

L'ECONOMIA REGIONALE OLTRE L'EMERGENZA SANITARIA/25

Un mare di interventi

A confronto tre esperti di portualità: Andrea Annunziata, Alberto Cozzo e Mauro Nicosia. Ecco le richieste: credito d'imposta e sostegno al settore turistico-crociéristico, ma anche abbattimento del cuneo fiscale

DI CARLO LO RE

Venticinquesima puntata del viaggio di MF Sicilia nell'economia regionale al tempo del coronavirus. Continuano le interviste a esperti e rappresentanti di categoria su come superare l'emergenza e fare rinascere la produzione regionale, duramente provata dal lungo stop imposto dal lockdown.

Tre le domande per i partecipanti al confronto: 1) le misure possibili a sostegno delle imprese oggi travolte dalla pandemia; 2) le mosse più efficaci per la ripresa; 3) i progetti per il dopo.

Primo a rispondere è Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale (nata dalla fusione dei porti di Augusta e Catania): «Tra le misure possibili e utili a sostegno delle imprese e adottate da molti Stati europei, Italia compresa, vi sono senza dubbio il sostegno del reddito dei lavoratori e delle famiglie, primo motore dei consumi, ma anche il mantenimento dei flussi di liquidità alle imprese, attraverso la concessione di apposite garanzie statali, nonché la proroga e, se possibile, l'estinzione dei versamenti erariali e contributivi del periodo di emergenza pandemica.

Per quel che riguarda il dopo, per Annunziata «occorre valorizzare strumenti quali il credito d'imposta per interventi produttivi strutturali finalizzati alla ricapitalizzazione societaria. Il credito dovrebbe essere applicato al 100%, con detassazione integrale sugli interventi con ricadute dirette sulla domanda di beni e servizi. Si potrebbe puntare anche sullo sgravio degli oneri sociali e, da applicarsi per 24 mesi, per i dipendenti che escono dalla cassa integrazione e riprendono il lavoro. Questo consentirebbe una riduzione del costo del lavoro del 27-30%.

Inoltre, sarebbe opportuno, in sede di conversione del decreto Rilancio, emendare l'estensione per analogia dell'art. 181 alle concessioni demaniali in ambito portuale (ampliamento delle aree all'aperto di esercizi commerciali laddove possibile)».

Quanto al futuro dell'Authority che Annunziata presiede, «faremo tutto ciò

che sarà possibile fare e cercheremo di attuare soluzioni per aiutare gli operatori a riprendere le attività e a ripianare le perdite. Il tutto nel rispetto delle misure autorizzate dal Ministero e nella speranza che, sempre in sede di conversione del decreto, si valuti l'adozione di una serie di ulteriori misure, quali la riduzione dei canoni e la proroga di 12 mesi per la durata delle autorizzazioni e delle concessioni. Ciò per agevolare i concessionari che, durante questo periodo di emergenza, hanno subito un rallentamento o un fermo, non gravando l'Adsp sul bilancio dell'erario, sostenendo i propri costi autonomamente, non potendo l'entità delle agevolazioni ovviamente eccedere le spese che l'ente deve sostenere, fino a contenimento di bilancio. Inoltre, al fine di sostenere efficacemente la ripresa del settore turistico-crociéristico, principalmente colpito, stiamo rimodulando le risorse a nostra disposizione per una massiccia campagna istituzionale per promuovere le nostre mete e i nostri affascinanti territori».

Secondo a rispondere è Alberto Cozzo, avvocato marittimista, già esperto della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Sul fronte delle misure immediate a sostegno delle imprese, è vitale anticipare gli strumenti individuati dal decreto Crescita per le zes anche col ricorso alla decretazione d'urgenza ormai in voga, ma qui necessaria. Facendo riferimento al solo cluster marittimo e portuale, penso alle procedure semplificate (quando tutti ora parlano di Modello Genova) per l'accesso "aperto" alle infrastrutture esistenti e la riduzione dell'Irap, tenendo presente che a beneficiarne sarebbero le imprese attive e non quelle in stato di liquidazione o di scioglimento, in modo tale che il regime di aiuti non si trasformi in una mancia diffusa e a rischio di improduttività. Sul fronte del rapporto tra privati, questa fase di riapertura necessita di avere un unico parametro normativo per la rinegoziazione dei contratti, eventualmente puntando a strumenti di ricomposizione degli equilibri negoziali». Per la ripresa, continua Cozzo, «occorrerebbe adesso individuare strumenti cosiddetti di equity in aumento

di capitale (e non già per il consolidamento del debito), al fine di agevolare le aggregazioni delle nostre sole pmi attorno a minicampioni regionali; con investimenti dedicati allo sviluppo della block-chain a garanzia del consolidamento delle filiere su una scala necessariamente macro-regionale. Non è peregrino ripartire a esempio da F2I Holding Portuale! Ma non solo di mano pubblica deve trattarsi, in quanto la tanto citata programmazione non ha funzionato affatto già prima della pandemia, occorre ricordarlo. Il Fintech che associamo alla moneta virtuale è ben di più e giova ripensare per questo ai meccanismi di ricorso al mercato dei capitali».

E per quanto concerne il dopo, «serve imparare innanzitutto a non ripetere il "prima": diventa decisivo capovolgere il rapporto tra amministrazione e amministratori, i quali non possono ridursi a essere interpreti della macchina burocratica statale! Recuperiamo John Locke! Non possiamo più permetterci le "istituzioni estrattive" (sul punto riprendiamo in mano una copia di "Why Nations Fail"). Da qui discende la riduzione di quello che Mario Cervi definiva lo "scialo": puntare le poche risorse ormai disponibili sui settori in cui l'Italia è davvero competitiva. Per il Meridione recuperare Einaudi e abbandonare il paradosso keynesiano dell'infrastrutturazione fine a stessa, realizzando le infrastrutture necessarie a garantire la mobilità delle persone e delle merci lungo i corridoi paneuropei».

