

RASSEGNA STAMPA 26 OTTOBRE 2012

Fonte:



Porto, De Magistris dice no a Dassatti

Napoli - Della possibilità e del desiderio di rimanere per altri quattro anni alla presidenza del porto di Napoli, Luciano Dassatti non aveva mai fatto mistero. Aveva sempre affermato «Se me lo chiederanno, sarò ben felice di accettare» ma ieri, alle sue speranze, ha bruscamente messo uno stop il sindaco del capoluogo campano Luigi De Magistris.

«Il porto di Napoli ha bisogno di una nuova guida» ha, infatti affermato ieri il primo cittadino nel corso del convegno «Traffici, turismo e sviluppo» a Castel dell'Ovo, facendo chiaramente intendere che Dassatti non sarà certamente proposto dal Comune. «Dassatti ha lavorato molto bene - ha continuato De Magistris (foto) – ma il porto di Napoli ha bisogno di una nuova guida», proprio perché, a fronte del grande progetto per il porto destinato a rivoluzionare moli, banchine ed aree «è necessario agire più rapidamente. Ci sono i fondi, e sono consistenti, per cui vanno spesi presto e bene. Dopo la nomina del nuovo presidente dovremo agire proseguendo sulla scia della collaborazione istituzionale ma andando più rapidamente, anche affrontando resistenze».

«Ci sono - ha concluso De Magistris - resistenze motivate su cui bisogna discutere, ma anche resistenze di qualcuno che non vuole il cambiamento». Per Dassatti, dunque, fine della corsa, almeno per il Comune. Ma è difficile che, prima dell'uscita di ieri, De Magistris non si sia già consultato con gli altri enti preposti all'indicazione della terna. Ora serve, secondo il sindaco, una «persona dinamica competente, onesta, preparata, con un grande cuore ed una grande voglia di lavorare senza sosta».

Sulle banchine impazza il toto-nomine: si fanno i nomi di Nicola Coccia, ex presidente di Confitarma, attualmente alla guida di Terminal Napoli, Pasquale Legora de Feo, ad di Conateco e vicepresidente dell'Unione degli Industriali, Raffaele Aiello ad di Snav, la società che fa capo ad Aponte e dell'ammiraglio Domenico Picone che da poco ha lasciato il comando della direzione Marittima della Campania per limiti di età. Molti consensi si concentrerebbero su Umberto Masucci, che ha ricoperto le presidenze mondiale, europea e nazionale degli agenti marittimi, attuale vicepresidente della Federazione del Mare. Fin qui le indiscrezioni ma in molti sono convinti che il nome del futuro presidente, quello che siederà sulla poltrona dell'Ente di Piazzale Pisacane, debba ancora uscire dalle nebbie dei palazzi.

Bianca D'antonio

Savona “soffia” Grimaldi a Genova

Genova - La battaglia sull'autoproduzione, lanciata quest'estate da alcuni armatori del settore traghetti, ha aperto una querelle fra i porti di Genova e Savona. C'è chi parla di dumping e chi replica che invece tutto è regolare, mentre i sindacati non sono ancora riusciti a esprimere una posizione unitaria sul caso. In ballo c'è un traffico da 40.000 camion ogni anno fra Italia e Spagna.

Durante una recente convention a Palermo, il presidente della compagnia Grimaldi Napoli, Manuel Grimaldi (foto), ha spiegato di aver portato un servizio ro-ro nel porto di Savona, invece che a Genova, perché era meno costoso e poneva meno vincoli. Il vincolo principale a cui probabilmente si riferiva Grimaldi è quello relativo a chi può compiere le operazioni di rizzaggio e derizzaggio del carico a bordo della nave. La legge 84 è ambigua in proposito e consente un'interpretazione che si è tradotta in pratiche diverse fra i due scali liguri. Nella riforma dei porti in votazione in Parlamento, tra l'altro, non c'è traccia di chiarimenti su questo punto.

