

## USCIRE DALL'EMERGENZA CON LA SOLIDARIETA' DI SISTEMA

**Massimo Provinciali\***

I porti sono storicamente abituati alla fluttuazione dei traffici.

Essendo un anello della catena logistica, il loro successo dipende dalla qualità delle infrastrutture e dall'efficienza dei servizi che vengono offerti alla merce, ma, da soli, i porti non riescono ad influire sui processi di produzione dei beni e sui livelli di assorbimento dei mercati di consumo.

E poiché produzione e consumo possono subire delle oscillazioni perfino in una dimensione quotidiana, picchi e flessi nei porti sono talmente ordinari che difficilmente un'impresa che svolge le operazioni di carico e scarico struttura il proprio organico sul massimo nelle necessità e l'Ordinamento portuale prevede un'apposita contromisura, disciplinando la presenza, in ciascun porto, di un soggetto che ha il monopolio della fornitura di lavoro temporaneo finalizzata all'integrazione della dotazione organica delle imprese proprio in caso di temporanea insufficienza della medesima.

Allo stesso modo, il mondo dei traffici mercantili subisce da sempre, magari con un po' di ritardo sugli eventi scatenanti, l' *"effetto domino"* delle crisi economico-finanziarie che comprimono produzione e/o consumi. La crisi del 2008, ad esempio, si è tramutata, nel biennio successivo, in una riduzione della movimentazione delle merci nei porti, che, in maniera compatta e razionale, hanno però saputo riorganizzarsi e riprendersi.

Dico questo per evidenziare che, per sua natura intrinseca, il comparto portuale non è rigido, ma ha connaturata una flessibilità che gli consentirà senza dubbio di affrontare gli effetti dell'Emergenza COVID-19, quantomeno dal punto di vista organizzativo ed uscirne quando produzione e consumi (*e quindi trasporto e logistica*), torneranno a livelli fisiologici.

Peraltro, tutti speriamo che la fase di severa restrizione duri il minor tempo possibile e comunque meno delle crisi di altra natura che l'hanno preceduta.

L'emergenza COVID-19 ha comportato la sospensione di molti processi di produzione industriale e la chiusura di molti mercati di consumo/destinazione, per cui è evidente che, esaurita la movimentazione delle merci che erano già in viaggio, i traffici portuali stiano subendo una riduzione e, per alcune categorie merceologiche, un vero e proprio stop.

E' il caso del traffico passeggeri che non solo è stato fermato da provvedimenti governativi che hanno vietato l'ingresso di navi da crociera nei porti nazionali, ma che verosimilmente subirà la naturale ritrosia psicologica a condividere due settimane di navigazione insieme ad altre 5.000 persone anche quando la fase emergenziale sarà esaurita.

Le ricadute negative di tale stop sull'economia dei territori è già stata posta in evidenza, considerato che il crocierismo è una voce importante dell'economia turistica del nostro Paese e che le ricadute economiche si concentrano su territori circoscritti quali le città portuali e le città d'arte.

Per quanto riguarda i traffici mercantili, va detto che le “normali” crisi economiche vengono solitamente affrontate con i “normali” strumenti di reazione (*ammortizzatori sociali, ristrutturazioni aziendali, innovazione e ricerca, ecc.*), senza impattare sull’organizzazione del lavoro: la merce magari gira di meno, ma continua ad essere lavorata secondo i consueti processi di movimentazione.

Ma ora c’è un elemento di novità che incombe minaccioso e pericoloso ed è l’aspetto sanitario.

Nella presente emergenza, i lavoratori sono soggetti ai protocolli di sicurezza prescritti dalle autorità sanitarie e ormai ben noti: distanziamento, DPI, pulizia e sanificazione, ecc., tutti elementi che necessariamente incidono sulla produttività e sui costi, impattando quindi ancora di più sul risultato economico delle imprese portuali.

Da quello che risulta, sia le imprese portuali che i lavoratori stanno rispondendo con grande senso di responsabilità alla necessità di anteporre la sicurezza individuale alla logica dell’efficienza e del profitto, ma le conseguenze sotto il profilo della produttività e, quindi, del risultato economico si stanno facendo sentire, unitamente all’incremento dei costi per le aziende.

