

Spett.le IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Audizione del 16 giugno 2020

Onorevoli deputati IX Commissione, Vi ringraziamo per averci accordato questa occasione di condivisione e approfondimento delle tematiche afferenti il settore dell'imprenditorialità portuale. Assiterminal, è l'Associazione Italiana che raggruppa le principali aziende terminal operator e imprese portuali che operano nel nostro Paese sia commerciali (container, rinfuse e merci varie) che passeggeri (crociere e traghetti).

Ci sia permesso ricordare che, come Assiterminal, rispettivamente con lettere del 19 e 30 marzo 2020, inviate anche agli onorevoli Deputati di codesta Commissione, facendo seguito all'avviso dell'11 marzo u.s. condiviso tra parti datoriali e sindacali di settore, rappresentammo la gravità della situazione che si stava delineando nel comparto della portualità passeggeri e merci per effetto del Covid-19 e contestualmente presentammo alcune proposte di misure a favore degli operatori e lavoratori del comparto, il quale svolge un ruolo strategico per l'export ed import nazionali e nelle economie territoriali.

Da allora (periodo durante il quale insieme ad altri attori della logistica non ci siamo mai fermati) la situazione non presenta indicatori di miglioramento e non si riscontrano nel medio periodo previsioni positive.

Passeggeri: nel I semestre 2020 si prevedono perdite nei porti italiani superiori al 70% (più di 7 milioni di passeggeri), con la cancellazione di 2800 scali marittimi.

I Terminal crociere di fatto subiscono l'azzeramento delle attività e al momento nessun segno di ripresa per il secondo semestre 2020.

L'impatto negativo stimato solo per il I semestre in termini di valore è di oltre 3 miliardi di euro.

Merci: si riscontrano pesanti conseguenze nei porti e Terminal commerciali per il traffico merci che stanno perdendo dal 20 al 40 % rispetto al 2019; unica eccezione Gioia Tauro (con prevalenza però di attività di di transhipment).

Il ritorno a regime sarà molto lento; tutti gli analisti prevedono che gli effetti negativi si dispiegheranno ancora a lungo nel traffico merci, anche con riguardo a quello containers, sino al 2021. Tali effetti hanno un impatto diretto sulle aziende terminalistiche diversamente da quanto avviene per le shipping lines che possono riequilibrare attraverso economie di scala (blank sailings in combinato con i noli marittimi)

D'altronde per i porti transita più del 40% dell'import/export del Paese e ciò riflette le dinamiche di previsione di PIL e di bilancia commerciale.

In questo scenario è evidente come la sospensione temporanea per un breve periodo del pagamento dei canoni concessori ed autorizzativi ex art. 92, DL.18 2020 convertito nella legge 27/2020 risulti del tutto insufficiente ed inadeguata a tutelare i diritti e la tenuta delle aziende portuali interessate.

Quanto sta avvenendo, imputabile solo a fattori esogeni, impone quantomeno una significativa riduzione di canoni a carico delle imprese, in applicazione di principi generali di diritto comune (artt. 1218,1464,1467 c.c.), in linea col disposto art. 45 cod. nav. e come recentemente anche indicato dalla Commissione UE (nonché sulla base dei principi dell'art. 56 TFUE, in combinato disposto con l'art. 107 TFUE)

Le disposizioni afferenti detta materia, come attualmente inserite nell' art 199 del DL n. 34/2020 non sono sufficienti né adeguate nel testo e nella sostanza, soprattutto laddove al comma 8 si

prevede il limite complessivo di 10 milioni per far fronte alla riduzione dei canoni riguardante tutti i terminal operator e le imprese portuali interessate.

Pertanto, è necessario apportare almeno alcune modifiche di integrazione alle disposizioni inserite nel suddetto articolo (come accolto e rappresentato da alcuni emendamenti)

In particolare:

- occorre stabilire per la misura di cui alla lettera a, c.1 stesso articolo, un congruo stanziamento non inferiore ad 80 milioni di euro per il 2020 utilizzando pure gli avanzi di amministrazione delle Adsp.
- occorre prevedere la possibilità di un pagamento rateizzato sino al 2021 compreso, dei canoni residui determinati al netto delle riduzioni
- in coerenza con la normativa euro-unitaria ed interna, è necessario che ciascuna Adsp verifichi, in contraddittorio con il Concessionario, l'equilibrio economico e finanziario sotteso a ciascuna concessione, l'incidenza prospettica dell'evento di forza maggiore, le misure di riequilibrio in riduzione dei canoni anche attraverso un congruo prolungamento della concessione, non inferiore almeno a 24 mesi, ovvero di altre condizioni economicamente rilevanti.