A Genova queste operazioni vengono svolte dai lavoratori della Compagnia unica, che opera in regime di articolo 17 della legge 84. Secondo il console della Compagnia, Antonio Benvenuti, rizzaggio e derizzaggio fanno parte dell'attività di carico e scarico e quindi non possono essere compiute in autoproduzione senza un'autorizzazione da parte dell'Autorità portuale. Secondo il commissario del porto di Savona, Rino Canavese, invece, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio non sono autoproduzione e quindi non richiedono autorizzazione. «L'Autorità portuale - spiega - interviene quando non c'è rispetto delle regole. In questo caso c'è un'intesa sottoscritta da Compagnia e terminalista»

La questione è sorta intorno a un servizio per Barcellona e Valencia che dal primo luglio scorso, per tre volte alla settimana, parte dal Savona Terminal Auto. Si tratta di un traffico da 400.000 metri lineari all'anno. I sindacati si sono sempre detti contrari all'autoproduzione nei porti, ma su questo caso non si sono ancora espressi. Claudio Schivo, segretario provinciale della Filt-Cgil di Savona, ammette che il caso del servizio Grimaldi ha ancora aspetti confusi e da chiarire: «La compagnia marittima - sostiene però - sta cercando di forzare la situazione». Nel frattempo, rizzaggio e derizzaggio a Savona vengono eseguiti «in maniera promiscua. A bordo i lavoratori portuali operano assieme a quelli della nave». Finora Grimaldi si era servito soltanto del terminal San Giorgio di Genova, che gestisce i due servizi per Catania-Malta e per Palermo, per un totale di 1,2 milioni di ml all'anno. «Le Autostrade del mare - spiega il direttore del terminal genovese, Maurizio Anselmo - hanno continuato a crescere anche negli anni di flessione dei container. Nel nostro terminal aumenteranno del 40% nel 2012. Ma non possiamo sederci sugli allori, dobbiamo scegliere se questa è un'opportunità o un rischio».

Alberto Ghiara

COSTA SULL'IMU: «NON È DOVUTA»

DARIO FRECCERO

SAVONA. «Quella di Genova è una stazione marittima aperta al pubblico, con attività commerciali, ed è ovvio che paghino l'Imu. Quello di Savona un Palacrociere puro, senza spazi commerciali, chiuso al pubblico e aperto solo ai crocieristi, che per questo è esente come una stazione ferroviaria». Beniamino Maltese, direttore finanziario di Costa Crociere, difende il "privilegio" del Palacrociere di Savona che - caso abbastanza unico tra i porti italiani, dopo la Finanziaria 2007 che ha modificato la normativa in materia - funziona da quasi 10 anni senza rendere neppure un euro al Comune.

«A suo tempo, nel 2003, avevo seguito la questione dell'accatastamento del neonato Palacrociere perché costruendolo c'eravamo posti il dubbio - spiega il dirigente Costa, Maltese - la scelta era stata di adottare lo stesso criterio delle stazioni ferroviarie, degli aeroporti e delle stazioni marittime pure, senza spazi commerciali, per cui era prevista la classificazione come

"E1" che esenta dal pagamento dell'Ici-Imu. Decidemmo così d'accordo con l'Authority dell'epoca anche per non danneggiare il tessuto economico di Savona che essendo una città piccola, con il porto al suo interno, avrebbe potuto risentire di nuovi negozi e attività commerciali. Da qui la scelta di un terminal in cui possono entrare solo i passeggeri Costa con titolo di viaggio e in nessun caso cittadini esterni. Ecco perché rivendichiamo come cor-

retta la classificazione "E1" che non è affatto un "privilegio" ma la logica conseguenza di una scelta concordata». «In buona sostanza - prosegue Beniamino Maltese - l'attuale Palacrociere è un'appendice, una prosecuzione della nave a terra e le due piccole attività sono giusto punti di primo ristoro e un'edicola che peraltro vanno quasi in perdita visto il ridotto movimento che registrano nei soli giorni in cui c'è la nave e senza poter beneficiare di clienti esterni. Tutto questo è possibile

perché questo terminal è solo di servizio alle navi Costa e quindi è facile da controllare».

