

RASSEGNA STAMPA DEL

15 gennaio 2020

L'Europa va dritta: "I porti italiani devono pagare le tasse"

Genova - E ora si fa sul serio. Per la Commissione si tratta di aiuti di Stato e perchè non ci siano dubbi, pubblica il provvedimento sulla Gazzetta ufficiale. "I porti italiani vanno tassati". Un estratto del provvedimento: "La Commissione conclude quindi in via provvisoria che la mancata assoggettazione delle AdSP italiane all'imposta sul reddito delle società contraddice i principi guida del sistema italiano di tassazione del reddito delle società. Anche se si ritenesse che ciò risulta conforme al sistema italiano di tassazione del reddito delle società, in virtù del quale gli organismi che svolgono esclusivamente funzioni pubbliche ma che, al tempo stesso, svolgono attività considerate economiche in base alle norme sugli aiuti di Stato sono esonerati dal pagamento dell'imposta sul reddito delle società, una siffatta struttura del sistema di tassazione del reddito delle società risulterebbe arbitraria e inaccettabile. Pertanto, la Commissione conclude in via provvisoria che il mancato assoggettamento delle attività economiche svolte dai porti all'imposta sul reddito delle società comporta un vantaggio selettivo. La Commissione conclude inoltre in via provvisoria che tale trattamento più favorevole concesso dallo Stato e ad esso imputabile risulta idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-UE. Di conseguenza, la Commissione conclude in via provvisoria che l'esenzione fiscale concessa alle AdSP costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE (47)". L'Italia ha 30 giorni per rispondere.

Diventa operativa l'alleanza tra Carnival e i cinesi di Cssc

Genova - La nave Costa Atlantica (85.861 tonnellate) è stata trasferita sabato a CSSC Carnival Cruise Shipping, la joint venture tra China State Shipbuilding Corp. (CSSC) e Carnival Corp. L'unità sarà basata nel terminal crociere di Shanghai Wusongkou. La consegna segna l'inizio operativo di CSSC Carnival Cruise Shipping ed è un passo significativo per la cooperazione tra CSSC e Carnival Corporation, come ha spiegato Yang Guobing, presidente di CSSC Carnival Cruise Shipping. Costa Atlantica verrà schierata su itinerari nel Sud-Est asiatico e in Giappone nella fase operativa iniziale, ed è inoltre prevista l'apertura di nuove rotte. Anche Costa Mediterranea sarà trasferita presto alla nuova Jv. La società sta inoltre costruendo due nuove navi da 133.500 tonnellate presso il cantiere CSSC Shanghai Waigaoqiao, con il supporto tecnico e di progettazione fornito da Fincantieri. La consegna della prima nave è prevista per il 2023.

Passa a Sintermar (Grimaldi) l'area ex Trinseo

Il gruppo Grimaldi ha ufficialmente rilevato - tramite Sintermar, la joint venture tra il gruppo F.lli Neri e la Coifi, di cui è socio di maggioranza – le aree della ex fabbrica di Trinseo nel porto di Livorno.

Ad annunciarlo è stato Cushman & Wakefield, l'advisor che ha curato la transazione per conto della società produttrice di lattici e gomme, che nel 2016 aveva chiuso le attività produttive nello scalo.

Con l'operazione passa ufficialmente di mano una superficie di circa 84mila metri quadrati senza diretto accesso al mare ma dall'alto valore strategico per lo sviluppo dei traffici nel porto toscano della società terminalistica in quanto anche raccordata alla ferrovia, e nella quale Sintermar, che ne disponeva tramite un comodato d'uso, aveva iniziato a movimentare traffici di auto nuove.

Se la firma chiude un iter che era stato avviato già nel 2016 tra i due soggetti privati, con la sigla di un primo pre-contratto (che però ricomprendeva tutti i 113mila metri quadrati della ex fabbrica, a fronte di un corrispettivo di circa 15 milioni di euro), non si può dire però certo che la vicenda sia arrivata alla sua conclusione definitiva.

Sulla procedura restano infatti pendenti le iniziative della AdSP, che da subito si era opposta alla cessione a Sintermar e all'utilizzo che la società intendeva fare dell'area.

Dopo la cessazione delle attività da parte di Trinseo, nel 2016, la port authority livornese aveva infatti ipotizzato di poter usare l'intera superficie (precisamente estesa su 113.860 mq) per lo stoccaggio di ro-ro e auto nuove, e aveva quindi provato a rilevare l'area (privata ma ricadente nella 'giurisdizione' del PRP).

Di fronte al rifiuto della società, che come detto già si era pre-accordata con Sintermar, l'ente aveva risposto avviando la procedura per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree in questione e diffidando Sintermar, che aveva successivamente impugnato tale decisione innanzi il TAR. Il quale le aveva poi dato ragione, ritenendo che la "movimentazione e lo stoccaggio di auto nuove" e gli interventi previsti da Sintermar fossero compatibili con il PRP, che ne prevedeva un utilizzo come "area multipurpose".