In sintesi Vi rappresentiamo alcuni dati

Dati Terminal merci	Impatto covid 2020	Dati traffici passeggeri	Impatto covid 2020
Merci 2019 vs 2018 + 3% (di fatto invariato) Tonnellate 500 mln Unità 10 mln containers	Q1: stabile vs 2019 Q2: - 40% Q3: - 30% Q4: (?) Stima -150mln tonnellate - 3 mln containers	Passeggeri 2019 vs 2018 + 11% Tot pax 53 mln di cui: -traghetti 31 mln -crociere 12 mln	2020 vs 2019 -70% - 60% - 70%
Lavoratori Diretti: 20.000 Indiretti: 60.000 Indotto: 300.000	Utilizzo ammortizzatori sociali per il 60% delle aziende	Lavoratori Diretti 53.000 Indiretti 60.000 Indotto 120.000	Utilizzo ammortizzatori sociali 100% delle aziende
Impatto economico 2019 40% dell'import export passa dai porti vs bilancia commerciale italiana tot 70% 240 Mld valore		Impatto economico 2019 Prima destinazione del mediterraneo 15 Mld euro valore 7 Mld spesa diretta	- 8 Mld euro (I semestre)

Ci preme inoltre evidenziare che:

- **Misure no Covid:** la prosecuzione senza soluzione di continuità delle attività imprenditoriali in un contesto di adempimenti volti alla imprescindibile tutela dei lavoratori e dell'utenza, produce – a fronte della contrazione dei risultati economici – un aumento dei costi per unità lavorativa pari a circa 250 euro/mese/uomo e inefficienze operative dovute a tempi dilatati nei cambi turno e al distanziamento sociale anche dell'utenza, passeggeri compresi: ciò senza alcuno strumento efficace di "ristoro": a tale proposito sarebbe auspicabile o una riduzione

del costo del lavoro/cuneo fiscale o l'individuazione di strumenti di credito di imposta ad hoc per il settore.

Peraltro, probabilmente unici nel comparto, abbiamo sviluppato in linea con i Protocolli e le linee guida normative, specifiche procedure a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori e vorremmo condividere al cd "Tavolo crociere" i criteri per la ripartenza quali stakeholder primari.

- **Impianto normativo e semplificazione:** l'impianto della riforma della legislazione sulla portualità (l.84/94) è incompiuto: ciò comporta ancora disomogeneità nell'applicazione dei criteri autorizzativi per il regime concessorio (manca il Regolamento sulle concessioni portuali ex art.18); la sovrapposizione di Enti regolatori (ART e AGCOM solo per citarne alcuni), l'eccessiva burocratizzazione della Governance funzionale allo sviluppo di un asset strategico (codice appalti, deficit digitalizzazione, ...) rappresentano inefficienze strutturali che devono essere superate e risolte.

E' indispensabile accelerare i processi per una digitalizzazione uniforme del comparto (sportello unico doganale?) standardizzando anche i relativi procedimenti amministrativi.

- **Lavoro:** si deve procedere quantomeno a finalizzare l'uniformità delle previsioni a tutela dei lavoratori portuali in somministrazione temporanea (artt.17, l.84/94) con i lavoratori strutturali alle aziende (artt.16, l.84/94) adeguando un'uniforme ed esigibile applicazione del co.15bis dell'art.17 così come per la previsione dell'art.16, co.4, lett.d

In sintesi pertanto, riprendendo anche recenti "stigmatizzazioni":

- Azzeramento o diminuzione dei canoni demaniali 2020 per tutti i terminalisti (commerciali e crociere) attraverso strumenti efficaci e in linea con gli andamenti dei mercati di riferimento
- La cancellazione dell'addizionale IRES 2019 per le imprese autorizzate e/o concessionarie portuali di cui agli artt. 16 e 18 della L. n. 84/94;
- L'azzeramento fino al 31/12/2020 delle accise gravanti sui combustibili usati dai mezzi operativi portuali;
- Non debenza del contributo di funzionamento per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per la categoria dei Terminal Operator e delle imprese Portuali;
- l'azzeramento del contributo per l'Autorità Garante Concorrenza di Mercato per l'anno 2020.

Su questi ultimi temi rinnoviamo la disponibilità per poter interloquire approfonditamente in termini prospettici e di visione di insieme finalizzati alla piena attuazione della riforma della portualità, anche ripartendo dal Piano Strategico Nazionale della logistica e della portualità per canalizzare risorse in infrastrutture funzionali ai corridoi TEN10 (come parzialmente richiamato anche dal documento "iniziative per il rilancio – Italia 2020 – 2022")

Auspichiamo che quanto sopra prospettato sia condiviso dai componenti della Commissione e conseguentemente vengano apportate al testo delle norme in argomento le modifiche e/o integrazioni più idonee allo scopo.

Ringraziamo altresì sentitamente i deputati che con i loro emendamenti hanno ritenuto di recepire alcune delle proposte da noi suggerite per migliorare i contenuti dell'art. 199 del provvedimento in esame.

Distinti saluti

Luca Becce

Presidente

