

GL 0DUWHG u DSULOH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
14	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>I CROLLI, LE AUTOSTRADE E IL SISTEMA (ITALIANO) DELLE RESPONSABILITA' (A.Orioli)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>SUPERBONUS 110% COMMERCIALISTI, NUOVA CHECK LIST PER IL VISTO DI CONFORMITA' (G.Gavelli)</i>	4
30	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>COMMERCIALISTI: "UN SUPERBONUS PER LE PMI"</i>	6
31	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>GENERAL CONTRACTOR, LA SOLUZIONE DEL MANDATO SENZA RAPPRESENTANZA (G.Gavelli/B.Zanardi)</i>	7
Rubrica Lavoro				
35	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>LAVORO AUTONOMO E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA (A.Perulli)</i>	8
Rubrica Economia				
1	Italia Oggi	20/04/2021	<i>Int. a G.Tamburini: TAMBURINI: I GUAI DEI PORTI REGIONALIZZATI OGNI SCALO PROCEDE PER CONTO PROPRIO (C.Valentini)</i>	9
Rubrica Politica				
1	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>PARTITE IVA, AIUTO PER DUE SU TRE SOSTEGNO MEDIO DA 3MILA EURO (M.Mobili/G.Parente)</i>	11
11	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>RIGENERAZIONE, L'ALTOLA' DELLE IMPRESE AL DDL SENATO (G.Sa.)</i>	13
Rubrica Professionisti				
36	Il Sole 24 Ore	20/04/2021	<i>I PROFESSIONISTI DEL LAZIO REGGONO L'URTO COVID</i>	14
37	Italia Oggi	20/04/2021	<i>PROFESSIONISTI IN CRESCITA NEL LAZIO (M.Damiani)</i>	15
Rubrica UE				
1	Italia Oggi	20/04/2021	<i>ITALIA E FRANCIA RIFORMANO LA P.A. PER METTERLA AL PASSO CON BRUXELLES E OTTENERE I FONDI UE (T.Oldani)</i>	16
Rubrica Pubblica Amministrazione				
37	Italia Oggi	20/04/2021	<i>GLI ISCRITTI AGLI ORDINI PER IL RESTYLING DELLA P.A. (S.D'alessio)</i>	17

I crolli, le autostrade e il sistema (italiano) delle responsabilità

Il libro

Alberto Orioli

Quel maledetto 14 agosto del 2018 è crollato il ponte Morandi a Genova, 43 morti nel peggiore incubo, un viadotto che ti fa cadere nel vuoto. E uno Stato moderno, un'impresa moderna, un'architettura moderna non dovrebbero nemmeno lontanamente lasciare che ciò sia una possibilità reale, un accadimento plausibile ancorché raro. È per questo che Laura Galvagni, tanto fredda nel dare conto delle cifre quanto empatica nel descrivere la tragedia umana, nel suo *Autostrade in frantumi. Il crollo del Ponte Morandi e non solo: tra finanza e politica, una storia tipicamente italiana* non fa sconti a nessuno. Il ponte è crollato, ma è rimasto in piedi quel ponte invisibile che da sempre unisce, nel cosiddetto modello italiano, il mondo del capitalismo con le sponde della politica e dell'amministrazione. Gli stralli sono saltati forse anche per un atto di *hybris* architettonica, ma soprattutto per un coacervo di correttezza reali tra controllori e controllati che rendono difficile l'identificazione netta del colpevole. Che saranno i magistrati di Genova a indicare.

