

INTERVISTA / Assiterminal, Ferrari a De Micheli: «Tempi brevi per misure serie, subito»

Colloquio con Alessandro Ferrari, direttore generale di Assiterminal - Le richieste al Mit dal comparto portuale e logistico: No alla sospensione dei canoni ma azzeramento dei canoni per un periodo di 4 mesi, risorse sulle AdSp per compensare il mancato introito dei canoni, sgravi fiscali, accelerare l'informatizzazione. Calo del 30% i traffici nei porti italiani, ma portualità e logistica è un sistema che ha dimostrato di funzionare, nonostante le mille difficoltà e le perdite il comparto sta dando una mano al Paese.

Lucia Nappi

GENOVA - «Se i porti in questo momento si fossero fermati, il Paese sarebbe fermo, non avremmo prodotti nei supermercati, le aziende che ancora cercano di funzionare avrebbero grosse difficoltà ad approvvigionarsi. Quello dei porti e della catena logistica è un sistema che sta funzionando, nonostante le mille difficoltà sta dimostrando di essere performante, sta perdendo una barca di soldi, ma è operativo in tutta Italia». *Queste le riflessioni di Alessandro Ferrari, direttore generale di Assiterminal, l'Associazione Italiana Terminalisti Portuali, all'indomani del varo del decreto cura Italia con cui il Governo da un'iniezione all'economia del Paese alle strette con l'emergenza Covid-19.* «I porti e i terminal funzionano, questo significa che il tessuto dei lavoratori che il tessuto del settore è sano, da un punto di vista di relazione interna, altrimenti si sarebbero già fermati. E' un comparto che sta dando una mano al Paese».

E' comunque la dimostrazione della centralità di porti e logistica nella nostra economia. Terminata l'onda del virus l'interlocutore politico si sarà accorto della strategicità del comparto?

«Al momento non abbiamo questa sensazione».

Il decreto "cura Italia" non ha esaurito le istanze del settore, quali sono le vostre richieste al ministro De Micheli?

«Nel decreto c'è giusto "la sospensione dei canoni per le operazioni portuali fino al 31 luglio 2020" per 4 mesi poi il pagamento rateizzato. Noi come organizzazioni datoriali e sindacali, avevamo fatto un un protocollo d'Intesa, tutti insieme, anche un segno di maturità, in cui chiedevamo tutte le cose che chiedevano gli altri. Non è che Confrasperto e Alis chiedevano una cosa e noi un'altra. Non vogliamo protagonismo, non paga in questo momento».

Si tratta della richiesta congiunta sottoscritta dalle associazioni datoriali: Assiterminal, Assologistica, Assoport, dalle parti sindacali Fise-Uniport, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, all'indirizzo del ministro Paola De Micheli. Contenente le misure a sostegno dei lavoratori e delle imprese dei porti- "Misure urgenti avanzate al Governo dal settore dell'handling portuale merci e passeggeri in relazione agli eventi epidemiologici relativi al COVID-19".

Quindi nel dettaglio le vostre istanze?

«Tempi brevi per misure serie e subito:

- *no alla sospensione dei canoni, ma sospensione mediante azzeramento per un periodo di 4 mesi, perchè se ad agosto dobbiamo pagare i canoni sospesi, se non c'è liquidità di cassa come si pagano? Oppure se c'è liquidità di cassa questa potrebbe andare per pagare gli stipendi, al di là della cassa integrazione, per fare investimenti. Quattro mesi di canoni in definitiva sono 45 milioni di euro;*

- Lo Stato metta delle risorse sulle AdSp per compensare il mancato introito dei canoni, anche fosse solo il 50%, in modo da non creare problemi nei bilanci e perché non vadano in amministrazione controllata.
- Anche elementi minori l'addizionale Ires, avevamo chiesto l'azzeramento sul bilancio del 2019, va interrotta approfittando per togliere questa categoria dal regime regolamentante di ART. Inoltre necessario lo sgravio sulle accise dei combustibili sui mezzi operativi»

La cassa integrazione?

«Molti useranno la cassa integrazione, sia ordinaria che straordinaria, ma questo rallenta l'operatività ed ha un effetto pesante sulla ripresa, perché significa schiacciare il ciclo produttivo».

