

RASSEGNA STAMPA DEL

17 gennaio 2020

Tasse Ue ai porti, la Lega si muove in Europa: "Il governo batta un colpo"

Genova - "L'inerzia da parte del governo Pd-M5s è grave e preoccupante. Serve un'azione concreta e tempestiva per tutelare interessi strategici del nostro Paese quali quelli legati al mondo della logistica, ma sembra che nessuno tra i giallo-rossi sappia esattamente cosa sia un porto e quale sistema di regole ne disciplini l'attività". La Lega si muove anche in Europa, dopo la pubblicazione della Commissione della decisione di voler tassare le Authority italiane come se fossero imprese. Così all'attacco partono il capo delegazione al parlamento europeo Marco Campomenosi, e il responsabile trasporti del partito Edoardo Rixi.

"Da mesi esterniamo le nostre preoccupazioni sulla tematica della tassazione a livello portuale, ma da Roma nessuna risposta. Dopo i disastri della riforma Del Rio, esigiamo che il modello di governance portuale esistente in Italia e in diverse altre realtà del sud Europa sia difeso per evitare che la Commissione Europea ci imponga l'ennesima privatizzazione di servizi - secondo un modello già in uso nel nord Europa - senza permetterci di considerare la funzione pubblica delle autorità portuali, e difendere gli operatori da oneri eccessivi e continuare ad avere la possibilità dell'intervento pubblico per i doverosi investimenti infrastrutturali che da anni i nostri porti reclamano: abbiamo avuto numerosi incontri a livello nazionale ed europeo e sollevato la questione con la nuova Commissione Europea e la rappresentanza del Governo a Bruxelles, chiedendo un riscontro.

L'impegno da parte della Lega per difendere i nostri porti e mantenerli competitivi è massimo, ma purtroppo il Ministro De Micheli e l'esecutivo finora non hanno fatto alcunché. Riceviamo messaggi di grande preoccupazione dal mondo dei terminalisti e da quello delle piccole e medie imprese e delle rappresentanze dei lavoratori. Non c'è più tempo da perdere: il governo, se c'è, batta un colpo".

A Taranto un terminalista turco anche per le crociere

Dopo lo sbarco (quasi effettivo) del gruppo Yilport al Molo Polisettoriale, un altro big turco del terminalismo potrebbe trovare casa a Taranto.

L'Autorità di Sistema Portuale ha infatti pubblicato oggi un'istanza presentata (attraverso una controllata maltese ed una italiana, Port Operation Holding) da Global Ports Holding, operatore specializzato nella gestione di stazioni marittime per crocieristi e attivo in tutto il mondo, Italia compresa (Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Port e, da azionista di minoranza, VTP – Venezia Terminal Passeggeri).

L'intenzione del gruppo di Istanbul è quella di gestire per 20 anni alcune aree e beni demaniali insistenti sul Molo San Cataldo. La richiesta riguarda in particolare 400 mq per l'installazione di una tensostruttura d'accoglienza, l'uso non esclusivo delle banchine del Molo e dei retrostanti o latistanti piazzali portuali per le operazioni di imbarco/sbarco e 600 mq dell'edificio polifunzionale, detto Falanto, che l'AdSP sta realizzando in loco da destinare ad uffici, sale per equipaggi e servizi vari.

La concessione resterà in pubblicazione fino al 24 febbraio, valendo di per sé, spiega l'AdSP, come base per una procedura comparativa di eventuali altre offerte con quella di GPH. Nell'invitare eventuali interessati a presentare offerte concorrenti, l'ente segnala come l'edificio Falanto non sia al momento completato (il collaudo è previsto per dicembre 2020, mentre l'apposito portale quantifica al 35% l'avanzamento dei lavori). L'avviso, inoltre, evidenzia che, stando alle prenotazioni finora ricevute, nel 2020 approderanno a Taranto 11 navi per 14.400 passeggeri previsti (17 per 26.000 nel 2021), e che oltre al canone demaniale il concessionario dovrà versare un canone minimo pari al 3% del fatturato per i servizi oggetto di concessione a fronte dell'applicazione di una tariffa di 5 euro al massimo a passeggero.

