

OGGI A ROMA GLI "STATI GENERALI" DELLA LOGISTICA. MA IL GOVERNO È DIVISO

Riforma dei porti e caso Costa la settimana di fuoco di Lupi

Sindacati e operatori già in trincea. Venerdì il vertice con Thamm

GIORGIO CAROZZI

GENOVA. Politici e manager si giudicano dalle azioni, anche dai gesti simbolici, soprattutto dallo scarto tra le parole e i fatti. In questo senso Maurizio Lupi, ministro dei Trasporti, e l'ad di Costa Michael Thamm, sembrano da qualche tempo i gemelli del gol alla rovescia, capaci entrambi di calamitare avversione e perplessità dalla stragrande maggioranza di chi vive di porti e shipping.

L'abecedario della logistica che Lupi propone oggi al mondo dei porti convocato per non più di due ore in un teatro romano, la dice lunga sulla consapevolezza dei problemi

e sulla volontà di risolverli. Nessuna scelta né un programma, solo un libro di istruzione elementare per imparare a leggere e scrivere, il peggio del doroteismo e dell'inutilità. Accompagnato dalla geniale trovata dell'Agenzia nazionale che dovrebbe togliere competenze alle Authority: triplica la governance dei porti anziché semplificarla. Anche Renzi aveva pensato a qualcosa del genere, ma solo per decapitare tutti gli enti. E mentre l'apparato ministeriale di Lupi è ormai il simbolo della conservazione e del con-

sociativismo trasversale, il ministero della Difesa tenta di fagocitare le Capitanerie, quello dello Sviluppo vuole distruggere le Compagnie e liberalizzare i servizi più importanti per la sicurezza, il ministero dell'Economia cerca di minare il federalismo finanziario. Scelte immediate e strategiche per la modernizzazione del Paese? Zero. Non risultano provvedimenti, anche di segno fiscale, che dettino le regole per rilanciare traffici, lavoro e attività di impresa. All'appuntamento odierno

nella Capitale, presidenti e commissari delle Autorità portuali piombano come fossero marziani: non solo per difendere i rispettivi territori, ma so-

prattutto per pretendere investimenti pubblici per opere inutili, per un valore complessivo che oscilla tra i 15 e i 25 miliardi di euro. Non basterebbero un paio di Finanziarie per accontentarli tutti.

Così come non è sufficiente un pallottoliere per quantificare l'importo equivalente agli sgravi fiscali per gli equipaggi italiani delle navi di Costa Crociere. Resta per ora impossibile decifrare le motivazioni che hanno indotto Michael Thamm a scatenare un pandemonio nel segno dell'anti italianità. Perché le leggi, caso

PERPLESSITÀ
Nessuna proposta
è ancora arrivata
per attirare
traffici verso
l'Italia



Il porto di Napoli. In primo piano la stazione marittima

La proposta dei capitani italiani
Lettich: «Serve l'obbligo di laurea
per chi si trova a comandare una nave»

... GENOVA. **Aumentare i percorsi formativi e pensare a una laurea per rilanciare le competenze e la credibilità nel mercato globale degli uomini di mare italiani. È questa la proposta lanciata dai capitani di tutta Italia riuniti in questi giorni a Genova. Ad avanzare la proposta è stato Giovanni Lettich, ex capo piloti del porto di Genova: «La tracciabilità del percorso formativo di istruzione è la via maestra per difendere i nostri ufficiali. Il nostro compito è doppio: garantire qualità e tutelare la professionalità dei nostri capitani. Ci rendiamo conto che il nostro sistema formativo non è più al passo rispetto agli altri Paesi. Parliamo di una laurea triennale, ma dobbiamo cominciare a smuovere il sistema, altrimenti rischiamo di non essere più competitiva».**

più unico che raro, sono tutte a favore dello sviluppo del business. Il doppio registro navale introduce dal 1998 una fiscalità a favore dell'equipaggio e consente l'imbarco di personale extracomunitario su navi battenti bandiera italiana. La tassazione forfettaria basata sul tonnellaggio risale invece al 2001. Fonti interne della compagnia ipotizzano che gli sgravi siano nell'ordine di almeno 20-25 milioni di euro all'anno. Si può ipotizzare anche che la tassazione non abbia mai superato il 5% dell'utile netto registrato, certamente favorevole, ben lontana dal regime fiscale imposto alle aziende italiane.

Costa e Aida, che batte bandiera italiana ma ha sede in Germania, insieme hanno totalizzato negli ultimi anni (eccetto logicamente il 2012) un utile di oltre 400.000.000 di euro. Un'azienda italiana normale avrebbe pagato imposte per il 50% circa invece del 5%. Ma è con operazioni simili, del tutto assenti nei porti, che il sistema-Italia guadagna prestigio e competitività, consolida l'insediamento delle multinazionali e garantisce occupazione. Del resto, non potendo offrire a Costa Crociere niente di simile, lo stesso Comune di Amburgo - dove Thamm vorrebbe trasferire quattro divisioni della compagnia genovese - mette a disposizione interventi alternativi, configurabili come aiuti di Stato camuffati: dai prestiti agevolati agli investimenti nei capitali sociali. Non risulta che Confindustria e Confindustria, si siano mosse con destrezza nei palazzi del potere per smascherare questa complessa ragnatela di interessi stranazionali: anzi, con i loro silenzi gareggiano nello scavalcarsi a destra.

E così, ecco l'ultimo colpo di teatro: ora tocca a Lupi sfidare Angela Merkel.