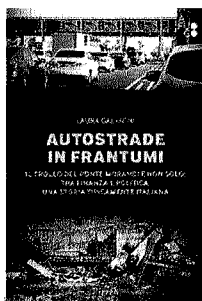
Per Galvagni, precisa e documentata, la famiglia Benetton ha vissuto l'investimento in Autostrade come fosse quello di un cassetista con un BTP di lunga durata, anche perché all'inizio è stato solo di 100 milioni. Senza troppo curarsi della gestione. Che era affidata allo storico manager di Ponzano Veneto, Gianni Mion, e soprattutto a Giovanni Castellucci, manager prima osannato come creatore di uno dei più importanti poli internazionali delle infrastrutture con l'alleanza con gli spagnoli di Abertis, poi finito nella polvere come capro espiatorio. Nella prima fase della vita di Autostrade tra il 2000 e il 2011 gli investimenti si facevano, non come promesso, ma in una parte superiore al 50%, poi tutto è cambiato e la spesa per investimenti è crollata. Quindi anche quella per la manutenzione e per i controlli. In crescita costante invece sono stati i dividendi fino a 1,86 miliardi del 2017.

Se per i Benetton le parole di Galvagni sono dure, lo stesso vale per la politica. La politica del Governo giallo verde che imbraccia subito la bandiera della revoca della concessione ai Benetton e la dà in pasto ai social. Il premier Conte, i vice Salvini e Di Maio e il ministro

Toninelli ripetono la parola chiave revoca in centinaia di apparizioni tv e social. La tragedia è immane e chiede chiarezza e una risposta sui colpevoli certa e rapida. Ma per rozzezza argomentativa, velleitarismo politico e imperizia istituzionale il *pressing* del governo Conte 1 finisce in un'*impasse* finanziario, perché la revoca costa 20 miliardi, e in Vietnam giudiziario che porta ai tempi lunghi per una soluzione non ancora arrivata.

Quella che fu una delle privatizzazioni esemplari nel 1997 perché veniva affidata ai privati l'azienda simbolo del miracolo economico (quella dell'Autostrada del Sole, studiata e invidiata anche dagli altri Paesi europei) ora torna al centro di una ripubblicizzazione. Ma il gruppo Benetton non intende svendere la sua quota al nuovo acquirente pubblico (Cdp). Cosa che nemmeno i fondi intendono fare. Da qui l'*impasse*. Non c'è un problema di capitalismo etico, ma un problema di *business as usual*. È una tragedia quella del Ponte Morandi, ma la storia rischia di tramutare quel dramma in una porta girevole del destino. Nel '97 quando vennero organizzate le privatizzazioni, alla Direzione generale del Tesoro, che curava direttamente i dossier, c'era Mario Draghi. Ora Draghi è a Palazzo Chigi, proprio mentre il Tesoro cerca di concludere il nuovo ingresso dello Stato nelle autostrade. Finora non si è espresso, lascia fare al mercato. Ma prima o poi il dossier tornerà nelle sue mani. Vent'anni di errori meritano un esame ai massimi livelli. Errori nella scrittura della convenzione, errori nelle procedure di controllo, nella definizione degli investimenti e delle tariffe e anche errori nella progettazione architettonica. Bisognerà fare giustizia per i 43 morti e ciò significa anche impedire che in futuro si ricrei quel grumo di connivenze ambigue diventato specchio dell'intero Paese. E poi, come sottolinea Galvagni, bisognerà anche ridare all'Italia un'azienda fondamentale per lo sviluppo delle infrastrutture, capace di generare posti di lavoro e investimenti. E magari di diventare specchio di un Paese che ha imparato come funziona il sistema delle responsabilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

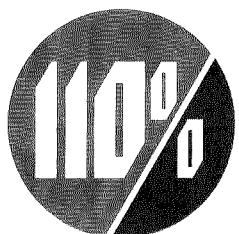


AUTOSTRADE IN FRANTUMI

Il libro della giornalista del Sole 24 Ore Laura Galvagni esce oggi per Rizzoli (pagg. 192, € 17,00).