«Questi unici due servizi, appunto un'edicola e un baretto - precisa il dirigente Costa - stiamo parlando di circa 100 mq su 20 mila totali e del nuovo costruendo. Nuovo in cui non ci saranno altri servizi visto che sarà una struttura satellite della prima e basteranno quelli che già ci sono». Ma ciò che contestano le altre società è il principio: «Chiaro che ognuno paga su quel che ha, ma la norma va applicata in modo omogeneo», ha spiegato l'ad di Stazioni Marittime Edoardo Monzani.

E lo spiazzo esterno per le auto?

«Anche questo non è un park ma solo una zona di movimentazione mezzi - conclude il manager - il passeggero arriva, lascia il suo mezzo, poi c'è un servizio che prende quel mezzo e lo deposita in un'area al di fuori del territorio portuale. Contrariamente al terminal di Venezia, dove ci sono aree con parcheggi e tariffe orarie, qui c'è solo una facilitazione per i crocieristi. Come Savona è configurato il terminal di Trieste: una struttura esclusivamente destinata alla movimentazione dei passeggeri e senza attività commerciali».

Lunedì l'argomento sarà comunque al centro di un vertice nell'Autorità portuale di Savona dopo che il Comune ha chiesto all'ente porto di approfondire l'argomento e chiarirsi. Secondo gli uffici comunali, infatti, almeno bar ed edicola una quota di Imu dovrebbero pagarla non solo nel 2012 ma anche negli anni passati. E ci sono dubbi pure su qualche ufficio del Palacrociere e sul salone per le convention che viene affittato tutto l'anno per seminari e incontri e quindi produce reddito. E poi c'è il tema della riclassificazione catastale di tutte le strutture portuali introdotto dalla Finanziaria del 2007 che a Savona, chissà perché, avrebbe tardato non poco. Norma che escluderebbe la possibilità di avere edifici portuali esenti da Imu.

Marcolin nuovo Segretario generale

Venezia - Il Comitato Portuale riunitosi oggi ha votato - senza voti contrari - la nomina di Claudia Marcolin (foto) a nuovo Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Venezia per il quadriennio 2012/2016.

Marcolin, 36 anni, padovana, laureata in Giurisprudenza all'Università di Padova ha conseguito un Master in Diritto ed Economia dell'Integrazione europea e in passato ha lavorato presso il gruppo Autostrade Brescia-Padova Spa.

Tra il 2005 e il 2008 ha ricoperto il ruolo di policy advisor presso la Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo dedicandosi a numerosi dossier tra cui: sicurezza marittima e delle infrastrutture stradali, direttiva "Eurovignette" e regolamento finanziario delle reti TEN-T.

Dal settembre 2008 dirige lo staff del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa occupandosi del coordinamento delle direzioni dell'ente nelle attività strategiche.

Si allontana joint venture Taranto - Rotterdam

TARANTO - Si allontana la costituzione della joint venture tra l'Autorità portuale di Rotterdam e quella di Taranto, società mista che avrebbe avuto il compito di valorizzare e razionalizzare le aree portuali e retroportuali del porto ionico e di attrarre investimenti sul territorio da parte di operatori nazionali e internazionali. Il memorandum d'intesa sottoscritto ad Aprile, che ha sancito l'alleanza della Puglia con il più grande porto europeo, ha portato alla redazione di uno studio sul porto tarantino, sul sistema portuale pugliese e italiano. Analisi che ha spinto l'Autorità portuale olandese a valutare negativamente la realizzazione della joint venture tra i due porti, limitando il rapporto alla sola consulenza.

«L'istruttoria - ha spiegato l'assessore regionale ai Trasporti, Guglielmo Minervini - ha evidenziato due criticità in particolare. Una è sostanzialmente legata alla crisi dell'Ilva: secondo l'analisi dell'Autorità portuale di Rotterdam venendo meno l'acciaieria, la più grande d'Europa, verrebbe meno anche il carattere industriale del porto di Taranto. Un pilastro giudicato da loro fondamentale».