Massimo riserbo, per il resto (in particolare previsione di traffico e investimenti), quanto all'offerta di GPH, sia da parte dell'ente che del terminalista.

Andrea Moizo

THE Alliance aggiunge una toccata a Genova

Nessuna grande novità per quel che riguarda l'Italia nella programmazione per il 2020 (entrerà in vigore intorno al 1 aprile) di THE Alliance, la partnership tra Yang Ming, Hapag Lloyd, One in cui da qualche mese è entrato come socio effettivo anche HMM.

I servizi dell'alleanza continueranno infatti a raggiungere i due porti liguri di La Spezia e Genova come già l'anno scorso; il capoluogo ligure guadagnerà però una toccata in più rispetto alla programmazione precedente.

Precisamente i collegamenti in questione continueranno a essere l'MD1, che seguirà la rotazione (pressoché invariata): Qingdao – Pusan – Shanghai – Ningbo – SPRC – Singapore – Jeddah – (Suez Canal) – Damietta – Barcellona – Valencia – Tangeri – Genova – Damietta – (Suez Canal) – Jeddah – Singapore – SPRC – Qingdao, e l'MD2.

Quest'ultimo, nella nuova veste, toccherà nell'ordine i porti di Pusan – Qingdao – Shanghai – Ningbo – Kaohsiung – SPRC – Singapore – (Suez Canal) – Piraeus – Genova – La Spezia – Fos – Genova – Piraeus – (Suez Canal) – Singapore – SPRC – Pusan, raggiungendo dunque due volte anziché una sola il capoluogo ligure.

Da notare che sia l'MD1 sia l'MD2 continueranno a vedere impegnate navi da 14.000 TEU di capacità, e che a Genova entrambi i servizi continueranno a scalare il VTE (il primo dei due collegamenti aveva variato lo scorso ottobre il suo terminal di approdo nel capoluogo ligure, spostando a Voltri le operazioni che fino ad allora si erano svolte al Sech.

Riguardo l'offerta globale, THE Alliance ha spiegato inoltre che questa sarà composta complessivamente da 33 servizi su cui saranno impiegate oltre 280 portacontainer, che garantiranno la copertura di 78 porti in Asia, America settentrionale e centrale, Medio Oriente, Mar Rosso e Subcontinente indiano.

F.M.

La “pace commerciale” fra USA e Cina non farà decollare il traffico container. Anzi.

Un (possibile) aumento delle misure di stampo protezionistico, l'andamento dell'economia mondiale, il rallentamento negli ordini delle grandi navi portacontainer, l'invecchiamento del parco navi, l'aumento o la diminuzione dei costi per il bunkeraggio. Sono i temi che condizioneranno – in positivo o in negativo - l'andamento del traffico container nel corso del 2020 secondo il report appena pubblicato dalla londinese Drewry, leader negli studi di ricerca nel mercato marittimo, che sembra non credere troppo al riacciarsi dei rapporti commerciali fra Stati Uniti e Cina dopo il ‘mini accordo’ firmato nella East Room della Casa Bianca dal Presidente americano Donald Trump e dal Vicepremier cinese Liu He.

La stima di crescita per il mercato di trasporto container rimane infatti “timida” e in discesa rispetto a quanto preventivato solo pochi mesi fa, nonostante la spinta positiva che arriverebbe appunto dall'avvio della ‘Fase 1’ dei nuovi accordi commerciali fra gli Stati Uniti e la Cina.

Nel dettaglio, rispetto alla previsione pubblicata nello scorso settembre che parlava di una crescita stimata del 4%, Drewry ha rivisto le sue stime al ribasso dello 0,7%, attestandole quindi al 3,3%.

Il rischio maggiore secondo gli analisti anglosassoni è rappresentato proprio dalle politiche di stampo protezionistico, in particolare da parte degli Stati Uniti, con ulteriori dazi su automobili e altri componenti in arrivo dall'Europa.