Superbonus 110%
Commercialisti,
nuova check list
per il visto
di conformità



Giorgio Gavelli
— a pagina 31

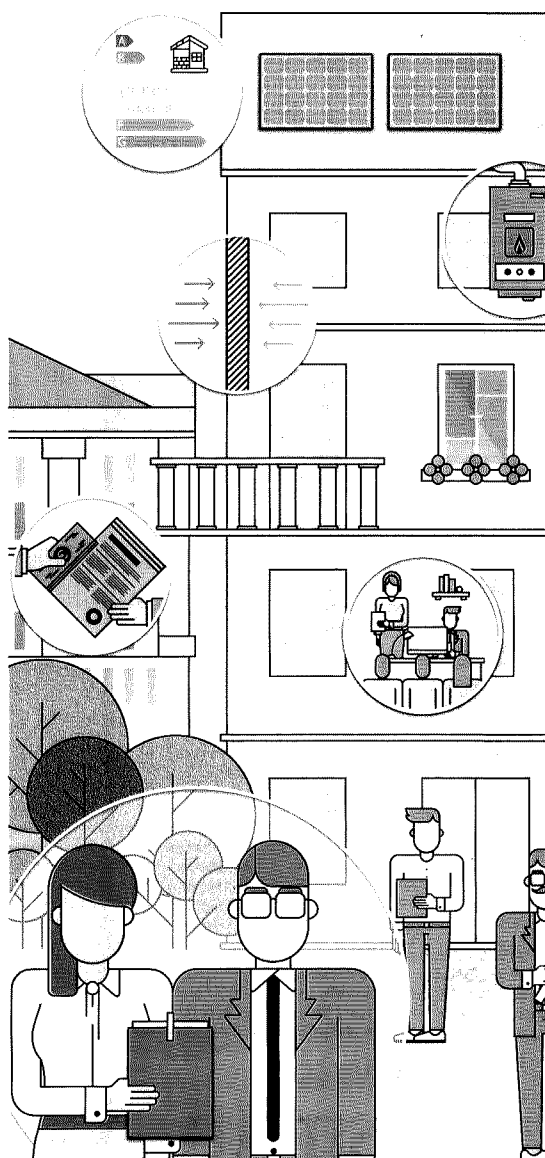
Norme & Tributi Il superbonus del 110% #59



NT+FISCO
La registrazione dei preliminari non
dipende dalla modalità della firma
La rubrica di AssoSoftware
ntplusfisco.ilssole24ore.com/speciali



L'APPUNTAMENTO
Proseguono gli approfondimenti
che due volte alla settimana (il martedì
e il venerdì) saranno dedicati ad anali-
zare casi concreti legati al superbonus



I commercialisti aggiornano la check list per i visti

Gli strumenti. Dal Consiglio nazionale nuovi documenti a supporto dei professionisti: arrivano i modelli di dichiarazione sostitutiva

Giorgio Gavelli

Si aggiorna e si amplia il set documentale a disposizione del soggetto incaricato di rilasciare il visto di conformità ai fini del superbonus 110 per cento.

Il Consiglio nazionale dei dottori commercialisti, in collaborazione con la Fondazione nazionale dei commercialisti, ha diffuso una nuova edizione del documento di ricerca dedicato alle check list utili per l'asseverazione di conformità necessaria per permettere al beneficiario della detrazione di monetizzarla, trasformandola in un credito d'imposta cedibile o richiedendo lo sconto in fattura.

Rispetto all'analogo documento pubblicato lo scorso 26 novembre, vengono ripercorse le novità previste dalla legge di Bilancio 2021, citando anche alcuni interventi interpretativi dell'agenzia, nel frattempo diffusi sui temi più delicati. Queste novità hanno comportato un restyling delle due check list (viene, infatti, mantenuta la distinzione tra interventi sismabonus ed ecobonus): tra le modifiche spiccano quelle rese necessarie dall'estensione, tra gli immobili agevolabili, degli edifici con unico proprietario persona fisica (o con identica proprietà) composti da due a

quattro unità immobiliari distintamente accatastate.

Inoltre, vengono inseriti gli interventi (trainati ecobonus) di eliminazione delle barriere architettoniche e viene rivista la parte sulle spese ammissibili in caso di installazione delle colonnine di ricarica. Ampiamente rimaneggiato anche lo schema sulle spese detraibili per gli interventi di risparmio energetico sulla singola unità immobiliare.