«L'altra criticità individuata - ha aggiunto Minervini - è di carattere generale essendo legata al quadro normativo nazionale: sostengono che la rigidità delle norme italiane non consente lo sviluppo di un partenariato a valenza operativa, in grado di consentirgli l'entrata nella gestione del porto. In tal senso sono stati ascoltati dalla commissione parlamentare che sta istruendo la legge di riforma dei porti. La speranza è che in quel contesto sia valutata la possibilità d'inserire norme più aperte che consentano lo sviluppo dei partenariati. Considero quindi interlocutoria la conclusione manifestata dai dirigenti del porto di Rotterdam. Continueremo a lavorare sulle due criticità per fare in modo che la prospettiva non sia abbandonata. La loro disponibilità a continuare con una consulenza la collaborazione con la Puglia testimonia il valore che conferiscono alle potenzialità del porto di Taranto».

«Rca» continua ad investire su Trieste Servizi operati in joint con T.O. Delta

TRIESTE - La compagnia ferroviaria Rail Cargo Austria punta a una partnership duratura con il porto di Trieste. Lo conferma l'incontro svoltosi nella sede dell'Autorità portuale di Trieste, che ha visto riuniti Marina Monassi, presidente dell'Authority, Erik Regter e Franz Dirnbauer, rispettivamente ceo e direttore intermodale di Rail Cargo Austria, Leo Herze ceo di Rail Cargo Italia, il cap. Fabrizio Zerbini in rappresentanza di Trieste Marine Terminal (gruppo T. O. Delta) e Vincenzo Agostinelli, presidente di Adriafer.

Durante l'incontro sono stati illustrati i risultati dei servizi ferroviari operati in joint service tra T. O. Delta (molo VII) e Rail Cargo Austria, in collaborazione con Alpe Adria, che dal Gennaio 2012 collegano il terminal container di Trieste con il sud della Germania (Monaco ed Ulm), con l'Ungheria (Budapest) e la Repubblica Ceca.

«Le buone performance ottenute - ha affermato Erik Regter - anche grazie al supporto fondamentale di T. O. Delta / Trieste Marine terminal e di Alpe Adria, unitamente alla collaborazione con Adriafer, hanno confermato che la partnership con il porto di Trieste continuerà anche in futuro».

«I buoni risultati sono supportati anche dai numeri» ha di seguito aggiunto il cap. Zerbini: «Entro la fine dell'anno, saranno 2500 i treni transitati dall'inizio di attivazione del nuovo servizio, con buone previsioni di crescita dei numeri anche per il 2013 e con un ampliamento delle destinazioni servite».

Durante il meeting sono state ribadite sia l'importanza dell'unificazione della manovra ferroviaria nello scalo triestino, sia la necessità dell'apertura h 24 della stazione di Campo Marzio. Proprio su quest'ultimo punto, Rail Cargo Austria ha ribadito che si adopererà per coinvolgere gli altri attori ferroviari operanti nel porto, per inviare una richiesta congiunta a Rfi - Trenitalia per far estendere anche nelle ore notturne l'apertura della stazione di Campo Marzio.

Sul fronte della sostenibilità e dell'efficienza, Erik Regter ha sottolineato l'importanza di trovare velocemente soluzioni per migliorare la produttività del servizio e per ridurre i costi in vista di una maggiore competitività da offrire agli operatori che in questo modo potranno contare su collegamenti sempre più rapidi ed affidabili per raggiungere i mercati del Centro ed Est Europa.

Soddisfatta dell'incontro e dei risultati anche Marina Monassi: «Dobbiamo puntare sul potenziamento dei traffici cargo con Austria, Baviera e Ungheria. Quella con "Rca" è un'alleanza sicuramente strategica e vincente non solo per Trieste, ma per tutta la piattaforma logistica regionale».

Genova: l'8 e il 23 due giorni speciali per gli spedizionieri

Paolo Federici

MILANO - L'8 e il 23 sono due giorni "speciali" per gli spedizionieri genovesi. Sono i giorni nei quali vanno versati i dazi all'importazione. Poiché a Genova ci sono quattro diversi centri doganali (Passo Nuovo, Rivarolo, Aeroporto e Voltri) gli spedizionieri genovesi devono fare il giro delle "quattro" chiese per andare a pagare.

