



Francesco Nerli (sn) e Altero Matteoli

## Si apre il tavolo governo-cluster marittimo per il rilancio del sistema portuale

*Il ministro dei Trasporti ha incontrato le associazioni del settore*

Oggi il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, ha incontrato le associazioni del cluster marittimo-portuale (Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Fedespedi, Fise-Uniport, Antep) per aprire il confronto sui temi del documento che le stesse associazioni gli avevano sottoposto alcune settimane or sono (*inforMARE* del [3 marzo 2009](#) – *vedi di seguito*).

Il presidente di Assoporti, Francesco Nerli, ha illustrato le proposte del cluster e il ministro Matteoli si è dichiarato disponibile ad un confronto più approfondito sul merito, al quale saranno chiamati a partecipare anche i ministeri dell'Economia e del Welfare. Tale confronto si terrà già a partire dalla prossima settimana.

Tra gli argomenti oggetto di esame vi sono anzitutto l'adeguamento e potenziamento infrastrutturale dei porti - a tal fine valutando anche ipotesi già precedentemente formulate da Assoporti (ad esempio finanziamento della Cassa Depositi e Prestiti); una parziale fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese, per un periodo di almeno tre anni, a fronte della quale le stesse imprese si impegnano a mantenere gli attuali organici; benefici fiscali e previdenziali strutturali per il cabotaggio minore; misure per garantire certezza di pagamento dell'indennità di mancato avviamento per i lavoratori portuali temporanei.

**3 marzo 2009**

## Il cluster italiano terra-mare chiede l'intervento del governo per affrontare la concorrenza internazionale

*Parziale fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese ex artt. 16, 17 e 18, L. 84/94 in cambio del mantenimento degli attuali organici*

Le associazioni italiane del cluster terra-mare chiedono l'intervento del governo affinché adotti misure urgenti per affrontare la concorrenza internazionale. In un documento congiunto consegnato questa mattina al ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, che pubblichiamo di seguito, Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Fedespedi, Fise-Uniport e Antep, non solo denunciano i rischi (moltiplicati dalla crisi internazionale in atto) che incombono su un comparto colpevolmente trascurato nonostante il suo ruolo strategico per il sistema Paese, ma rivendicano misure immediate in tema di investimenti, recupero di competitività, certezza normativa e gestionale.

Il cluster denuncia come dal 1° gennaio 2007 non siano state stanziare nel bilancio dello Stato (ministero Infrastrutture e Trasporti) quelle risorse, circa 250 milioni di euro, prima annualmente destinate alla realizzazione di opere portuali; siano stati ridotti da 50 a 10 milioni di euro i fondi “perequativi” per le manutenzioni nei porti; non si sia data concreta attuazione all'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, peraltro prevista dalla legge 296/2006. E questi ritardi trasformano le richieste in vere e proprie emergenze.

Secondo le associazioni del cluster terra-mare, in materia di investimenti è necessaria un'inversione di rotta con il reintegro dei fondi per le manutenzioni, la realizzazione della piena autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, e uno stanziamento per assicurare la continuità dei programmi d'investimenti infrastrutturali avviati, in primis un piano per l'escavo dei fondali con procedure semplificate e velocizzate.

Inoltre, sul fronte della competitività il cluster chiede la fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese portuali, almeno per tre anni, a fronte di un impegno a mantenere i livelli occupazionali; benefici fiscali e previdenziali strutturali per le navi impegnate nei collegamenti di cabotaggio minore; proroga dell' Ecobonus per le Autostrade del Mare; riduzione delle accise sui prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali; norme certe e coerenti con l'impostazione dell'Agenzia del territorio sull'Ici nelle aree portuali; non assoggettamento ad IRES ed IRAP dei canoni demaniali introitati dalle Autorità Portuali (in caso contrario i canoni a carico dei concessionari risulterebbero più onerosi, con conseguente ulteriore perdita di competitività); stanziamento di risorse da destinare in via strutturale al pagamento dell'indennità di mancato avviamento per i lavoratori portuali temporanei delle imprese/agenzie di lavoro portuale; piena operatività allo sportello unico doganale.

### **Priorità del cluster marittimo - portuale: necessità di nuove risorse e procedure per gli investimenti; un “patto” per le imprese ed il lavoro.**

Il comparto delle attività marittimo portuali riveste per l'intero Paese valenza indubbiamente strategica dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Tale considerazione è ben supportata dai diversi approfondimenti e analisi realizzati, anche in tempi recenti, ed ancor più rafforzata da studi commissionati dalla Commissione Europea pubblicati in questi giorni.

È quindi indispensabile adottare ogni azione affinché l'armamento e la portualità italiani mantengano capacità competitiva rispetto ai loro concorrenti.