Tra gli elementi da acquisire ai fini dell'attestazione, viene precisata l'ipotesi del professionista che rilascia il visto sul solo intervento trainato (ad esempio in ambito condominiale): deve verificare la documentazione - ed il relativo visto - attinente l'intervento trainante, che costituisce presupposto indispensabile (circolare n. 30/E/2020).

Assai utili per i professionisti sono i documenti che vengono proposti nell'area riservata del sito. Vi si trovano, infatti, in formato modificabile, le bozze del preventivo e del mandato professionale e quelle delle principali dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà richiamate dalle check list, in modo da standardizzare e velocizzare il lavoro di raccolta dei documenti indispensabili per il rilascio del visto di conformità.

Il documento di ricerca, oltre a ribadire che l'attestazione prevista per il superbonus appartiene alla cate-

goria dei visti leggeri, che prevedono un'attività di controllo formale e non di merito da parte del professionista incaricato (o del responsabile del Caf), ritorna sul tema del compenso professionale.

In primo luogo, si rammenta che tanto la normativa (articolo 9, comma 4 Dl n. 1/2012) quanto il Codice deontologico (articolo 25) richiedono la predisposizione di un preventivo; la sua assenza costituisce elemento di valutazione negativo in caso di liquidazione giudiziale del compenso in base al Dm n. 140/2012. In mancanza di accordo, il giudice potrà fare riferimento, per valorizzare l'attività di consulenza, all'articolo 26 del citato decreto, il cui comma 2 rimanda al riquadro 8.2 della tabella C.

Per l'apposizione del visto, invece, la norma di riferimento è l'articolo 21 del decreto, con le maggiorazioni o riduzioni previste dall'articolo 18. Secondo il Consiglio nazionale, dal momento che sono state abrogate le tariffe professionali, il compenso può essere liberamente concordato tra le parti tenendo conto dell'impegno profuso, dell'importanza, difficoltà e complessità della pratica, nonché dell'urgenza richiesta. Un benchmark di riferimento, ad ogni modo, viene indicato nell'intervallo compreso tra l'1% e il 3% del bonus attestato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUDIZIONI DEF

Commercialisti: «Un superbonus per le Pmi»

I commercialisti, ieri in audizione sul Documento di economia e finanza (Def), presso le Commissioni Finanza e Tesoro, hanno detto di apprezzare il quadro confortante che arriva dalle previsioni programmatiche, ma chiedono interventi mirati, qualitativi e non solo quantitativi. La categoria invita il Governo di essere coraggioso e avanza alcune proposte come un "superbonus" a favore della capitalizzazione delle Pmi, con particolare riguardo a quelle che hanno chiesto allo Stato la garanzia sui prestiti, e tempi molto più lunghi per la restituzione dei finanziamenti erogati con garanzie statali. Dai commercialisti arriva anche l'appello di dare adeguate risorse a misure finalizzate all'incentivazione dell'investimento privato dato che per il pubblico il problema non sono i finanziamenti ma la burocrazia. Sul Def, sempre ieri, è arrivato anche il parere positivo di Confprofessioni per l'indirizzo di politica economica di ampio respiro, che però segnala il rischio di una ripresa senza occupazione se non sarà realizzato un sistema di welfare davvero universale, che coinvolga anche le professioni ordinistiche, e se non si mette mano alla riforma delle politiche attive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Norme & Tributi

Società estere, tempi stretti per la distribuzione delle riserve



159329

General contractor, la soluzione del mandato senza rappresentanza

Lo stop delle Entrate

Giorgio Gavelli
Barbara Zanardi

Come gestire contrattualmente ed operativamente (ai fini delle detrazioni edilizie) i rapporti tra le imprese affidatarie e il general contractor (GC) e tra quest'ultimo e il committente finale? La risposta ad interpellato n. 254 dell'agenzia delle Entrate (confermato, nella sostanza dal n. 261 di ieri, si veda l'articolo nella pagina) indica una strada per far coesistere l'intervento di questa figura con la sicurezza di poter correttamente acquisire l'agevolazione fiscale nelle sue varie forme (detrazione, cessione del credito o sconto in fattura).