“Una fine amichevole della guerra commerciale fra Cina e Stati Uniti darebbe un grande impulso alla crescita dei traffici in questo settore, ma stiamo parlando solo di una possibilità, per quanto allettante. Servirà ancora molto lavoro anche a livello diplomatico per un'intesa commerciale più stabile fra i due Paesi che su diversi aspetti sono ancora su posizioni difficilmente conciliabili”, spiega Simon Haeney, senior manager di Drewry ed estensore dello studio in questione. “L'accordo appena siglato fra le due potenze è senz'altro un passo avanti, ma come è già successo poggia su basi fragili e la possibilità che le ostilità possano riprendere non è così remota”.

Secondo Haeney, “i carriers devono quindi prepararsi ad un 2020 fatto di alti e bassi, senza dare per scontato che i flussi commerciali con la Cina torneranno ad essere quelli di prima nonostante questa tregua”. Nello studio Drewry prevede inoltre una crescita della domanda più rapida rispetto al 2019 e una riduzione dei profitti dei vettori, anche per colpa di tassi più elevati rispetto all'anno scorso.

THE Alliance conferma gli scali diretti ai porti di Genova e La Spezia nel proprio network di servizi per il 2020

Anche quest'anno Genova e La Spezia saranno i soli porti italiani scalati direttamente dal network di servizi di trasporto marittimo containerizzato operati da THE Alliance, il consorzio armatoriale costituito dalla compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd, da quella giapponese Ocean Network Express (ONE) e dalla taiwanese Yang Ming a cui ha recentemente ha aderito anche la compagnia sudcoreana Hyundai Merchant Marine (HMM). L'alleanza armatoriale ha infatti confermato oggi che nella nuova programmazione dei propri servizi di linea che entrerà in vigore il prossimo primo aprile l'Italia sarà presente, così come nel 2019, con i soli due porti liguri, mentre in precedenza le navi del consorzio toccavano anche il porto di Livorno (nel 2018 e nel 2017) e il porto di Salerno (nel 2018).

Nel 2020 il porto di Genova, così come lo scorso anno, sarà scalato dai servizi MD1 e MD2 che collegano l'Estremo Oriente con il Mediterraneo, mentre il porto della Spezia, come nel 2018, sarà incluso nella rotazione del servizio MD2. Nelle schedule relative ai servizi offerti dall'alleanza nel 2017 e nel 2018 i due porti liguri, così come Salerno e Livorno, erano toccati anche dal servizio AL6 che collegava il Mediterraneo con la costa orientale degli USA, rotta che successivamente THE Alliance ha abbandonato.

La programmazione dei servizi dell'alleanza per il 2020 è stata annunciata dopo che la statunitense Federal Maritime Commission (FMC) ha autorizzato la compagnia HMM ad aderire alla THE Alliance. Quest'anno nel proprio network di rotte, che sarà costituito da 33 servizi che toccheranno 78 porti rispetto a 29 servizi per 76 porti nel 2019, il consorzio impiegherà complessivamente oltre 280 portacontainer rispetto a 249 navi utilizzate lo scorso anno.

La programmazione dei servizi di THE Alliance per il 2020 è la seguente:

Asia e Nord Europa

- FP1: (dalla West Coast), Shimizu, Kobe, Nagoya, Tokyo, Singapore, (canale di Suez), Rotterdam, Amburgo, Le Havre, (canale di Suez), Singapore, Kobe, Nagoya, Tokyo, (verso la West Coast)
- FE2: Pusan, Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Southampton, Le Havre, Amburgo, Rotterdam, (canale di Suez), Port Kelang, Pusan
- FE3: Hong Kong, Xiamen, Kaohsiung, Yantian, (canale di Suez), Rotterdam, Amburgo, Anversa, Southampton, (canale di Suez), Jebel Ali, Singapore, Yantian, Hong Kong
- FE4: Qingdao, Pusan, Ningbo, Shanghai, Yantian, (canale di Suez), Algeciras, Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Algeciras, (canale di Suez), Singapore, Qingdao
- FE5: (dalla West Coast), Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Colombo, (canale di Suez), Rotterdam, Amburgo, Anversa, Southampton, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, (verso la West Coast)