Il progetto della AdSP prevedeva invece il recupero dell'area con la sistemazione a piazzale dell'intera zona, ad eccezione di alcuni impianti esistenti e dei piccoli fabbricati, con in aggiunta l'opzione di costruire un silo auto per aumentare la capacità di stoccaggio veicoli. In particolare 35mila mq sarebbero stati dedicati al traffico di auto nuove e 90mila a quelli di rotabili.

Un progetto a cui anche ora l'ente non intende rinunciare. Palazzo Rosciano ha fatto sapere che con la firma dell'atto di vendita la situazione resta invariata e che la procedura di esproprio andrà avanti. Questo a prescindere anche dall'esito del contenzioso "tuttora pendente" su quell'area tra l'AdSP e Sintermar, lasciando intendere che la port authority sia intenzionata a presentare (o più probabilmente abbia già presentato) appello contro la sentenza di primo grado dei giudici amministrativi.

F.M.

Naviris, Fincantieri e Naval Group tracciano la rotta

Genova - Naviris, la joint venture tra Fincantieri e Naval Group, ha tenuto il primo Consiglio di amministrazione. "Questa partnership consolida il desiderio condiviso delle due società di costruire un futuro di eccellenza per l'industria navalmecanica e per le Marine - spiega Fincantieri in una nota - L'alleanza è la naturale evoluzione della partnership storica tra due leader mondiali. Con più di vent'anni di collaborazione, Naval Group e Fincantieri hanno già raggiunto insieme traguardi di successo: già negli anni '90 con il programma di cacciatorpediniere per la difesa aerea Horizon (quattro navi) e con il programma di fregate multi-missione FREMM in corso dal 2005 (venti navi). Naviris apre la strada al consolidamento della difesa navale europea in risposta alla crescente pressione dei concorrenti mondiali. Attraverso Naviris, Fincantieri e Naval Group uniscono le loro forze per sviluppare una nuova capacità strategica e rispondere in modo innovativo alle esigenze dei loro clienti".

Le due società hanno stabilito che Naviris sarà una joint venture 50/50. Con sede principale a Genova e una controllata situata a Ollioules, il team di Naviris si concentrerà su progetti bilaterali e di export. A Giuseppe Bono è stata assegnata la Presidenza ed Hervé Guillou è membro del Consiglio di Amministrazione. Claude Centofanti, Chief Executive Officer, ed Enrico Bonetti, Chief Operational Officer, guideranno la società. Le società controllanti sono rappresentate in modo paritetico nel CdA.

"L'obiettivo di Naviris è creare valore per i suoi clienti attraverso le seguenti aree chiave: Progetti comuni di ricerca e sviluppo. Capacità di offerta in tutto il mondo. Prime Contractorship e Design Authority. Ottimizzazione del Procurement Naviris prevede opportunità di export e iniziative comuni franco-italiane, come i primi studi per l'ammodernamento di "mezza vita" dei cacciatorpediniere classe Horizon francesi e italiani, nonché progetti europei, come lo sviluppo di una Corvetta europea per il pattugliamento di nuova generazione".

"Siamo grati ai nostri governi per l'incondizionato sostegno ricevuto per la creazione di un nuovo leader europeo nel settore strategico della difesa navale. Insieme accelereremo il nostro progresso tecnologico e manterremo i nostri principali fattori di differenziazione combinando le nostre capacità di ricerca e sviluppo, rinnovando i prodotti a vantaggio dei nostri clienti. Naviris apre la strada per la costruzione di una vera difesa navale europea" hanno dichiarato i due CEO di Fincantieri e Naval Group, Giuseppe Bono e Hervé Guillou.

Tasse delle AdSP: Bruxelles invita a inviare osservazioni

Nell'ambito dell'indagine approfondita che dovrà valutare se le esenzioni fiscali concesse dall'Italia ai propri porti siano o meno conformi alle normativa UE in materia di aiuti di Stato, la Commissione Europea ha avviato una consultazione per raccogliere pareri dagli stakeholder.

Gli interessati avranno dunque un mese di tempo (dalla data di pubblicazione dell'invito sulla Gazzetta Europea, ovvero lo scorso 10 gennaio) per trasmettere alla DG Comp le proprie considerazioni (qui gli estremi per l'invio). Le osservazioni, si legge nel testo del provvedimento, "saranno comunicate all'Italia" e l'identità degli autori, su eventuale "richiesta scritta e motivata" degli stessi, "non sarà rivelata".

Come accennato sopra, lo scorso novembre la Commissione Europea ha deciso di avviare una indagine approfondita sulle esenzioni di cui beneficiano le port authority tricolori rispetto all'imposta sul reddito delle società. Decisione cui Bruxelles è pervenuta dopo che l'Italia non ha accettato di modificare la propria legislazione in materia, come proposto dalla stessa Commissione nel gennaio 2019

La posizione dello Stato italiano è che infatti che le port authority facciano parte della pubblica amministrazione e che non esercitino attività commerciale, pertanto debba applicarsi loro l'articolo 74 del TUIR, ovvero l'esenzione dal pagamento delle imposte sul reddito delle società. Proprio l'avvio dell'indagine approfondita consente all'Italia, ma anche alle terze parti interessate, di formulare le proprie osservazioni sulle esenzioni e più in generale sul carattere economico delle attività dei autorità di sistema portuale.

F.M.