L'attuale fase congiunturale mondiale, che ha caratteristiche di profonda crisi strutturale, ed i riflessi sensibili sulle attività marittimo portuali italiane rendono quindi indispensabile ed urgente individuare le azioni da porre in essere per recuperare rispetto ai competitori tradizionali ed a quelli emergenti (si pensi per i porti, ad esempio, agli investimenti effettuati, in corso e programmati sul versante sud Mediterraneo), nonché ad evitare che:

- elementi essenziali e portanti del settore vengano travolti;
- lo stesso settore si trovi impreparato a svolgere un ruolo tale da trasformare la

crisi in opportunità.

Pertanto si indicano di seguito, sinteticamente, le criticità di sistema cui, a concorde giudizio dei principali attori del cluster marittimo portuale italiano, è necessario dare urgente risposta, previo confronto con il Governo per soluzioni a breve.

1. “Problematica di sistema”: adeguamento e potenziamento infrastrutturale dei porti e delle connessioni tra i porti e le reti.

A tal riguardo va rammentato che: ormai dal 1° gennaio 2007 non sono state stanziato nel bilancio dello Stato (Ministero Infrastrutture e Trasporti) quelle risorse, circa 250 milioni, prima annualmente destinate alla realizzazione di opere portuali; sono stati ridotti da 50 a 10 milioni di € i fondi “perequativi” per le manutenzioni nei porti; non si è data con creta attuazione all'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, peraltro prevista dalla L. 296/2006 (Art. 1 c. 990).

È pertanto indispensabile un'inversione di rotta, prevedendo nell'immediato:

- il reintegro dei fondi per le manutenzioni;
- la realizzazione della piena autonomia finanziaria delle .A.P.;
- da subito, uno stanziamento per assicurare la continuità dei programmi d'investimenti infrastrutturali avviati. In questo ambito una adeguata priorità va riconosciuta ad un piano organico per gli escavi dei fondali;
- Per l'affidamento e la realizzazione delle opere, compresi gli escavi, si chiede di prevedere procedure opportunamente semplificate e velocizzate.

2. Riallineamento competitivo degli operatori economico - imprenditoriali del settore e della filiera logistica portuale.

- a. Date le caratteristiche di globalità del mercato marittimo portuale, appare indispensabile che gli operatori dei porti nazionali, a partire dalle imprese che effettuano operazioni e servizi alle merci, vedano ridotto il differenziale dei costi rispetto ai principali competitori nell'area geografica e dei mercati di riferimento (che sono di dimensione europea e mediterranea anche extraeuropea).

A questo fine si individuano come specifiche azioni da porre in essere:

- la parziale, ma sensibile fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese autorizzate ex artt. 16, 17 e 18, L. 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni, per un periodo di almeno 3 anni. A fronte di questa misura, per il periodo in cui la stessa sarà adottata, le imprese beneficiarie si impegnano a mantenere gli attuali organici.

Si rendono necessari inoltre:

- benefici fiscali e previdenziali strutturali per le navi impegnate nei collegamenti di cabotaggio minore;
- la proroga degli incentivi al trasporto combinato terra-mare di cui alla Legge n. 265/2002 (c.d. Ecobonus per le Autostrade del mare);
- una riduzione delle accise dei prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali come previsto dalla vigente normativa comunitaria (analogamente a quanto, ad esempio, applicato nei porti tedeschi);
- assicurare certezza per ciò che concerne l'ICI sui beni in concessioni demaniali. La ricorrente richiesta da parte di Comuni rivolta ai concessionari, di pagamento dell'ICI anche sulle aree portuali non è coerente con direttive dell'Agenzia del Territorio e non può essere accolta. Pertanto si prospetta una risoluzione del problema in via amministrativa anche ad evitare in utili e gravosi contenziosi.

b. Al tema delle concessioni demaniali è collegabile l'incongrua ed erronea richiesta da parte dell'Agenzia delle Entrate alle A.P. del pagamento dell'imposta fondiaria sui relativi canoni introitati (pur non essendo le A.P. "proprietarie" del bene porto, che invece amministrano ex lege per conto dello Stato). Se la richiesta fosse accolta, sottrarrebbe risorse alle A.P. alterando irrimediabilmente i positivi bilanci delle stesse e, in prospettiva, potrebbe indurre un innalzamento degli stessi canoni per gli operatori con negatività sulla loro competitività. Pertanto tale questione va risolta alla radice con urgenza.

3. Misura necessaria di stabilizzazione sociale, oltreché fattore di riallineamento competitivo del sistema, è inoltre la garanzia di adeguate risorse da destinare in via strutturale al pagamento dell'indennità di mancato avviamento (c.d. IMA) per i lavoratori portuali temporanei delle imprese/agenzie ex art. 17, L. 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni.
4. Nell'ottica di un efficientamento complessivo degli interventi che la pubblica Amministrazione pone in essere per il controllo sulle merci, è opportuno dare piena operatività allo sportello unico doganale.

Assoporti

Assologistica

Assiterminal

Confitarma

Fedarlinea

Federagenti

Fedespedi

Fise-Uniport

Antep

2 Marzo 2009