Lo schema del mandato

Con riferimento alle spese professionali addebitate direttamente al General Contractor e da quest'ultimo "ribaltate" in varia misura sul committente/cliente finale, l'Agenzia riconosce come valida - ai fini della fruizione delle agevolazioni e dell'opzione per cessione/sconto in fattura - la modalità del mandato senza rappresentanza conferito dal committente al GC. Tale modalità prevede che i servizi professionali siano fatturati dai vari soggetti al GC che poi li riaddebita, indicando separatamente il corrispettivo per il proprio intervento, al committente.

L'Agenzia, in particolare, precisa che nel caso del mandato senza rappresentanza il riaddebito delle prestazioni professionali deve essere reso completamente trasparente, mediante la scomposizione del corrispettivo fatturato dal GC tra le diverse componenti di costo, ed in assenza di ricarico.

Se risulta ora confermata la possibilità che il beneficiario del Superbonus possa esercitare l'opzione per lo sconto in fattura in re-

lazione ai costi che l'impresa GC fatturerà per la realizzazione di interventi specifici agevolati, inclusi quelli relativi ai servizi professionali necessari per lo svolgimento dei lavori e per l'effettuazione delle pratiche amministrative e fiscali inerenti l'agevolazione (visto di conformità e asseverazioni), ancora non è chiaro se sia considerata valida dall'Agenzia la gestione del rapporto tra GC e committente secondo lo schema del mandato con rappresentanza. Tale modalità di gestione prevede un rapporto diretto contrattuale diretto tra committente ed esecutori (professionisti compresi) ma con delega di pagamento conferita al GC, che

anticipa i pagamenti delle varie prestazioni fatturate al committente. Il riaddebito a quest'ultimo soggetto avviene in regime di esclusione Iva ex articolo 15 del Dpr 633/1972, come somme anticipate in nome e per conto del cliente. Dal punto di vista formale, può sorgere il dubbio che, su queste spese così "ribaltate", si possa operare o meno lo "sconto in fattura", generalmente offerto dal GC al committente.

Fatture dirette al committente

Meno pratica, ma certamente ammessa in quanto coerente con il dettato normativo, infine, è la modalità dell'emissione delle fatture per gli interventi direttamente al committente, con il GC che addebita il proprio compenso di coordinamento ai prestatori d'opera (per i quali, peraltro, la deducibilità di tale costo - in quanto inerente - è difficilmente contestabile, essendo il GC a indicare al committente le imprese e i professionisti da coinvolgere).

Tale modalità, tuttavia, è ritenuta non efficiente dagli operatori perché, in caso di opzione per lo sconto o la cessione, moltiplica i documenti che giungono al committente e i conseguenti adempimenti (opzioni, comunicazioni, etc.) rendendo complesso quello che, invece, proprio la scelta di affidarsi al GC

vuole semplificare.

Fattura separata

L'Agenzia - in linea con quanto anticipato dalla Dre Lombardia nella risposta n. 904-334/2021 - ribadisce che il compenso eventualmente corrisposto al GC per l'attività di "mero" coordinamento svolta e per lo sconto in fattura applicato, si qualifica come costo non direttamente imputabile alla realizzazione dell'intervento ed è dunque escluso dall'agevolazione. La prima conseguenza diretta della posizione dell'Agenzia è certamente la necessità che il committente richieda una distinta fatturazione di questi compensi (ove dovuti): se è vero che non sono detraibili, essi vanno isolati dal resto delle spese. Tale cautela sarà richiesta anche dai professionisti abilitati e dai Caf a cui viene richiesto il rilascio del visto di conformità, nonché dai tecnici asseveratori, al fine di evitare che le spese "certificate" contengano importi esclusi dall'agevolazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Occorre che il GC
renda completamente
trasparente
il riaddebito delle
spese a lui fatturate**

