorare una parte dei danni subiti dal settore, misure che parzialmente dovrebbero essere confermate con la legge di bilancio. La vera svolta dovrebbe arrivare con il Recovery Fund. Si parla di tre miliardi di euro per rinnovare parte della flotta e altri interventi nei porti in chiave green, una cifra importante. Il problema è che finora sono solo in una bozza ancora non ufficiale di progetti per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Quindi la prima condizione è che quelle cifre possano rimanere nel PNRR definitivo che l'Italia a breve dovrà mandare a Bruxelles. L'altra condizione importante è che quei finanziamenti rappresentino soprattutto la quota di sostegno pubblico a fondo perduto, ossia quella base che insieme ai soldi che metteranno direttamente gli armatori e gli altri che arriveranno da banche, private equity ed altre istituzioni finanziarie dovrebbe innescare l'effetto leva capace di triplicare l'ammontare messo in campo.

Assarmatori si è detta favorevole ad allargamento dello spettro di applicazione del Registro Internazionale. Quali ne sarebbero i maggiori vantaggi?

Negli

ultimi venti anni il lavoro marittimo su navi che svolgono servizio lungo rotte internazionali, o rotte interne superiori alle 100 miglia, ha goduto di particolari agevolazioni – decontribuzione degli oneri sociali e defiscalizzazione Irpef – autorizzate dall'Ue per mantenere il costo del lavoro competitivo con quello molto meno oneroso dei paesi asiatici o comunque extracomunitari. I marittimi che hanno goduto di queste esenzioni sono poco meno di 25 mila, e pochi mesi fa Bruxelles ha prorogato l'autorizzazione a questo tipo di aiuti di Stato, vincolandola però all'estensione degli stessi a tutti i marittimi o addetti alle attività accessorie, tipo camerieri, baristi, intrattenitori etc., assunti anche da navi battenti le altre bandiere europee. Questa è un'occasione enorme per espandere l'occupazione marittima, o collegata, visto che il personale italiano è tra i più ricercati, ma finora il suo costo del lavoro, tagliato solo alle compagnie battenti bandiera italiana, ha limitato la domanda. Inoltre, da anni la flotta italiana non cresce più, anzi il tonnellaggio complessivo è in calo e di conseguenza l'occupazione ristagna: può riprendere a salire solo se un nu-

mero sempre più crescente di marittimi italiani potranno essere assunti da compagnie estere.

Qual è la posizione dell'associazione rispetto alla richiesta europea di modificare il sistema fiscale della AdSP?

Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale. Ha poco senso imporre alle Autorità Portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private, senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, peraltro la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle AdSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Si rischia, insomma, una reazione a catena che si ripercuotereb-



Stefano Messina

be sull'efficienza del sistema. Senza considerare che potrebbero esserci riflessi sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. E tutto questo quando gli stessi concessionari attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid.

Giovanni Grande



10 CONSECUTIVE
YEARS
in the Paris MoU White list



#SteeringYourWay

in Panama Ship Registry

@ShipPanama

Registro Navale Panamense - Per informazioni: Consolato di Panama - Via Duomo 319 - 80133 Napoli (NA) - tel: 081 6028540