IMU, ora il Comune della Spezia chiede gli arretrati a LSCT: 12 milioni di euro

Non solo Trieste, dove la Guardia di Finanza ha scoperto un'evasione da 1 milione e 300 mila euro negli ultimi 5 anni e violazioni amministrative per 60 mila euro nell'ultimo biennio. Nell'ormai infinita storia dell'IMU relativo alle concessioni delle aree scoperte demaniali entra anche ora La Spezia, con il Comune che chiede il conto arretrato a LSCT (La Spezia Container Terminal, gestito da Contship e TIL, il braccio terminalistico di MSC), a Terminal del Golfo e anche alla Marina Militare.

Il municipio spezzino ha preso spunto da una sentenza della Corte di Cassazione dello scorso aprile, nella quale gli Ermellini, valutando il ricorso presentato dall'allora VTE (oggi PSA Genova Pra') contro il Comune di Genova che chiedeva il pagamento degli arretrati dal 2004 al 2006, avevano dato ragione alla civica amministrazione rigettando il ricorso del terminal. "Sono assoggettate al pagamento dell'imposta, in quanto non classificabili in categoria E (quella esente dal tributo, ndr) le aree scoperte che risultino indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività, atteso che il presupposto dell'imposizione è che ogni area sia suscettibile di costituire un'autonoma unità immobiliare, potenzialmente produttiva di reddito", si legge nel dispositivo dei giudici.

La richiesta portata avanti da Spezia Risorse S.p.A. (società di riscossione dei tributi municipali partecipata al 60% dallo stesso Comune, oltre che da ICA S.r.l. e GEFIL S.p.A. come soci privati) si inserisce tuttavia in un quadro più ampio di scontro ormai conclamato fra l'amministrazione comunale e la stessa LSCT, originato dal licenziamento di un'impiegata nello scorso dicembre giustificato dalla compagnia con la riorganizzazione dell'ufficio doganale dopo la creazione del CUS (Centro Unico di Servizio alle merci) a Santo Stefano di Magra. In quella occasione il sindaco Pierluigi Peracchini (che appartiene ad una coalizione di centrodestra ed è molto vicino al governatore ligure Giovanni Toti) aveva dapprima criticato la scelta, quindi disertato in aperta polemica la cerimonia di auguri organizzata dalla compagnia e infine si era augurato che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale revocasse la concessione a LSCT nel caso in cui questa, entro metà gennaio, non avesse pubblicato il bando per i lavori di ampliamento di molo Garibaldi, operazione che permetterebbe di liberare calata Paita dove dovrebbe sorgere la nuova stazione crocieristica operata da MSC, Costa e Royal Caribbean.

Il nuovo campo di battaglia è quindi sull'IMU: al La Spezia Container Terminal sarebbe quindi arrivata una cartella dal valore di 12 milioni di euro, mentre alla Marina Militare, che gestisce l'Arsenale, da 4 milioni e mezzo, verosimilmente per la presenza di aziende private all'interno dell'area. Dal Comune spezzino non arrivano conferme né smentite ("No comment" è il leit-motiv che rimbalza negli uffici della civica amministrazione), ma la vicenda torna ad agitare le acque del porto con l'Authority che si trova in una posizione scomoda e dovrà continuare a mediare.

CSAV incrementa la propria partecipazione nella Hapag-Lloyd investendo 330 milioni di dollari

La cilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) ha incrementato la propria partecipazione al capitale della compagnia armatoriale tedesca Hapag-Lloyd elevando la propria quota dal 27,8% a quasi 30% del numero complessivo delle azioni con un investimento di 330 milioni di dollari. CSAV ha specificato che l'investimento, che consentirà alla società di detenere complessivamente 52,7 milioni di azioni della Hapag-Lloyd, sarà finanziato con un debito contratto dalla sua controllante Quiñenco, gruppo cileno che possiede il 56,2% della CSAV.

Inoltre CSAV ha reso noto che nelle prossime settimane convocherà un'assemblea straordinaria degli azionisti per proporre un aumento di capitale per un importo di 350 milioni di dollari al fine di adeguare il livello di indebitamento della società.

CSSC Carnival Cruise Shipping ha preso in consegna la sua prima nave da crociera

CSSC Carnival Cruise Shipping, la nuova compagnia crocieristica cinese costituita dal gruppo crocieristico statunitense Carnival Corporation e dal gruppo cantieristico cinese China State Shipbuilding Corporation (CSSC), ha preso in consegna la *Costa Atlantica*, la sua prima nave a cui sarà affiancata entro la fine di quest'anno la gemella *Costa Mediterranea*, entrambe della capacità di oltre 2.100 passeggeri. Nel settembre 2023 a queste due navi si aggiungerà una nuova nave da crociera che sarà la prima costruita interamente in Cina.

Nel porto di Ancona vengono avviate le attività propedeutiche per l'abbattimento dei 12 silos Sai

Nel porto di Ancona sono cominciate le attività di preparazione per l'abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai Spa che si trovano alla darsena Marche, intervento che segue lo smantellamento dei 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia Srl che si è svolto fra marzo e giugno scorsi. Costruiti nel 1972, i silos in concessione alla Sai hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa nove metri.

La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo.

La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico.

Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri lineari, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e della Capitaneria di Porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse.

Lunedì sarà sottoscritto il “Livorno Blu Agreement”

Lunedì prossimo nella sala Cerimonie di Palazzo Comunale di Livorno sarà sottoscritto il “Livorno Blu Agreement”, accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali.

Il Livorno Blue Agreement - ha anticipato Barbara Bonciani, assessore comunale al Porto e all'integrazione città-porto - «costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell'ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell'atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel porto di Livorno, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all'economia circolare e alle tecnologie pulite. L'accordo nasce, nello specifico, dalla collaborazione fra amministrazione comunale e Capitaneria di Porto di Livorno che ha favorito un confronto permanente e proficuo con le compagnie armatoriali sulle tematiche ambientali».

Ricordando che lo scorso primo gennaio è entrata in vigore su scala mondiale le nuove norme della Convenzione Marpol che hanno stabilito l'abbassamento dal 3,5% allo 0,5% del tenore massimo di zolfo nei combustibili navali, Bonciani ha evidenziato che «questa normativa costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, alla mitigazione dell'impatto ambientale generato dal trasporto marittimo e al miglioramento della qualità dell'aria in ambito portuale. Tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront».

«L'accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti - ha confermato l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Direzione Marittima di Livorno - si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell'ambiente marino e costiero. Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO₂, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l'utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell'ambiente portuale e cittadino».

L'accordo, oltre che dall'assessore Bonciani, dall'assessore comunale all'Ambiente Giovanna Cepparello e dall'ammiraglio Tarzia, sarà sottoscritto dai rappresentanti delle principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro-ro e passeggeri nel porto di Livorno, ovvero da Giuseppe Vicidomini per CIN, da Giuseppe Parenti per Forship, da Dario Bocchetti per Grimaldi, da Giuseppe Vicidomini per Moby e da Matteo Savelli per Toremar.

Nel 2019 i container terminal portuali di PSA hanno movimentato un traffico record di 85,2 milioni di teu (+5,2%)

Nel 2019 i terminal portuali gestiti dal gruppo PSA International di Singapore hanno movimentato un traffico dei container record pari a 85,2 milioni di teu, con un incremento del +5,2% sull'anno precedente che è stato generato sia dal picco storico di traffico movimentato dai terminal del gruppo nel porto di Singapore, che è ammontato a 36,9 milioni di teu (+1,6%), sia dal picco annuale storico di traffico movimentato dai terminal esteri del gruppo, che si è attestato a 48,3 milioni di teu (+8,1%).

I terminalisti portuali spagnoli ribadiscono la necessità di ridurre la tassazione sulle aziende del settore

I terminalisti portuali spagnoli hanno ribadito la necessità di ridurre l'imposizione fiscale sulle aziende del settore, in particolare abbassando l'aliquota della tassa di occupazione del demanio pubblico, affinché non perdano competitività e traffici a vantaggio di altre nazioni. L'esortazione è stata rinnovata dal comitato direttivo dell'Asociación Nacional de Empresas Estibadoras (ANESCO), riunitosi oggi a Madrid, che ha invitato anche l'amministrazione pubblica a concentrarsi sui porti al fine di aumentare le positive ricadute sull'economia e generare occupazione.

L'ANESCO ha rivolto inoltre un appello a condurre un'adeguata politica degli investimenti con l'obiettivo di migliorare la competitività del settore terminalistico poiché - ha specificato l'associazione ricordando di aver più volte evidenziato il problema - in alcuni casi vengono realizzati investimenti eccessivi e investimenti non produttivi che pregiudicano l'autofinanziamento del sistema e l'importo complessivo delle tasse portuali.

Ancona: demolizione silos darsena Marche

ANCONA – Sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di demolizione dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche, avviando così un percorso di cambiamento che nasce dalla parola "trasformazione" nel porto di Ancona. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando.

Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra Marzo e Giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 Settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri.

La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 Febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da Febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo.

La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico.

Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse.

Come ha sottolineato il presidente dell'adSp, Rodolfo Giampieri: "Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione".

Bacini Livorno: non si muove niente

LIVORNO – Un mese fa (*il tempo passa e Betta 'un si marita*) ricordando che la gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio di Livorno sta per celebrare (si fa per dire) il suo quinto compleanno, avevamo riferito di una presunta manovra in corso per una ulteriore, incredibile dilazione di duecentoquaranta giorni, ossia circa otto mesi e ci eravamo associati alla sensazione corrente che nel palazzo non si sapesse più come cavare le gambe da una situazione ormai evidentemente incancrenita senza il rischio di imprevedibili strascichi.

Dopo il deposito delle offerte tecniche, dieci mesi fa (Marzo 2019), niente sembra essersi mosso, salvo il fatto che una delle due parti in gara, la Jobson group, avrebbe presentato in Authority una istanza motivata per l'esclusione dalla gara dell'altra parte in causa, il gigante degli yacht, Azimut Benetti.

Stando a quanto è dato sapere – sempre con tutta la prudenza che il caso e le parti coinvolte impongono, la risposta sarebbe consistita – ad oggi – in un paio di “sanatorie” rilasciate dall'AdSp alle 10.00 del 24 Dicembre relativamente alla situazione esistente all'interno del comparto di gara, di cui, nei mesi scorsi, abbiamo abbondantemente riferito.