La giornata comincia con la visita in banca (talvolta in più di una banca!) per far preparare i quattro diversi assegni circolari (tutti intestati allo stesso beneficiario, la Tesoreria Provinciale dello Stato. Tutti, quindi, destinati ad essere versati sullo stesso conto bancario alla Banca d'Italia). Poi ognuno dei 250 spedizionieri genovesi prenderà la sua bella automobilina ed inizierà il tour per le strade di Genova.

Ad ogni fermata (in ognuno dei quattro "centri" di raccolta!) troverà la coda che si sarà formata perché anche gli "altri" si saranno presentati con i loro assegni per versare il dovuto.

E così, dopo aver lasciato l'ufficio verso le dieci di mattina, ognuno di loro tornerà allo stesso luogo di partenza verso le quattro o le cinque del pomeriggio.

Intanto i quattro "cassieri" dei quattro diversi centri doganali si prepareranno per versare sullo stesso conto bancario gli innumerevoli assegni circolari incassati.

E questo è solo quello che succede a Genova: 250 persone che perdono una intera giornata di lavoro per un incarico assurdo; 250 automobili che contribuiscono a far crescere il traffico nel capoluogo ligure; più di 1.500 litri di benzina sprecati inutilmente (per fare il giro dei quattro centri doganali si percorrono circa 50 chilometri. Un'auto consuma mediamente 6/7 litri per coprire, in città, una tale distanza. Ecco dunque come si arriva agli oltre 1.500 litri di benzina ...!)

Se poi moltiplichiamo il dato per il numero delle Dogane presenti in Italia (che sono non meno di 100) i numeri crescono in maniera esponenziale.

Tutto questo mentre in Germania e in Olanda per fare esattamente lo stesso lavoro (pagamento dei diritti doganali) qualcuno si sarà collegato al computer e in meno di "un minuto" avrà portato a termine esattamente la stessa operazione (facendo un bonifico bancario!).

Dedicando il resto delle sette ore e cinquantanove minuti di lavoro, a fare qualcosa di utile per far crescere l'economia della sua azienda e di riflesso quella del Paese.

Poi non ci spieghiamo perché in Italia continuiamo ad andare indietro ...!

Zim inserirà scali al porto israeliano di Ashdod nel servizio ZCA

Il transit time da New York ad Ashdod sarà di 22 giorni

Il prossimo mese la compagnia di navigazione Zim inserirà scali al porto israeliano di Ashdod nell'ambito del proprio servizio ZCA che collega il Mediterraneo con il Nord e Centro America. La nuova rotazione effettuerà scali ai porti di Haifa, Pireo, Genova, Tarragona, Halifax, New York, Savannah, Kingston, Tarragona, Ashdod, Haifa.

Il transit time da New York ad Ashdod sarà di 22 giorni. Il primo scalo al porto israeliano avverrà il 19 novembre con la nave *Zim Luanda*.

COSCO Pacific archivia la terza trimestrale con un utile netto di 101,3 milioni di dollari (+3%)

Nel periodo i terminal del gruppo hanno movimento un traffico di 14.576.903 container (+9%)

Il gruppo cinese COSCO Pacific, che è il principale terminalista nel settore dei container della Cina ed uno dei primi al mondo e che è attivo anche nella costruzione e nel noleggio di container rispettivamente attraverso la partecipazione del 22% circa nella China International Marine Containers (Group) Co. (CIMC) e attraverso la filiale Florens Container Holdings Ltd., ha archiviato il terzo trimestre di quest'anno con un utile netto di 101,3 milioni di dollari su ricavi per 183,0 milioni di dollari, con incrementi rispettivamente del 3% e del 14% sul corrispondente periodo del 2011. L'utile operativo è ammontato a 63,5 milioni di dollari (+19%).

Nei primi nove mesi del 2012 il gruppo ha registrato un utile netto di 288,3 milioni di dollari, in calo del 22% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno. I ricavi si sono attestati a 550,3 milioni di dollari (+25%) e l'utile operativo a 189,4 milioni di dollari (+35%).

Nel terzo trimestre di quest'anno i terminal del gruppo hanno movimento un traffico dei container pari a 14.576.903 teu, con una progressione del 9% sullo stesso periodo del 2011. Nei primi nove mesi del 2012 il traffico è stato pari a 41.453.763 container teu, in crescita del 10% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno.

