

IN ITALIA E ALL'ESTERO CAMBIANO I PARAMETRI DEL LIBERO MERCATO

Lo Stato non deve pesare

Secondo le associazioni di categoria, il rischio è che si ricreino le inefficienze e le distorsioni della concorrenza. Confetra: contrari al sostegno a Tirrenia

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

La concorrenza perfetta e il libero mercato, complice il coronavirus, sono stati temporaneamente allontanati nel business dei trasporti. Soprattutto quelli marittimi. A causa del coronavirus e dei conseguenti provvedimenti normativi messi in atto nelle ultime settimane dal governo, da ultimo il decreto Rilancio, si è assistito a un massiccio intervento pubblico nell'economia. Basti pensare ai 3 miliardi stanziati per salvare Alitalia, alle ingenti risorse (circa 70 milioni) stanziate per compensare le imprese ferroviarie per il minor volume d'affari in conseguenza del coronavirus, ai 72 milioni di euro per prorogare i contributi pubblici destinati a Tirrenia-Cin per la continuità territoriale marittima, e prima ancora alle garanzie pubbliche dedicate alle commesse di navi da crociera in costruzione presso gli stabilimenti Fincantieri tramite Sace. Nei porti è stata prevista inoltre la possibilità di azzerare i canoni demaniali dei terminal in grave difficoltà, compensare il minor numero di giornate lavorative dei camalì e anche degli ormeggiatori. Alle compagnie crocieristiche, al fine di non aggravare la loro liquidità, Italia, Germania, Finlandia e Francia hanno previsto deroghe e strumenti finanziari per alleviare il rimborso dei prestiti bancari garantiti dai rispettivi Stati per il pagamento delle navi prese in consegna negli ultimi anni. Anche all'estero il tema è diventato di grande attualità.



Alessandro Laghezza (Confetra Liguria)

A seguito degli aiuti pubblici garantiti da Sud Corea e Taiwan rispettivamente alle compagnie di navigazione Hnm e Yang Ming, l'amministratore delegato del gruppo Ap Moller Maersk, che controlla Maersk Line, prima compagnia di navigazione al mondo, ha parlato senza mezzi termini di «azioni inaccettabili» e di «distorsione della concorrenza». Ha anche chiesto l'intervento della Commissione Europea affinché «faccia qualcosa poiché si tratta di concorrenza sleale». Pochi minuti più tardi la compagnia Cma Cgm ha annunciato una nuova linea di credito da 1,05 miliardi di euro appena ottenuta da Bnp Paribas, Hsbc France e Societe Generale e garantita al 70% dallo Stato.

Anche l'armatore italiano Emanuele Grimaldi, commentando la trimestrale della controllata finlandese Finnlines, è tornato a chiedere all'Europa e agli Stati membri aiuti alle imprese che non alterino la concorrenza. Così non è stato secondo lui in Italia e infatti sia Confindustria che Alis, le due associazioni di categoria cui aderisce il suo gruppo, hanno duramente criticato la scelta del governo

italiano di prorogare per altri 12 mesi i contributi pubblici dati a Tirrenia Cin. Resta ora da capire se davvero intenderà rivolgersi all'Autorità Antitrust come aveva minacciato di fare nelle scorse settimane.

A proposito di quella che sembra essere una nuova fase di statalizzazione delle imprese è intervenuto ieri Alessandro Laghezza, imprenditore spezzino della logistica a capo dell'omonimo gruppo e presidente di Confetra Liguria: «Gli operatori economici dovranno vigilare su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il Governo che nel decreto Rilancio ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una mancia anche per le compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico». Laghezza rincara poi aggiungendo: «Vogliamo ricordare il tanto compianto Iri e i danni che ha provocato nel settore armatoriale, incluse le privatizzazioni gestite a favore di pochi? Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione

o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con denaro altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell'Iri i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare, ideata per gestire le autostrade del mare?». L'imprenditore spezzino menziona poi la stagione dei porti pubblici fino al 1994, le cattedrali nel deserto costruite dal pubblico a Gioia Tauro e a Voltri, compagnie portuali con bilanci da ripianare, Alitalia, aeroporti e interporti in mano allo Stato, il sistema informatico Piattaforma Logistica Nazionale ancora oggi ai box nonostante milioni di euro già spesi e via dicendo. «Vogliamo fare i conti su quanto colossi come Poste Italiane e Ferrovie dello Stato, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia al contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni», prosegue Laghezza. «Credo sia venuto il momento per gli imprenditori, a partire dal settore logistica, trasporti, portualità, di ricordare a cervelli troppo distratti l'elenco dei danni con numeri, date e fallimenti, per chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività». (riproduzione riservata)