

L'intervento

Terminal portuali un piano per ripartire

di Luca Becce *

Come Assiterminal, 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) sia passeggeri (crociere e traghetti), con due lettere del 19 e 30 marzo, avevamo rappresentato la gravità della situazione che si stava delineando nel comparto della portualità passeggeri e merci per effetto del Covid-19 e contestualmente avevamo presentato 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. Forniamo alcuni dati.

Passeggeri: nel primo 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 primo 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 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 container, 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 risulti del tutto insufficiente ed inidonea 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. Le disposizioni su materia non sono sufficienti né adeguate nel testo e nella sostanza, soprattutto dove 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. In particolare occorre stabilire un congruo stanziamento non inferiore a 80 milioni di euro per il 2020 utilizzando pure gli avanzi di amministrazione delle authority. 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 authority 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.

*presidente Assiterminal

© RIPRODUZIONE RISERVATA