Asia e Mediterraneo

- MD1: Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, SPRC, Singapore, Jeddah, (canale di Suez), Damietta, Barcelona, Valencia, Tanger Med, Genova, Damietta, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, SPRC, Qingdao
- MD2: Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, SPRC, Singapore, (canale di Suez), Pireo, Genova, La Spezia, Fos, Genova, Pireo, (canale di Suez), Singapore, SPRC, Pusan
- MD3: Pusan, Ningbo, Shanghai, SPRC, Singapore, Jeddah, (canale di Suez), Ashdod, Istanbul, Izmit, Aliaga, Mersin, Ashdod, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, Kaohsiung, Pusan

Asia e Medio Oriente/Mar Rosso

- AR1 (HMM non parteciperà al servizio): Pusan, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Kelang, Jeddah, Aqaba, Sokhna, Jeddah, Singapore, Pusan
- THE Alliance realizzerà altri tre servizi Asia-Medio Oriente la cui configurazione sarà comunicata prossimamente

Transpacifici, West Coast

- PN1: Xiamen, Kaohsiung, Ningbo, Nagoya, Tokyo, PNW, Tokyo, Kobe, Nagoya, Xiamen
- PN2: Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Haiphong, Yantian, PNW, Tokyo, Kobe, Singapore
- PN3: Hong Kong, Yantian, Shanghai, Pusan, PNW, Pusan, Kaohsiung, Hong Kong
- PN4: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Pusan, Prince Rupert, PNW, Pusan, Kwangyang, Qingdao
- FP1: (dall'Europa), Singapore, Kobe, Nagoya, Tokyo, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Tokyo, Shimizu, Kobe, Nagoya, Tokyo, Singapore, (verso l'Europa)
- PS3: Nhava Sheva, Pipavav, Colombo, Port Kelang, Singapore, Cai Mep, Haiphong, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Pusan, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Kelang, Nhava Sheva
- PS4: Xiamen, Yantian, Kaohsiung, Keelung, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Keelung, Kaohsiung, Xiamen
- PS5: Shanghai, Ningbo, Los Angeles/Long Beach, Pusan, Shanghai
- PS6: Qingdao, Ningbo, Pusan, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Kobe, Qingdao
- PS7: (dall'Europa), Jeddah, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Giappone, Hong Kong, Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Colombo, (verso l'Europa)
- PS8: Shanghai, Kwangyang, Pusan, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Pusan, Kwangyang, Incheon, Shanghai

Transpacifici, East Coast (via Panama e canale di Suez)

- EC1: Xiamen, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Pusan, Tokyo, (canale di Panama), Manzanillo, Savannah, Jacksonville, Charleston, Norfolk, Manzanillo, (canale di Panama), Panama (porto sul Pacifico), Tokyo, Kobe, Xiamen
- EC2: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Pusan, (canale di Panama), hub nei Caraibi, New York, Wilmington, Savannah, Charleston, hub nei Caraibi, (canale di Panama), Pusan, Qingdao
- EC3: Ningbo, Shanghai, Pusan, (canale di Panama), hub nei Caraibi, Savannah, Norfolk, Charleston, hub nei Caraibi, (canale di Panama), Panama (porto sul Pacifico), Pusan, Ningbo
- EC4: Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Cai Mep, Singapore, (canale di Suez), New York, Norfolk, Savannah, Charleston, New York, (canale di Suez), Singapore, Kaohsiung

- EC5: Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Port Kelang, Colombo, (canale di Suez), Halifax, New York, Savannah, Jacksonville, Norfolk, Halifax, (canale di Suez), Jebel Ali, Singapore, Laem Chabang

Transatlantici (HMM non parteciperà a questi servizi)