Altri interventi?

«Un esempio banale, per una macchina più efficiente, l'attivazione dello sportello doganale. Soprattutto in un momento in cui si devono tenere le persone a distanza, che si faccia un decreto per accelerare l'informatizzazione».

Per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori in questo momento?

«Noi abbiamo messo a disposizione un documento per la portualità, delle linee guida per la sicurezza. La difficoltà è l'interfaccia del mondo portuale con tutti i soggetti: caricatori, agenti, spedizionieri, lavoratori in appalto, la relazione con la nave. C'è tanta confusione».

Anche le Autorità portuali hanno prodotto dei protocolli e linee guida per la sicurezza dei lavoratori.

«Ogni Autorità portuale sta facendo i propri protocolli, questo crea confusione».

Perché in cosa differiscono tra loro questi protocolli delle Autorità portuali?

«Su alcuni i dettagli che impattano sull'operatività sono diversi, questo è sbagliato. Confindustria per le imprese ha fatto un protocollo, ha emanato una circolare interpretativa, tracciando una linea comune. Nei singoli mondi produttivi se ognuno emana le proprie regole è un errore. Stiamo lavorando sulle linee guida per la Logistica da presentare alla ministra De Micheli, come contributo per lavorare tutti allo stesso modo. In primo piano la tutela dei lavoratori».

Casi di positivi al Covid-19 nei porti tra i lavoratori?

«Al momento solo il caso di un gruista a Venezia. C'è stata la dimostrazione di grande maturità, anche da parte delle relazioni sindacali all'interno dell'azienda. Il terminal non si è fermato, hanno condiviso con Usl e Protezione civile tutte le procedure di sicurezza ed hanno continuato a lavorare».

Torniamo ai traffici dei porti italiani, come è la situazione in questi giorni?

«Il nord est è quello che in questo momento sta funzionando un po' di più, ma a singhiozzo, c'è il tema delle frontiere. Il mondo delle merci è in pesantissimo rallentamento: la ricezione del carico è a ondate, c'è la difficoltà a smaltirlo e tutta l'operatività è fortemente rallentata. C'è quindi il calo dei volumi, sia in import che in export, perché le aziende stanno iniziando a chiudere. Siamo al 30% di volumi in meno e questa è la prima onda che vede l'interruzione della Cina, poi vedremo la ripresa della Cina e in parallelo il fermo degli altri Paesi».

Il traffico dalla Cina sta riprendendo?

«La produzione in Cina ha ripreso, in termini di traffici è ancora presto. Adesso quello che ci aspettiamo è un altro rallentamento, c'è il blocco anche di Stati Uniti, Francia, Spagna, Germania, Inghilterra e degli altri. Per esempio Genova con gli Stati Uniti ha rapporti commerciali consistenti, questo farà trascinare il calo dei volumi per quanto tempo?»

I traffici in arrivo quindi?

«E' la merce che era già in deposito, per il fermo dei traffici, perché tutto è a singhiozzi, l'export è ridotto dalla nostra produzione che cala».

In questi giorni il terminal Psa di Genova Prà è stato interessato da forti rallentamenti ai varchi

«Le code che ci sono a Prà sta a significare che ancora un po' di volumi ci sono e si devono adottare misure di sicurezza. Se qualcuno vuole strumentalizzare, come hanno fatto 10 giorni fa, è perché c'è

in piedi la contrattazione di secondo livello. Le file ci sono perchè i tempi di accesso della merce sono rallentati, solo per la parte documentale, visto che informatizzazione ce n'è poca, la ricezione della merce avviene in modo più contingentato e quindi i tempi sono estremamente dilatati, questo impatta sull'organizzazione del lavoro, sui costi dell'organizzazione. Però lavorano».

Il traffico passeggeri in genere?

«E' in ginocchio perchè non riescono a pianificare. L'organizzazione dei terminal passeggeri, la parte operativa è tendenzialmente bloccata. Le crociere, ovunque, non solo in Italia, sono bloccate. Per esempio il problema della Costa Splendida se dovesse attraccare a Venezia, apre molte problematiche».