L'intervento

LAVORO AUTONOMO E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA

di **Adalberto Perulli**

La prospettiva espansiva del diritto del lavoro è basata su iniziative del legislatore o della giurisprudenza. Si pensi, da un lato, alla proposta, più volte avanzata di uno "statuto dei lavori", oppure all'articolo 2, comma 1, del Dlgs 81/2015 che ha esteso la disciplina del rapporto di lavoro subordinato ai lavoratori etero-organizzati dal committente (oggi anche attraverso piattaforme digitali); dall'altro lato all'approccio "rimediabile" che propone di applicare le tutele a prescindere dalla qualificazione del rapporto di lavoro come subordinato, anche se la giurisprudenza ragiona per fattispecie e quindi a sussumere forme "grigie" nell'alveo della subordinazione, anche a costo di qualche forzatura.

In questo percorso espansivo è invece piuttosto trascurato il ruolo della contrattazione collettiva, nonostante alcune organizzazioni sindacali storiche abbiano, ormai da molti anni, cercato di creare strutture dedicate alle nuove forme di lavoro. Una situazione su cui hanno pesato diversi fattori: da un lato il tradizionale riferimento dell'attore sindacale al bacino del lavoro dipendente e al suo referente social-tipico (l'operaio della grande fabbrica); dall'altro, la difficoltà del sindacato a intercettare i bisogni e le richieste di rappresentanza collettiva degli interessi dei lavoratori autonomi, dei freelance, eccetera.

In altri sistemi giuridici questo gap è assai meno evidente, grazie a basi istituzionali più solide e a leggi che espressamente estendono i diritti di associazione sindacale e di contrattazione collettiva ai lavoratori autonomi: basti pensare alla Svezia, che già dagli anni '40 del secolo scorso ha esteso agli autonomi il diritto di contrattazione collettiva, e dagli anni '70 ha pure esteso agli

autonomi economicamente dipendenti i diritti di informazione e consultazione collettiva.

In Italia non esiste una legge sulla contrattazione collettiva, manca una base normativa solida e promozionale per estendere la contrattazione collettiva al lavoro autonomo. Vi sono però segmenti di contrattazione, alcuni dei quali previsti dalla legge, che dovrebbero essere valorizzati al meglio per sviluppare nuove forme di contrattazione di qualità "oltre" l'ambito del lavoro subordinato standard: il modello previsto all'articolo 2, comma 2, del Dlgs 81/2015 sulle collaborazioni etero-organizzate dal committente, che consente di disciplinare questi peculiari rapporti di lavoro autonomo con accordi nazionali secondo le esigenze dello specifico settore; alcune esperienze di categoria, come quella della contrattazione collettiva del settore bancario relative a figure ibride, che vedono convivere tra le stesse parti rapporti di lavoro subordinato e distinti rapporti di lavoro autonomo per lo svolgimento di attività di consulenza finanziaria.

La contrattazione collettiva dovrebbe quindi essere valorizzata anche nel campo del lavoro autonomo, che esprime un crescente bisogno di rappresentanza e di tutela sociale, che la crisi pandemica ha notevolmente amplificato.

Per far ciò bisogna introdurre dei cambiamenti, culturali e istituzionali: nel mercato del lavoro attuale il lavoro è un concetto unitario e al contempo differenziato, che va colto in una logica di ricomposizione, come un'unitas multiplex centrata sulla persona umana, non come semplice frammentazione e dispersione tipologica dei lavori.

