

Atto Senato n. 1586
XVIII Legislatura

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale
per il triennio 2020-2022

Memoria per audizione Commissione Bilancio

Gentile Signor Presidente, Gentili Signori Senatori,

come è noto, il nostro Paese è la seconda potenza manifatturiera europea e l'ottavo Paese esportatore al mondo. Oltre il 90% delle merci in entrata o in uscita dall'Italia viene trasportato via mare e il settore, nel suo complesso, dà lavoro a circa 880.000 addetti in Italia e vale circa il 3% del PIL nazionale.

In tale contesto, Assarmatori è l'Associazione nazionale che rappresenta le imprese marittime *leaders* nel settore del trasporto via mare che, operando in Italia, mantengono regolari servizi di linea con una flotta aggregata di oltre 450 navi che danno lavoro ad oltre 60.000 addetti, in gran parte italiani.

L'attuale disegno di legge di bilancio 2020, seppur contenente interessanti strumenti legislativi a sostegno delle attività imprenditoriali, non tiene in considerazione la particolarità dell'industria dei trasporti marittimi ove i relativi costi di esercizio, manutenzione e personale, sono particolarmente elevati rispetto ad altre attività imprenditoriali e la concorrenza con altre "*bandiere*" è particolarmente agguerrita.

Al riguardo, si evidenziano due criticità del settore e relative nostre proposte di soluzione.

La prima problematica, riguarda il nostro mercato che è sempre più "*aggredito*" dalla concorrenza di navi battenti bandiere di Paesi che godono di benefici fiscali e costi del lavoro particolarmente convenienti, alcuni di questi arrivano ad essere circa l'80% inferiori rispetto a quello italiano. Proprio per tali motivi, a partire dagli anni '80, i Paesi europei impegnati in tale settore, iniziarono a tutelare le proprie flotte con apposite misure economiche a sostegno della loro industria armatoriale. Tali meccanismi permisero di fermare la emorragia delle flotte nazionali verso "*bandiere*" di convenienza e il mantenimento della forza lavoro nazionale.

Nel nostro Paese, che rappresenta la seconda più grande comunità insulare d'Europa, i servizi di collegamento marittimo garantiscono la continuità territoriale alla popolazione che vive nelle tante isole del nostro territorio, garantendo attuazione (tutto l'anno) al principio costituzionale della libertà di movimento delle persone e delle merci pari a quella di coloro che vivono sulla terraferma.

Le linee marittime particolarmente interessate a questi servizi, riguardano prevalentemente i collegamenti regolari con le regioni Sicilia, Sardegna, Campania, Lazio, Toscana e Puglia e coprono le rotte fra queste e le loro isole minori e/o con la terraferma. Solo a titolo esemplificativo, le imprese di navigazione operanti nel Golfo di Napoli trasportano oltre 8 milioni di persone l'anno, un dato, questo, secondo nel mondo solo a quello della Baia di Hong Kong.

Sotto il profilo normativo, tali collegamenti marittimi si basano su due categorie di servizio, comunque regolate a livello regionale in termini di frequenze e orari: la prima è riconducibile al libero mercato, in cui le imprese marittime offrono servizi agli utenti senza beneficiare di alcun contributo pubblico, né agevolazioni fiscali. La seconda, esprimendo invece l'interesse pubblico a garantire la continuità territoriale, concede alle imprese affidatarie del servizio una compensazione economica pubblica.

In Europa i regimi di aiuto alle flotte nazionali sono ampiamente diffusi anche per i servizi interni (come quelli del trasporto locale). Al contrario, nel nostro Paese, il regime di sostegno è riservato agli operatori dei collegamenti con le isole maggiori, delle autostrade del mare e dei servizi internazionali e tale differenza non permette alle nostre imprese di concorrere "ad armi pari" con altri operatori dell'Unione. In generale, dal punto di vista degli Aiuti di Stato, il concetto che è stato più volte ribadito dalla Commissione europea, relativamente all'aiuto al settore marittimo, è quello di favorire e mantenere la competitività delle imprese stabilite nell'Unione.

Nel 1998, al fine della "salvaguardia dell'occupazione della gente di mare", furono introdotte dal Legislatore italiano una serie di misure a supporto del settore, ad iniziare dal Decreto legge n. 457/1997 convertito con modificazioni dalla Legge n. 30/1998. Fra queste, l'istituzione del Registro internazionale (nel quale sono iscritte le navi maggiori adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali) e lo sgravio contributivo a favore delle imprese armatrici per il personale italiano o dell'Unione ivi imbarcato (art. 6, comma 1, dl 457/1997). L'istituzione del Registro Internazionale ha rappresentato un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, permettendo al nostro Paese di allinearsi agli standard competitivi degli armamenti di altre nazioni.

In tale contesto, si inserisce, l'anno successivo, la Legge n. 522/1999 recante "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale". L'art. 9 di tale legge, rubricato "Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo", estende i benefici dell' art. 6, comma 1 del decreto legge 457/1997 al triennio 1999-2001, anche alle navi impegnate in servizi marittimi di cabotaggio, per gli oneri contributivi relativi al personale italiano o comunitario imbarcato su navi battenti bandiera italiana adibite al cabotaggio marittimo nazionale per almeno il 50% del loro impiego complessivo nell'anno, cioè ai servizi di trasporto passeggeri merci misti ovvero di crociera tra porti nazionali. È opportuno notare che, al riguardo, la Commissione europea ha ritenuto tale regime di aiuto "compatibile con il trattato CE" (nota n. SG/99D/6875 del 18.03.1998). Quindi, la Legge n. 522/1999, ha istituito il medesimo standard competitivo, rispetto alle altre nazioni, a tutto il naviglio italiano.