Quindi, anche se queste modalità hanno consentito finora di continuare a mantenere viva la catena logistica, almeno per quanto riguarda la porzione portuale, non c’è dubbio che si stia assistendo ad un “*impoverimento*” del settore con conseguente riduzione del fabbisogno di personale e della capacità di spesa dei lavoratori residui impegnati nelle attività portuali. Siamo quindi di fronte ad una rappresentazione “*in piccolo*” di quello che potrebbe essere la ricaduta generale negativa per l’economia dei territori e, in scala, della nazione: *minore occupazione = minore capacità di spesa = minori consumi = minore domanda = minore produzione = dalla crisi sanitaria alla crisi economica.*

La prima vittima di tale situazione è il soggetto fornitore di lavoro temporaneo in porto, sopra richiamato, che ha visto crollare verticalmente le proprie occasioni di lavoro ed il cui trattamento economico è solo parzialmente integrato da un’indennità a carico del bilancio dello Stato.

Ecco perché oggi più che mai, a differenza di quanto succede in epoca di crisi economiche anche di più lungo impatto, oltre agli strumenti sopra ricordati, sono necessari in economia interventi pubblici di ampio respiro: oggi l’andamento dell’economia non è condizionato da un mal calcolato rischio d’impresa, da fluttuazioni finanziarie, da politiche monetarie sbagliate, tutti eventi per i quali si potrebbe andare a ricercare un responsabile. Qui il “*nemico*” è un agente esterno al sistema economico, che colpisce a livello planetario. Oggi l’intervento pubblico non può essere considerato un’indebita intromissione nell’economia liberale di mercato, ma una necessità per la sopravvivenza di aziende e, quindi, di posti di lavoro.

Dopo aver salvato il salvabile, sarà magari opportuna una riflessione di politica generale su un sistema che dice di confrontarsi con una “*economia di guerra*” ben sapendo che nessuna guerra è mai durata due o tre mesi e che quindi mette in evidenza tutta la sua fragilità.

Per tornare alla specificità del settore portuale, va detto che, per la prima volta, è stata normativamente disposta, con il decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, recentemente convertito dalla legge 24 aprile 2020, n.27, la sospensione del pagamento dei canoni di concessione,

ovverosia di quella somma che le imprese terminaliste pagano alle autorità di sistema portuale per l'occupazione di aree e banchine portuali sulle quali svolgere la propria attività.

La misura è stata considerata insufficiente dalle associazioni di categoria in quanto, se l'assunto è che il fatturato 2020 delle imprese portuali sarà falciato dagli effetti dell'emergenza COVID-19, i costi non possono rimanere fissi, altrimenti l'impatto negativo non è evitato, ma semplicemente rimandato. Sull'altro piatto della bilancia c'è però il fatto che i canoni di concessione rappresentano la voce di entrata più importante per le autorità di sistema portuale che li usano non solo per coprire le spese di funzionamento, ma anche per attività di immediata ricaduta sull'efficienza delle infrastrutture, a partire dalle manutenzioni.

E' per questo che da parte di alcuni c'è stata la proposta di abbandonare la logica di una soluzione generale a livello nazionale e passare ad una soluzione "*su misura*" per ciascun territorio, in funzione delle proprie specificità.

Ad esempio, soluzione che mi sento di poter condividere, lasciare all'autonomia di ciascuna autorità di sistema portuale la possibilità di destinare una parte del proprio bilancio, utilizzando gli eventuali avanzi di amministrazione appena certificati dall'approvazione dei conti consuntivi 2019, a copertura di una riduzione dei canoni di concessione, la cui entità va pure valutata a livello locale e proporzionata all'impatto della crisi sulle aziende del territorio o alle spese sostenute per assicurare lo svolgimento dell'attività operativa in totale sicurezza o ancora per accompagnamenti all'esodo di personale che dovesse eventualmente venirsi a trovare in posizione di esubero e sia vicino al pensionamento.

In questo modo, mentre lo Stato centrale potrà concentrarsi sull'individuazione di misure a sostegno della ripartenza dell'economia nazionale, anche con l'immissione di ingenti risorse sia per investimenti che assistenziali, a livello territoriale potranno essere implementati accorgimenti per, quantomeno, minimizzare gli impatti negativi dell'emergenza, in una logica di condivisione dei sacrifici finalizzata a farsi trovare ancora vitali al momento della ripresa.

**\* Segretario Generale Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**