Vi sono segnali importanti di risveglio sindacale, soprattutto a livello sovranazionale: penso, ad esempio, alla recente iniziativa della Ces (Confederazione europea dei sindacati) sulla difesa dei lavoratori autonomi in

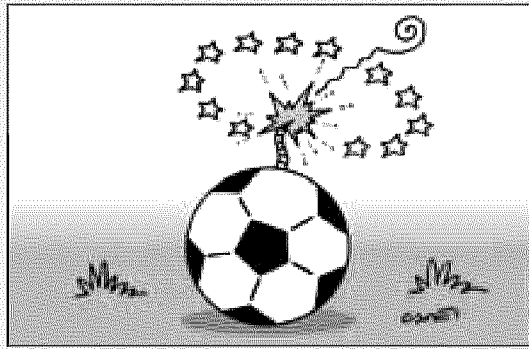
Europa. In questo senso la contrattazione nazionale, che storicamente è servita a tenere insieme le categorie del lavoro dipendente, dovrebbe svolgere un ruolo analogo nel campo del lavoro autonomo, con maggiore efficacia di quanto abbia fatto finora. È però necessario che il legislatore intervenga attribuendo chiaramente il diritto di contrattazione collettiva al lavoro autonomo, ciò che non è stato fatto con il cosiddetto Statuto del lavoro autonomo del 2017.

Sullo sfondo resta un tema cruciale, cioè il conflitto con il diritto della concorrenza. È urgente che il diritto europeo riconosca che il lavoratore autonomo non è un'impresa e che i contratti collettivi non sono degli accordi di cartello in violazione dell'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Anche su questo lo scenario sta cambiando, grazie alla consultazione pubblica lanciata dalla Commissione europea che intende presentare una proposta in questa materia entro il 2021.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Tamburini: i guai dei porti regionalizzati
 Ogni scalo procede per conto proprio**



«La sessantina di porti lungo le coste sconta da decenni dinamiche regionalistiche, analoghe a quelle i cui effetti negativi abbiamo visto anche nella gestione delle misure sanitarie». Lo dice l'economista Gualtiero Tamburini, secondo il quale «la competizione internazionale richiederebbe il maggior sforzo possibile verso il coordinamento e la specializzazione, senza costose duplicazioni di funzioni». Per Tamburini l'Italia potrà recitare un ruolo nella filiera logistica dei traffici che transitano e approdano nel Mediterraneo soltanto se la politica si impegnerà su questo grande e decisivo punto dello sviluppo.

Valentini a pag. 11

Gualtiero Tamburini, economista: come nella sanità ognuno procede per proprio conto

I guai dei porti regionalizzati

Non viene sfruttata la loro presenza nel Mediterraneo

DI CARLO VALENTINI

«**U**na delle chiavi strategiche del rilancio del paese è il trasporto marittimo, per troppo tempo sottovalutato. Anche il Recovery Plan lo menziona espressamente come settore prioritario con l'obiettivo di accelerare la produzione e l'utilizzo di navi moderne ambientalmente sostenibili e colmare il deficit di investimenti utili per accelerare la transizione green delle navi europee verso gli obiettivi di rispetto dell'ambiente che l'Europa intende raggiungere entro il 2030. Non a caso il ministro delle Infrastrutture e quello della Transizione ecologica, in accordo con Assarmatori, hanno già previsto uno stanziamento di 500 milioni di euro per favorire il rinnovo e il *refitting* della flotta italiana di navi traghetti con grande attenzione al trasporto pubblico locale e ai collegamenti con le isole». **Gualtiero Tamburini**, economista (università di Bologna e Urbino, ricercatore alla London School of Economics), ex presidente di Nomisma, è l'autore del Rapporto *Shipping Italia* (Nomisma e Assarmatori), ovvero come valorizzare i nostri mari e renderli protagonisti del rilancio post Covid del paese. Il business del mare è spesso snobbato mentre ha numeri rilevanti che potrebbero ulteriormente svilupparsi: «Il settore marittimo italiano nel