Successivamente, la norma è sempre stata rifinanziata. In particolare dalla:

- Legge n. 448/2001 (L. Finanziaria 2002);
- Legge n. 166/2002;
- Legge n. 289/2002 (L. Finanziaria 2003);
- Legge n. 172/2003;
- Legge 80/2006;
- Legge n. 244/2007 (Finanziaria 2008);
- Legge N. 14/2009 (milleproroghe).

Dall'anno 2010, gli sgravi contributivi per le imprese che operano nel settore del corto raggio, scompaiono.

Ad oggi, in assenza della norma, tali imprese armatrici continuano ad operare in condizioni di estrema difficoltà visto il perdurare della grave crisi, la sempre più agguerrita concorrenza e la necessità di dover comunque garantire servizi di collegamento nell'ambito dei precisi quadri orari stabiliti dalle singole regioni.

Non prevedere per i nostri operatori le facilitazioni fiscali che hanno tutti i Paesi europei del settore marittimo ci mette, di fatto, in una situazione di inferiorità competitiva nell'affrontare una qualsiasi gara di appalto di servizi.

Si auspica, quindi, il rifinanziamento della norma della Legge n. 522/1999 per un importo almeno pari a 25 milioni di Euro/anno. Tale ammontare non coprirebbe il 100% del reale fabbisogno, ma solo una percentuale pari a circa il 50% ma, rappresenta, comunque, un segnale di attenzione al comparto da parte dello Stato.

A tal proposito bisogna considerare, inoltre, che un eventuale contributo annuo di 25 milioni di euro di sgravi contributivi, genererebbe maggiori entrate per lo Stato pari a Euro 7.180.000. Questo grazie alla maggiore tassazione delle aziende che, con la norma suddetta, avrebbero meno costi da dedurre in bilancio. Pertanto, gli ipotizzati 25 milioni di Euro di decontribuzioni concessi dallo Stato diventerebbero, nei fatti, 17,8 milioni di Euro ($25.000.000 - 7.180.000,00 = 17.800.000,00$ circa). Rientrerebbe, quindi, nelle casse dello Stato poco meno di un terzo delle decontribuzioni eventualmente concesse.

Inoltre, l'effetto virtuoso della norma per il settore, sarebbe duplice, in quanto la diminuzione del costo del lavoro aumenterebbe da un lato, l'occupazione e dall'altro libererebbe risorse aziendali da destinare all'ammodernamento delle flotte che così saranno più efficienti e meno inquinanti.

La seconda problematica riguarda lo sviluppo e l'occupazione di tanti lavoratori di alcune aree italiane. Infatti circa l'80% delle attività commerciali dei porti di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto

sono in *transshipment* ed operano in un mercato a sè stante, in competizione diretta con quello del Nord Africa, della Grecia e della Spagna, Paesi dove il costo del lavoro è il 60 - 80% in meno che in Italia.

Il risultato di tale competizione commerciale è stato l'esodo delle compagnie concessionarie che lavorano in questi porti italiani, con conseguenziale chiusura delle loro attività in tali sedi, così come accaduto a Taranto e a Cagliari.

Per fronteggiare le emergenze lavorative che ne sono scaturite, nel 2016 il Governo italiano decise di intervenire con il decreto legge n. 243/2016, istituendo una "Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale", che potesse, ancora, sostenere economicamente i lavoratori che avevano esaurito il loro periodo di cassa integrazione. Tutto ciò con il fine di una auspicata riconversione industriale delle aree ed il conseguente rilancio dell'attività imprenditoriale dei porti in *transshipment* interessati.

Ad oggi, il mercato ha parzialmente reagito e:

- il Porto di Gioia Tauro ha superato le sue difficoltà. Il Gruppo MSC ha acquistato la quota societaria di *Contship* e ha riassunto tutti i dipendenti. Ora deve fare gli investimenti strutturali necessari per la ripartenza;
- al Porto di Taranto è entrato un nuovo concessionario, la turca *Yilport*, la quale dovrà fare investimenti e assumere quanti più lavoratori possibile attualmente iscritti all'Agenzia;
- il Porto di Cagliari ha visto il concessionario *Contship* abbandonare il terminal italiano per quello di Cipro, mettendo a repentaglio l'attività di circa 300 lavoratori. Anche qui risulta imperativo provvedere al rilancio dell'attività.

Quindi, in considerazione del fatto che il traffico portuale nazionale è inevitabilmente legato al *transshipment* e al fine di porre attenzione a tali aree lavorative e a tale settore industriale in Italia (attività che rimane centrale allo sviluppo portuale e alla salvaguardia della occupazione che consta di oltre 2000 addetti nel Paese), si ritiene necessario:

- aiutare i porti di Gioia Tauro e Taranto a fare investimenti utilizzando lo strumento della defiscalizzazione del costo del lavoro;
- aiutare il Porto di Cagliari al fine di rendere più appetibili eventuali offerte al mercato.

Per tali motivi si colloca la nostra proposta, da inserire come norma nella Legge di Bilancio 2020, che vede l'Agenzia (istituita dal decreto legge n. 243/2016), originariamente strumento assistenzialista creato per accompagnare le Compagnie alla chiusura, come mezzo per il rilancio delle attività commerciali e dell'occupazione dei porti in *transshipment*.

La proposta di ASSARMATORI è quella di defiscalizzare il costo dei lavoratori dei concessionari dei porti di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, utilizzando i fondi già stanziati, e non ancora impegnati, dell'Agenzia stessa. Questo aiuto renderebbe finalmente competitive tali aree portuali e, comunque, sosterebbe i nuovi concessionari che sono, o che saranno, impegnati in piani industriali particolarmente onerosi.

Roma, 11 novembre 2019