Sembra, anzi, che gli avvocati di Jobson abbiano predisposto atti di una certa gravità che potrebbero essere presto depositati in sede giudiziaria. Resta, comunque, il fatto che, almeno fino ad un mese fa, non si vedeva ancora praticamente alcuna traccia delle opere che si sarebbero dovute ultimare per l'atto dell'assegnazione al vincitore.

Livorno Blue Agreement: accordo contro l'inquinamento marittimo

LIVORNO – Si chiama “Livorno Blue Agreement”, l’accordo che verrà firmato lunedì 20 Gennaio al palazzo comunale di Livorno dall’assessora al porto e all’integrazione città-porto Barbara Bonciani e dall’assessora all’ambiente Giovanna Cepparello, con l’ Ammiraglio Giuseppe Tarzia per la Capitaneria di porto e le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nello scalo: Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar.

L’accordo, volontario, già siglato in altri porti italiani, vuole mitigare gli effetti dell’inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali.

“Il Livorno Blue Agreement -spiega l’assessora Bonciani– costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell’ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell’atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel porto di Livorno, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all’economia circolare e alle tecnologie pulite”.

Con l’inizio del nuovo anno è entrata in vigore, su scala mondiale la normativa Marpol, vale a dire il nuovo limite relativo alla percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari allo 0,5%, significativamente inferiore al limite precedentemente vigente del 3,5%.

“Questa normativa -sottolinea la Bonciani- costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront”.

“L’accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti -evidenzia Tarzia– si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell’ambiente marino e costiero.

Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO₂, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l’utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell’ambiente portuale e cittadino”.

I prossimi passi del tavolo ambiente saranno finalizzati a monitorare e sostenere insieme alla comunità portuale le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione per rispondere alla normativa internazionale ormai in vigore e le opportunità da queste derivanti per la città e il porto di Livorno.

A Venezia sale il pescaggio. Ocean Alliance cancella la toccata

A partire da aprile Ocean Alliance, alleanza formata da Cma Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e Orient Overseas Container Line, non scalerà più Venezia a causa dell'insabbiamento dei fondali. Il pescaggio si innalza, il dragaggio è colpito da una cronica lentezza dei processi autorizzativi e nel frattempo alcuni armatori sono costretti a cancellare la call perché le loro navi non possono entrare.

La notizia arriva in occasione della pubblicazione della rotazione dei nuovi servizi, presentati la settimana scorsa dal consorzio e operativi da aprile. Per il porto di Venezia la mancata toccata, come spiega oggi al Sole 24 Ore Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale della Laguna, è un'importante perdita economica per la manifattura veneta e lombarda. «Abbiamo già perso – spiega - circa 50 milioni di ricchezza generata nel sistema portuale su base annua, con ulteriori perdite ancora difficili da quantificare al momento. Un danno assolutamente evitabile, visti i ripetuti avvertimenti che abbiamo lanciato nel corso degli ultimi anni». Musolino si riferisce al lungo iter burocratico per avviare i dragaggi manutentivi, i cui fondi «ci sono – spiega - e se arriverà presto il via libera all'individuazione dei siti di conferimento dei sedimenti escavati, potremmo tornare al pescaggio necessario per far arrivare in tranquillità le navi container entro l'estate 2020». I fondi sono pari a 23 milioni di euro e la profondità minima da raggiungere è di 11,5 metri. Ma il ministero dell'Ambiente, riferisce sempre il Sole 24 Ore, non ha ancora varato il protocollo per smaltire i fanghi.

Il servizio che, almeno fino a quest'estate, non scalerà Venezia è l'AEM6, che collega Cina, Sud Est Asiatico e Mediterraneo. Ocean Alliance approda anche a Genova, La Spezia e Trieste, scali che, sempre a partire da aprile, saranno serviti dai servizi AEM1 (Genova e La Spezia), AEM2 (La Spezia), AEM6 (Trieste).

Battezzata "Day4 Product", la nuova rete di servizi di Ocean Alliance - consorzio operativo, secondo gli accordi fino al 2027 - impiegherà 325 navi, di cui 112 di Cma Cgm, con una capacità di carico complessiva di 3,8 milioni di TEU. 38 servizi complessivi, 19 sono transpacifici, 7 Asia-Europa, 4 Asia-Mediterraneo, 4 Asia-Medio Oriente, 2 transatlantici (Nord Europa-East Coast USA-Golfo del Messico), 2 Asia-Mar Rosso.

Al via discussione Milleproroghe. Le proposte di Confetra

Inizia l'iter parlamentare di conversione del "Milleproroghe", il decreto legge del consiglio dei Ministri che contiene le disposizioni urgenti di fine anno. «Abbiamo già in chiusura del 2019 presentato le nostre proposte al Parlamento. Proposte a costo zero, come indispensabile per un provvedimento che ha natura esclusivamente regolatoria e che non deve contenere disposizioni che abbiano impatto sulle finanze pubbliche», spiega il vicepresidente di Confetra, Marco Migliorelli, secondo il quale «i nostri settori hanno bisogno di massicci investimenti e politiche incentivanti, penso alle infrastrutture nel primo caso e al supporto allo shift modale nel secondo. Ma anche di diversi interventi di disboscamento burocratico, di ammodernamento della legislazione e di semplificazione operativa».