complesso (merci e passeggeri), fino a prima della pandemia esprimeva una produzione pari a 12,670 miliardi di euro», dice, «a cui sono da aggiungere altri 24 miliardi di valore indiretto e indotto, con 48.807 posti di lavoro, che per effetto delle rotazioni degli equipaggi significa un coinvolgimento ogni anno di oltre 66 mila lavoratori. Il 56% dei volumi importati e il 43% di quelli esportati viaggia su nave. La quota di mercato delle imprese italiane, in un contesto di accelerata competizione globale, tuttavia, si è notevolmente ridotta, passata dal 15,8% del 2008 al 9,1% nel 2019. Fa eccezione il comparto Ro-Ro (traghetti) che è una eccellenza tutta italiana, che ha continuato a crescere e che oggi detiene oltre il 42% del proprio mercato. Qui il trasporto marittimo garantisce la continuità territoriale e gli approvvigionamenti in ambito domestico poiché oltre 6,6 milioni di italiani vivono su un'isola».

Domanda. Che cosa dovrebbe fare il governo per sostenere il trasporto marittimo?

Risposta. Lavorare insieme all'Europa sia per promuovere la transizione tecnologica *carbon free* sia per la protezione dalla concorrenza sleale operata da Paesi terzi.

D. L'Europa come si sta muovendo?

R. La Commissione ha affrontato il problema della perdita di competitività delle marinerie degli Stati membri. Per far fronte al rischio di delocalizzazione delle compagnie

di navigazione a favore di paesi extra-Ue con una bassa imposizione fiscale e risibile protezione sociale della forza lavoro, sono state introdotte misure che consentono agli Stati membri di accordare una riduzione fino a zero delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi comunitari imbarcati su navi registrate in uno stato membro e delle imposte sulle società per le attività di trasporto marittimo. In compenso il settore restituisce ai paesi Ue parte dei sussidi. Per esempio nel 2019 ha generato versamenti nelle casse dello Stato italiano per 326 milioni di euro di imposte, oltre a garantire l'introito di oltre 1,5 miliardi di euro di dazi sulle merci movimentate nei porti nazionali.

D. I porti italiani sono concorrenziali?

R. La sessantina di porti disseminati lungo le coste sconta da decenni dinamiche regionalistiche, analoghe a quelle i cui effetti negativi abbiamo visto recentemente intervenire anche nella gestione delle misure sanitarie. La competizione internazionale richiederebbe il maggiore sforzo possibile verso il coordinamento e la specializzazione, evitando costose duplicazioni di funzioni che impediscono di raggiungere soglie di efficienza adeguata nei singoli porti.

D. Qual è lo stato di salute della cantieristica italiana?

R. Vanta sistemi di eccellenza per esempio

nelle navi da crociera, poi produttori di sistemi e componenti a uso navale che sono al top. Si deve

confrontare con una accesa e sovente sleale competizione internazionale, soprattutto quella dei produttori asiatici. È ingiusto chiedere favoritismi come non difendere i campioni nazionali, o europei, assaliti in modo non regolare.

D. Il Covid sta creando difficoltà nei trasporti marittimi, pochi container e noli alle stelle. Situazione passeggera o che continuerà?

R. Verosimilmente passeggera, dovuta agli effetti della pandemia, che ha causato un'alterazione degli equilibri tra domanda e offerta di beni nelle varie regioni del mondo soprattutto a causa delle chiusure non sincronizzate. L'orizzonte temporale del ripristino degli equilibri precedenti è materia dei virologi.

D. A proposito di Covid, il trasporto passeggeri, soprattutto le crociere, sono in forte crisi. Riusciranno a ritrovare i numeri pre-emergenza?

R. Il settore delle crociere, in Italia più forte che negli altri paesi europei, ha vissuto anni di crescita accelerata dei passeggeri, circa il 30% nell'ultimo decennio. L'offerta si era ampliata e l'occupazione era cresciuta notevolmente. Lo stato attuale di crisi è prettamente congiunturale, dovuto all'emergenza sanitaria. La nostra indagine ha evidenziato le profonde flessioni nel 2020: crociera