Terzo a rispondere è Mauro Nicosia, presidente regionale di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica): «Le aziende del sistema logistico, esentate dal lockdown, sono rimaste operative, sobbarcandosi il peso di supportare il sistema produttivo italiano. A fronte di cali del traffico medi del 30% nell'ultimo trimestre, hanno quindi affrontato costi fissi senza poter usufruire, in larga parte, della cassa integrazione. Uno sforzo ricaduto interamente sulle capacità tecniche e finanziarie dei terminalisti e degli operatori logistici. Nei prossimi mesi, assisteremo a una flessione del 20% degli interscambi internazionali di merci. 90 mila tonnellate in meno di prodotti transiteranno nella

rete logistica italiana. Il pil del secondo trimestre 2020, secondo le stime della Banca d'Italia, subirà una flessione del 12%. Abbiamo quindi chiesto al governo l'abbattimento del cuneo fiscale per le imprese che non si sono fermate. Questa è l'unica vera misura per ristorare il comparto».

Per Nicosia, «aumentare la dotazione finanziaria alle Adsp per negoziare l'abbattimento dei canoni concessori ai terminalisti è inoltre una misura imprescindibile. Concedere 3 miliardi ad Alitalia e solo 6 milioni a tutti i porti italiani per aiutare i terminalisti a superare lo shock finanziario che dovranno affrontare, a fronte dell'ulteriore crollo dei traffici nei prossimi mesi, è inaccettabile».

Ma il rilancio non passa solo da misure che servono unicamente a garantire la sopravvivenza del tessuto imprenditoriale del sistema logistico: «è infatti necessario ripensare i modelli di realizzazione delle infrastrutture. Modelli da costruire insieme ai soggetti, come gli imprenditori e le associazioni, che possono contribuire a scrivere una vera politica industriale della logistica che in questo Paese non c'è mai stata. L'e-commerce sarà la nuova frontiera. Ne abbiamo avuto prova grazie alla facilità con la quale è entrato nella gestualità quotidiana di ogni famiglia italiana durante il lockdown. Bisogna quindi scommettere sulla digitalizzazione e sulla semplificazione delle procedure: i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della portualità. In Sicilia è necessario investire tempo e risorse nell'analisi dei mercati la cui piattaforma logistica naturale è il sistema portuale della sponda sud del Mediterraneo. I Paesi dell'Africa sub sahariana sono destinati, nel medio periodo, a diventare dei player fondamentali nel contesto euromediterraneo. E dobbiamo, per spingerli a diventare nostri partner stabili, essere in grado di costruire la nostra offerta logistica anticipando le loro esigenze. Per farlo non bastano solo le zone economiche speciali, i cui effetti si possono riscontrare sul lungo termine, ma è necessario integrarle con zone franche portuali, che possono avere effetti immediati nella capacità di attrazione delle merci extra Ue». (riproduzione riservata)

Trenitalia, tornano treni-notte ma prezzi su

di Elisabetta Raffa

Trenitalia ripristina i treni notte da e per la Sicilia ma se li fa pagare a peso d'oro, con aumenti che arrivano anche al 40% in più. L'azienda ha ridotto i posti disponibili per garantire la sicurezza dei passeggeri e così compartimenti comfort a quattro posti, se non sono occupati da famiglie, saranno riservati a un solo viaggiatore. Una scelta che ha comportato biglietti che vanno, per chi, per esempio, decide di partire la sera del 14 giugno, dai 147 euro di chi occuperà la comfort (la vecchia cuccetta di seconda classe di una volta) ai 174 del posto in vagone letto, fino ai 284 della singola Excelsior. «È ovvio che le disposizioni necessarie per garantire la sicurezza dei viaggiatori nei treni notte pongono alla società Trenitalia restrizioni che penalizzano fortemente l'offerta di posti e la sostenibilità economica del servizio stesso», dichiara Michele Barresi, segretario generale UILTrasporti Messina, «ma pur senza addossare colpe al gestore il risultato resta quello di una forte penalizzazione dell'utenza che si trova a dover sostenere costi maggiorati. Parliamo di un servizio base treni cuccette utilizzati da fasce sociali di utenza medio bassa per cui rincari di questa portata rischiano di essere insostenibili». Secondo la Uil, la sicurezza necessaria per chi si muove nella cosiddetta fase 2 post Covid-19 di fatto è pagata dai viaggiatori. «Tariffe insostenibili per i siciliani», conclude il segretario generale di UILTrasporti Messina, «visto che anche spostarsi di giorno dalla Sicilia a Milano con il collegamento con Frecciarossa e i treni Intercity giorno a disposizione costa intorno ai 120 euro per la sola andata». Sempre in tema di trasporti, sull'argomento prende posizione Beppe Picciolo, segretario regionale di Sicilia Futura, che rilancia le affermazioni del leader di Italia Viva Matteo Renzi sul tema delle grandi opere e delle infrastrutture più urgenti per rilanciare l'economia del Paese. «Chiediamo a gran voce la costruzione del ponte sullo Stretto», dichiara, «accanto al quale si dovranno realizzare altre importanti infrastrutture come il completamento dell'alta capacità in tutta l'Italia per trasportare le merci dal Mediterraneo in Europa, il porto core di Augusta e la riorganizzazione di quello di Gioia Tauro». (riproduzione riservata)