Come spesso sottolinea la confederazione, il problema principale del settore è l'affastellamento burocratico. In una nota di Confetra, Migliorelli ha detto che «i soli controlli sulla merce ammontano a oltre 130 procedimenti in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni. E molti di questi potrebbero vedere un ruolo per gli operatori ben più attivo, ovviamente dentro un quadro regolatorio diverso, delegante, più europeo e più moderno. Aggiungo un altro esempio: dopo la tanto auspicata abrogazione del mai decollato sistema Sistri, oggi tuttavia non è specificato in nessuna norma che il rifiuto non deve certo essere trattato quando è in transito intermodale in un terminal portuale o inland. C'è poi la necessità di garantire una migliore regolazione normativa alle aree di sosta per le merci pericolose, in ambito cargo ferroviario, e di estendere a tutti i lavoratori portuali i benefici già previsti per gli esodi anticipati, con il "Correttivo Porti" del 2017, solo per alcune categorie. Abbiamo riscontrato, anche in questa legislatura, un'attenzione importante in tanti parlamentari rispetto alle esigenze del settore della logistica e del trasporto merci. E in rappresentanza esclusiva di questo settore anche presso il CNEL, molte nostre proposte sono poi diventate atti di iniziativa legislativa depositate presso il Parlamento. Speriamo non si sprechi l'opportunità del Milleproroghe per chiudere positivamente, finalmente, almeno alcuni di questi dossier».

Porti liguri infrastrutture oggi e domani

GENOVA – Si terrà lunedì 27 gennaio dalle 10 alle 13 nella sala dei capitani di Palazzo San Giorgio un incontro, moderato dal giornalista Angelo Scorza direttore di Ship2Shore con l'intenzione di fare il punto della situazione in un momento decisivo per lo sviluppo dei porti di Genova e Savona. Saranno affrontate le problematiche contingenti nel quadro di grandi cambiamenti di scenario in corso, sia per questioni geopolitiche e/o commerciali globali sia per la realizzazione in corso di grandi opere a livello continentale e mondiale. Ecco il programma.

Ore 9.30 RegISTRAZIONI e welcome coffee.

Ore 10.00 Panel relatori: Gian Enzo Duci, presidente Federagenti; Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto*; Alessandro Ferrari, membro Commissione Relazioni Industriali e Normativa del Lavoro Assiterminal*; Alessandro Laghezza, presidente Confetra Liguria; Luciano Pasquale, presidente Camera di Commercio Riviera di Liguria; Alessandro Berta, direttore Unione Industriali Savona; Andrea De Bernardi, amministratore delegato e direttore generale Mercitalia Intermodal SpA; Guido Porta, vicepresidente Fercargo; Enzo Macello, direttore Investimenti RFI; Enrico Musso, professore ordinario di Economia Applicata Università Genova | direttore CIELI; Andrea Giuricin, ceo TRA consulting SL, docente di Economia dei trasporti Università di Milano Bicocca*; Fabrizio Vettosi, managing director Venice Shipping and Logistics (VSL) SpA; Carlo Laganà, partner Deloitte.

Yildirim affida a Konecranes il revamping di 23 gru al nuovo terminal di Taranto

Yilport Holding, la società del magnate turco Robert Yuksel Yildirim che gestisce le attività terminalistiche del gruppo, ha scelto di affidarsi a Konecranes per rimettere a nuovo e far rientrare in servizio 23 gru attualmente presenti al terminal del Molo Polisetoriale di Taranto.

Lo ha reso noto la stessa Konecranes ricordando che Yilport ha firmato con la locale port authority una concessione di 49 anni finalizzata a rilanciare le attività terminalistiche in uno scalo che ormai da diversi anni era fuori dalle principali linee container e break bulk internazionali dopo l'addio del precedente concessionario Taranto Container Terminal.

Robert Yildirim, numero uno di Yilport Holding, a proposito di questo contratto ha detto: "Abbiamo grandi ambizioni nel Mediterraneo. Le opportunità offerte da Taranto richiedono grande dedizione e per questo siamo felici di avere a bordo con noi Konecranes. Non vediamo l'ora di avere il terminal completamente in funzione entro la fine del 2020 con altri investimenti in programma".

Più nel dettaglio il contratto con Konecranes prevede il recommissioning di 7 gru di banchina e di 16 Rmg (Rail Mounted Gantry) che per anni sono rimaste inattive. Il via alle attività di restyling delle macchine di piazzale è previsto nel corso di questo mese di gennaio e le prime gru a tornare in attività saranno le ship to shore, poi a seguire le Rmg.

Porto di Livorno ha chiuso il 2019 a circa 785mila Teu (+10%)

Secondo quanto reso noto dai terminalisti a SHIPPING ITALY, nel 2019 il porto di Livorno ha movimentato poco meno di 784.288 Teu, un dato in crescita del 10,3% (73.780 Teu in più) rispetto ai 710.508 Teu del 2018.