Grandi opere, Governo diviso sul nuovo comitato di ministri

Giorgio Santilli

ROMA

Nel Governo è scontro sulla gestione delle grandi opere. Salta il disegno di legge di riforma degli appalti che oggi avrebbe dovuto fare il suo approdo al Consiglio dei ministri. Il casus belli è il nuovo comitato interministeriale per le grandi opere che non è piaciuto a Palazzo Chigi: il rischio che si è paventato è lo svuotamento del Cipe che oggi controlla la destinazione delle risorse destinate al comparto infrastrutturale.

La discussione si aggiorna al prossimo Consiglio dei ministri, quello di mercoledì 31 ottobre. «È necessario rimettere a punto alcuni aspetti del testo», è la motivazione ufficiale del ministero delle Infrastrutture. La riforma arriva soprattutto dal lavoro del viceministro Mario Ciaccia che questo provvedimento ha voluto per riordinare l'intera disciplina degli appalti, in una chiave di una maggiore partecipazione dei privati e di procedure più snelle.

Il Ddl aveva passato il vaglio del pre-Consiglio di martedì e la successiva riunione ad hoc di mercoledì a Palazzo Chigi il *débat public*, sia pure con alcuni aggiustamenti rispetto al testo originario. Si tratta della consultazione pubblica sul modello francese che dovrebbe aiutare a superare l'effetto Nimby, con una fase di ascolto preliminare degli interessi locali e un documento che provi a correggere gli errori più macroscopici di inserimento del progetto nel contesto. Sarebbe una rivoluzione per l'Italia: l'input era stato dato diretta-

mente da Mario Monti sei mesi fa, ai tempi dello scontro più acuto sulla Tav Torino-Lione, quando il premier aveva assunto su di sé l'impegno ad andare avanti con l'opera.

«La consultazione pubblica con gli attori locali - si legge nella relazione illustrativa del Ddl - ha la finalità di elevare il grado di tempestività e accuratezza dell'informazione pubblica sugli interventi infrastrutturali e di promuovere un più alto livello di consenso sociale e di partecipazione delle popolazioni interessate alle scelte progettuali e insediative effet-

tuate dall'organo politico». Una commissione composta da tre esperti avvierebbe e gestirebbe i procedimenti e sarebbe «organismo di natura tecnica dotato di alto grado di indipendenza, in quanto non deve essere percepito come portatore di interesse di parte». Il procedimento dovrebbe sempre prendere in considerazione anche la «opzione zero» e dovrà concludersi in 120 giorni con un documento non vincolante della commissione che darà conto con oggettività di tutte le posizioni e potrà contenere proposte di integrazione, modifica o accompagnamento dell'opera.

Nel Ddl appalti c'è anche la gara di appalto «modello World Bank» che dovrebbe dare efficienza e oggettività nella selezione dell'appaltatore. Questa è una proposta dell'Ance. Tra le innovazioni di cui si dibatte da anni c'è anche la consultazione preliminare delle imprese invitate a partecipare a una gara per l'affidamento in concessione di un'opera. E una norma per le Ati che impone la corrispondenza delle quote di partecipazione e quelle di effettiva esecuzione dei lavori. Il Ddl contiene anche la delega al Governo per il riordino del codice appalti. Tre sono i principi della delega al Governo: semplificazione, anticipazione degli orientamenti comunitari e creazione di «condizioni favorevoli per il partenariato pubblico-privato e la finanza di progetto, anche attraverso disposizioni volte a dare certezza al quadro regolatorio vigente alla stipula del contratto».

Pressione record sul lavoro in Italia: secondi dopo i belgi

Marzio Bartoloni

L'Italia batte tutti. O quasi. Nella speciale hit parade della pressione fiscale sul lavoro siamo ormai al secondo posto tra i Paesi più industrializzati con un cuneo fiscale - il peso di tasse e contributi sulla busta-paga - che ha toccato il 53,5%, subito dopo il Belgio dove è al 55,5 per cento. Una pressione record che ci vede lontani di almeno una decina di punti dalla media europea che è al 41,5% (tra i quindici Ue è 41,9%) e lontanissimi da quella dei 34 Paesi Ocse che scende al 35,3 per cento. Un dato, questo, che parla da solo e che per gli italiani si traduce in una busta paga dove il netto è sempre più sottile.

