

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Becce (Assiterminal): “Servono strumenti straordinari nei porti”

Nicola Capuzzo · Monday, May 4th, 2020

Contributo a cura di Luca Becce (presidente Assiterminal) riportato all'interno dell'inserito speciale “I numeri dei porti italiani” appena pubblicato da SHIPPING ITALY

“Nel 2019 i volumi di merce risultano uniformemente in assestamento per quanto attiene al traffico container in tutti i porti italiani. Rispetto al trend di crescita degli ultimi cinque anni non si auspicava una crescita più sostenuta ma i dazi USA, le incertezze su Brexit e i problemi infrastrutturali del nostro paese non hanno favorito numeri importanti. Ottimo invece il trend crociere, in linea con lo sviluppo di questa modalità turistica su tutti i mercati mondiali, così come il costante aumento del traffico di cabotaggio nazionale e internazionale.

I dati dei primi due mesi del 2020 sono tendenzialmente in linea con il 2019. Da marzo, con l'avvio della pandemia, assistiamo al fermo delle crociere, del traffico passeggeri e ro-ro (con contrazione traffico merci dovuta ai divieti interni e esterni) e a una progressiva contrazione dei volumi container che nei prossimi mesi (causa blank sailing) arriverà a -40%. I porti (laddove i flussi si mantengono) sono rimasti operativi, pur rallentando in termini di efficienza avendo adottato misure di prevenzione e protezione dei lavoratori per la tutela della salute e sicurezza.

Il proliferare di norme che si sta susseguendo non agevola certamente la fluidità delle attività anche se il DPCM 10/4/20 quantomeno dà finalmente la “stura” per non congestionare i piazzali a seguito del fermo della produzione.

Questo scenario di sintesi ha evidenziato la strategicità del settore e come lo stesso sia il fulcro dei trasporti e della distribuzione delle merci nella catena logistica: se si fossero fermati i porti (o si dovessero fermare) ci sarebbe il blocco della distribuzione, sia in import che per l'export.

Ribadiamo due concetti. Il traffico passeggeri è fermo, con prospettive di ripartenza sul lungo periodo e ciò provoca la chiusura delle stazioni marittime con accesso a cassa integrazione e azzeramento dei flussi di cassa. Le dinamiche del trasporto merci sono diverse in quanto la pianificazione dei viaggi delle shipping line (40 giorni circa di viaggio per le navi) è più dilatata. È ormai acclarata la cancellazione da parte delle compagnie di navigazione di quasi il 50% dei viaggi

a causa della contrazione dei traffici (le concentrazioni delle alleanze armatoriali che hanno accelerato la corsa al gigantismo navale mostra i suoi effetti: eccesso di stiva vs. drastico calo degli interscambi = blank sailing). Anche il settore delle rinfuse è in contrazione a causa del minor consumo di materie prime da parte delle industrie.

Ciò si somma alle inefficienze di un sistema che denunciamo da tempo: arretratezza del modello di lavoro portuale, mancanza di omogeneità di regole e discipline, a cominciare da quella fondamentale sulle concessioni, che continuano a essere improntate al più ferreo localismo, deficit infrastrutturali ed eccesso di burocrazia. Resta del tutto inattuato uno dei presupposti che, pur con rilievi critici su alcuni punti, ci spinse ad accettare la riforma della 84/94 dell'ex Ministro Delrio: se possibile, e sembrava impossibile, è aumentato il localismo nella gestione del sistema istituzionale portuale, con paradossi davvero clamorosi che vedono nella stessa Autorità di Sistema Portuale convivere norme differenti, quando addirittura non contraddittorie, su temi fondamentali come la disciplina concessoria e il modello di organizzazione del lavoro. Né questo governo e questo Ministro, né tantomeno quello precedente hanno segnato alcun passo in avanti nella direzione di dare quella omogeneità alle norme che è essenziale per dare competitività a tutto il sistema.

Il nostro senso di responsabilità che ha sempre favorito il dialogo con le istituzioni (con scarsa reciprocità) pone anche il nostro comparto in una condizione di forte criticità se le risposte non arriveranno a breve: la richiesta di azzeramento dei canoni è coerente con la fotografia sopra rappresentata. Assenza o forte contrazione di volumi = nessun flusso di cassa = impossibilità e nonsense di remunerazione della concessione.

Sono indispensabili provvedimenti a tutela del lavoro: gli ammortizzatori sociali nella loro connotazione tradizionale non sono adeguati a una situazione emergenziale come quella attuale. Necessitiamo di strumenti straordinari quali una decontribuzione del costo del lavoro (cuneo fiscale) o una reale e prolungata sospensione del versamento dei contributi, l'esonero dal pagamento delle accise sui carburanti dei mezzi operativi, il ripristino dell'iperammortamento, condizioni di accesso al credito a fondo perduto (per non sommare debito al debito) e – ribadiamo – un intervento radicale sui canoni concessori: la mera sospensione non è assolutamente sufficiente e suona come una presa in giro.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 4th, 2020 at 9:38 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.