Il Terminal Darsena Toscana nell'anno appena trascorso ha movimentato 560.339 Teu (+11,6% sul 2018) mentre al Lorenzini terminal i Teu imbarcati e sbarcati sono stati 223.949 l'anno scorso, in crescita di 15.549 Teu rispetto a un anno prima (+7%).

In termini di singoli box movimentati al Lorenzini sono transitati 137.249 container, un numero in crescita rispetto ai 129.550 del 2018. Per quanto riguarda infine le merci varie (prevalentemente project cargo) il terminal partecipato al 50% da Msc ha visto crescere i volumi di merce da 31.148 a 35.148 tonnellate.

Il Gruppo Grimaldi investe 15 milioni a Livorno

Ci è voluto quasi un anno e mezzo e una battaglia legale al Tar vinta contro l’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale affinché il Gruppo Grimaldi di Napoli potesse acquistare, a braccetto con il gruppo F.Ili Neri tramite la Sintermar, una preziosa area del porto di Livorno.

Come confermato dal Gruppo Grimaldi a SHIPPING ITALY l’acquisizione è stata appena formalizzata e l’investimento si aggira sui 15 milioni di euro. L’area in questione è quella dell’ex fabbrica Trinseo e sorge nel cuore dello scalo, a pochi metri di distanza dalle banchine del Livorno Terminal Marittimo. Si parla di circa 115.000 mq che dovranno essere prima bonificati e poi attrezzati per la movimentazione e lo stoccaggio di carichi rotabili, in primis auto nuove ma anche camion e semirimorchi all’occorrenza.

“Il piazzale sarà utilizzato per la nostra attività di movimentazione delle auto ma non abbiamo in previsione di realizzare un silos per lo stoccaggio dei mezzi” aveva detto nell’autunno del 2018 Costantino Baldissara, direttore commerciale e operativo del Gruppo Grimaldi.

L’area non demaniale oggetto di acquisizione, che non gode di accesso diretto al mare ma è raccordata alla ferrovia, è attualmente occupata dalle infrastrutture logistiche che il gruppo Trinseo (multinazionale attiva nella produzione di plastiche stireniche, gomme e lattici per l’industria cartaria) aveva utilizzato fino alla definitiva chiusura dell’attività avvenuta nell’estate del 2016.

Cushman & Wakefield, società globale di servizi immobiliari, ha reso noto di “aver assistito Trinseo Italia Srl, gruppo chimico leader mondiale nella produzione di polimeri stirenici, tecnopolimeri, gomma e lattice, nella vendita del proprio complesso immobiliare all’interno del Porto di Livorno a Sintermar Spa, joint venture terminalistica fra il gruppo F.Ili Neri e la Coifi controllata dal gruppo Grimaldi. Il complesso industriale è costituito da un’area di 84.441 metri quadrati, nella quale Sintermar svilupperà ulteriormente il proprio core business rappresentato dalle attività terminalistiche”.



Fincantieri, trova casa a Genova l'intesa con i francesi di Naval Group

di Massimo Minella

Il primo passo era stato l'acquisto della maggioranza dei cantieri di Saint Nazaire che i coreani di Stx erano stati costretti a cedere al miglior offerente. Si era allora fatta avanti in solitaria Fincantieri che aveva acquistato la maggioranza degli stabilimenti navali bretoni. Ma se la presenza coreana in casa francese non aveva mai rappresentato un problema, l'avanzata italiana in Bretagna non era stata digerita. E il presidente Macron aveva benedetto la nazionalizzazione del cantiere. Saint Nazaire diventava così al cento per cento francese, con gli italiani vittoriosi nella competizione economica ma sconfitti dalla politica. Da lì, da quel punto più basso delle relazioni fra i due Paesi sul fronte della cantieristica navale, bisogna partire per arrivare fino a ieri, con la prima riunione operativa di Naviris, la joint venture tra Fincantieri e Naval Group che sancisce l'alleanza fra i due gruppi (e i due Paesi) nella cantieristica militare. Sede a Genova, presidenza affidata all'ad di Fincantieri Giuseppe Bono, Naviris ha tenuto ieri il suo primo cda ed è immediatamente operativa. Si dovrà attendere ancora un po', invece, per la stessa alleanza italo-francese sul fronte delle crociere. Perché nel frattempo le diplomazie hanno ritrovato l'intesa, ma l'Antitrust Europeo ha chiesto ancora un po' di tempo per verificare che il matrimonio Fincantieri-Stx nel campo delle crociere non determini un abuso di posizione dominante. La tesi di Fincantieri è nota e peraltro condivisa anche dalla commissione europea (con l'ex premier Paolo Gentiloni oggi nel ruolo chiave all'Economia): il confronto non può essere interno all'Europa, ma a livello globale, quindi fra continenti. Per la risposta si dovrà attendere ancora un po'. Avanti allora con il fronte milita-

re, che dovrebbe tradursi presto in progetti concreti. In fondo, è più semplice. È lunga infatti la collaborazione fra Italia e Francia, più che ventennale. Naval Group e Fincantieri già negli anni Novan-

ta hanno collaborato al programma di cacciatorpediniere per la difesa aerea Horizon (quattro navi) e a quello ancor più robusto delle fregate multi-missione Fremm in corso dal 2005 (venti navi).