A stilare l'ultima classifica non proprio invidiabile dei lavoratori più tartassati è stata l'Ocse nel suo ultimo report («Taxing wages») che ha raccolto i dati aggiornati al 2011. La graduatoria realizzata dall'organismo di Parigi in realtà ci vede al sesto posto con un cuneo fiscale al 47,6 per cento. Subito dietro a Belgio (55,5%), Germania (49,8%), Francia (49,4%), Ungheria (49,4%) e Austria (48,4%). Ma se al dato italiano si aggiungono anche l'Irap, il Tfr e la trattenuta Inail - come ha ricordato mercoledì il direttore generale di Confindustria, Marcella Panucci, nella sua audizione davanti alle commissioni bilancio di Camera e Senato - ecco che l'Italia schizza appunto al secondo posto con una incidenza di tasse e contributi sociali a carico del lavoratore e delle imprese che vale appunto il 53,5 per cento. In pratica quello che viene incassato come retribuzione netta rappresenta neanche la metà del costo totale sopportato dalle imprese.

La stangata del costo del lavoro in Italia risulta poi quasi equamente distribuita: il 23,3% degli oneri viene trattenuto ai lavoratori - il 16,1% sotto forma di tasse sul reddito e il 7,2% come contributi -, il 24,3% viene invece versato dalle imprese come contributi previdenziali. Un versamento, quello a carico dei datori di lavoro, tra i più alti tra i Paesi industrializzati visto che quello italiano è il quarto livello più elevato dell'Ocse, superato solo da Francia (29,7%), Repubblica Ceca (25,4%) ed Estonia (25,6%). Il lavoratore italiano si colloca, invece, solo al 22esimo posto nella graduatoria del netto in busta paga rispetto a quelli di 34 Paesi Ocse, stimato a 25.159 dollari l'anno (a parità di potere d'acquisto) contro i 27.111 della media

Ocse e i 25.990 della media europea. Per retribuzione lorda (tassa sui redditi più contributi a carico del dipendente), l'Italia è invece ventesima, con 36.360 dollari contro 36.396 media Ocse.

Il report fa emergere anche un paradosso. E cioè che il nostro Paese riesce a scalare posizioni nella classifica del peso del cuneo fiscale nel caso in cui il lavoratore abbia anche i carichi familiari. Se il lavoratore single italiano senza figli si piazza - secondo la graduatoria dell'Ocse dei più tartassati - al sesto posto, chi ha famiglia arriva addirittura terzo. Se si

considerano i capofamiglia di nuclei monoreddito con due figli, il primo posto spetta infatti alla Francia (40,3%), il secondo al Belgio e il terzo all'Italia (38,6% del salario medio), con la media Ocse che in questo caso è pari al 25,4 per cento.

Gli ultimi dati mostrano anche come la tassazione media e il carico della contribuzione sociale sui redditi da lavoro sia salito nel 2011 in ben 26 dei 34 Paesi appartenenti al club dell'Ocse. Aumento che ha riguardato anche l'Italia dove si è registrato un incremento di 0,4 punti del cuneo fiscale: dal 47,2 del 2010 si è passati appunto al 47,6% dell'anno scorso.

Secondo una recente elaborazione di Assolombarda (effettuata sui dati degli ultimi dieci anni) il cuneo fiscale nel nostro Paese dopo una fase decrescente tra il 2000 e il 2003 - quando ha toccato il punto più basso (45,7%) raggiunto anche nel 2005 - è tornato a crescere rapidamente raggiungendo i livelli record di oggi. Esattamente il contrario di quanto accaduto nella "locomotiva" tedesca dove l'economia ha continuato a crescere nonostante la crisi. In Germania gli oneri a carico di imprese e lavoratori sono stati tagliati di oltre tre punti in dieci anni: dal 52,9% al 49,8 per cento.