Via libera quindi a una iniziativa congiunta che questa volta va oltre la collaborazione e si traduce in una società paritetica che ha la sua sede principale a Genova e una controllata a Ollioules. Il team di Naviris si concentrerà su progetti bilaterali e di export. «Per sottolineare la volontà strategica e di sviluppo che Fincantieri e Naval Group assegnano all'operazione – spiega una nota congiunta – a Giuseppe Bono è stata assegnata la presidenza ed Hervé Guillou è membro del consiglio di amministrazione. Claude Centofanti, Chief Executive Officer, ed Enrico Bonetti, Chief Operational Officer, guideranno la società. Le società sono rappresentate in modo paritetico nel cda».

La joint venture è subito operativa con le prime iniziative che verranno messe a punto in quattro aree-chiave: progetti comuni di ricerca e sviluppo, capacità di offerta in tutto il mondo, prime contractorship e design authority, ottimizzazione del Procurement. Si lavorerà insieme sull'export e si metteranno a punto iniziative comuni franco-italiane, come i primi studi per l'ammodernamento di "mezza vita" dei cacciatorpediniere classe Horizon francesi e italiani, oltre a progetti europei, come lo sviluppo di una Corvetta europea per il pattugliamento di nuova generazione.

«Siamo grati ai nostri governi per l'incondizionato sostegno ricevuto per la creazione di un nuovo leader europeo nel settore strategico della difesa navale. Insieme accelereremo il nostro progresso tecnologico e manterremo i nostri principali fattori di differenziazione combinando le nostre capacità di ricerca e sviluppo, rinnovando i prodotti a vantaggio dei nostri clienti. Naviris apre la strada per la costruzione di una vera difesa navale europea» dichiarato i due ceo di Fincantieri e Naval Group, Giuseppe Bono e Hervé Guillou.



L'Europa pronta a "punire" i porti italiani

Simone Gallotti / GENOVA

Solo una controffensiva politica di tutto il sistema adesso potrebbe, forse, attenuare le conseguenze della decisione della Commissione. Ma anche i più ottimisti vacillano, perché la battaglia sul fronte giuridico appare ormai compromessa.

La guerra che Bruxelles e Roma stanno combattendo sui porti italiani è arrivata alle battute finali. Venerdì scorso la Commissione ha pubblicato sulla Gazzetta Ue l'avvio dell'indagine formale nei confronti dell'Italia perché i nostri porti non pagano le tasse. La trattativa che il governo ha intavolato con l'Europa non ha sortito alcun effetto positivo, anzi. Nel provvedimento i toni sono piuttosto netti: Bruxelles ribadisce che «l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le Authority italiane, costituisce un aiuto di Stato». E le controdeduzioni italiane inviate nei mesi precedenti non hanno smosso le convinzioni degli euroburocrati: «Il trattamento più favorevole concesso dallo Stato e ad esso imputabile risulta idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-Ue». Non solo: la Commissione utilizza le parole «arbitraria e inaccettabile» per definire l'esenzione dalle tasse per le Authority italiane. Significa che le tesi inviate a Bruxelles da Roma per rimarcare la peculiarità dei nostri scali, sono state respinte duramente: «Poiché non vi è alcun dubbio che i porti italiani partecipino agli scambi commerciali intra-Ue, un vantaggio per le autorità portuali in questione incide sugli scambi all'in-

terno dell'Ue». Il lungo documento, disponibile sul sito MediTelegraph, contiene anche continui rimbrotti. Come nel passaggio in cui Bruxelles fa notare che la «Commissione ha invitato l'Italia ad adottare misure atte a garantire che le autorità portuali che svolgono attività economiche siano assoggettate

all'imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese», senza che l'Italia però accogliesse i suggerimenti dell'Europa.

LA DIFESA

Nel provvedimento sono elencate anche le tesi italiane: «In Italia non esistono porti privati, in quanto le Autorità portuali fanno capo alla pubblica amministrazione» scrivono da Roma. Il governo ha ribadito che le Authority non esercitano attività commerciali, ma svolgono unicamente funzioni ufficiali di regolamentazione e controllo sulle attività svolte da imprese private che operano nei porti». A Bruxelles però non interessa: l'Europa mette in discussione tutto il sistema italiano quando sostiene che le Authority portuali sono baste sul modello "land-

lord" ma «affittano i terreni e le infrastrutture di base portuali a utenti privati contro il pagamento di canoni. Si tratta - scrive la Commissione - di un'attività economica equiparabile all'affitto di un bene qualsiasi contro pagamento». A poco vale rilevare che è difficile sostenere che molti tra gli scali italiani possano davvero fare concorrenza sleale ai grandi porti del Nord. Bruxelles tira dritto e lancia l'ultimatum a Roma: trenta giorni per inviare le ultime osservazioni. Le tesi sostenute nella lettera sono però molto nette. La task force incaricata di provare a mediare per l'ultima volta si sta formando in queste ore, ma sono in molti a guardare già al dopo: il cluster è spaccato, il peso politico ridotto. La sorte delle Autorità portuali pubbliche è appesa ad un filo. —