- AL1: Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Norfolk, Philadelphia, New York, Halifax, Rotterdam
- AL2: Le Havre, London Gateway, Rotterdam, Amburgo, New York, Charleston, Savannah, Le Havre
- AL3: Anversa, Amburgo, London Gateway, Charleston, Port Everglades, Houston, Savannah, Norfolk, Anversa
- AL4: London Gateway, Anversa, Amburgo, Le Havre, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, London Gateway
- AL5: Southampton, Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Savannah, Cartagena, (canale di Panama), Balboa, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle, Vancouver, Oakland, Los Angeles/Long Beach, Balboa, (canale di Panama), Cartagena, Caucedo, Savannah, Southampton

Genting Hong Kong, operazione di sale and leaseback per la nave da crociera *Genting Dream*

Il gruppo Genting Hong Kong (GHK) ha realizzato un'operazione di sale and leaseback relativamente alla nave da crociera *Genting Dream* che è operata dal proprio marchio crocieristico cinese Dream Cruises, transazione - ha reso noto il gruppo di Hong Kong - attraverso la quale ha raccolto 900 milioni di dollari. GHK ha specificato che la transazione, che ha visto la DNB Markets quale advisor di Genting Hong Kong, è stata realizzata con un consorzio formato da quattro società di leasing cinesi attraverso i loro special purpose vehicles indirettamente integralmente controllati da Bank of Communications Financial Leasing Co., CMB Financial Leasing Co., CCB Financial Leasing Corporation Ltd. e China Development Bank Financial Leasing Co.

GHK ha precisato che parte dei fondi ottenuti sono stati utilizzati per rimborsare il saldo residuo pari a circa 502 milioni di dollari relativo ad un finanziamento ottenuto per la *Genting Dream*, nave di 150mila tonnellate di stazza lorda che è stata costruita nel 2016.

Lüftner Cruises ordina a De Hoop una nuova nave da crociera fluviale

La compagnia crocieristica austriaca Lüftner Cruises, che opera una flotta di 16 navi fluviali con il marchio Amadeus, ha ordinato al cantiere olandese De Hoop la costruzione di una nuova unità navale che sarà presa in consegna nel marzo del 2021. La nuova nave, che sarà lunga 135 metri, larga 11,5 metri e avrà tre ponti, sarà battezzata con il nome di *Amadeus Cara* e verrà impiegata sul Danubio e sul Reno.

Intanto ha lasciato il cantiere De Hoop la nuova nave da crociera per spedizioni *Silver Origin* della Silversea Cruises, che è stata ordinata specificamente con lo scopo di impiegarla nelle Isole Galápagos a partire dal prossimo 18 luglio.

Laghezza (Confetra Liguria), non affrontare le emergenze dell'autotrasporto potrebbe sortire conseguenze disastrose

Una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre a rischio l'intero sistema logistico e, in definitiva, economico italiano. Lo ha denunciato Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, evidenziando che una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria.

Laghezza ha sottolineato che, «con l'85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del “laissez faire” potrebbe sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza. Vale - ha specificato il presidente di Confetra Liguria - per la congestione di Genova, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile - ha osservato Laghezza - che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano».

«Tutti - ha concluso il presidente di Confetra Liguria - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio».

Yilport Holding perseguirà nuove acquisizioni

La società terminalista turca Yilport Holding ha intenzione di acquisire altri terminal portuali. Lo ha reso noto oggi Robert Yuksel Yildirim, fondatore e presidente dell'azienda nonché suo amministratore delegato avendo rilevato l'incarico sino alla fine del 2019 ricoperto da Christian Blauert. Presentando il nuovo business plan per il quinquennio 2020-2025, Yildirim ha spiegato che, dopo gli ingenti investimenti in attrezzature terminalistiche e gru realizzati dalla società nel 2019 e nel 2020, oltre alla crescita organica Yilport darà corso ad un secondo ciclo di acquisizioni, in particolare rivolte a terminal gateway nei mercati emergenti. «Cercheremo - ha precisato - di acquisire uno o due porti all'anno in linea con la nostra tipica strategia di crescita».

Ricordando che attualmente la società è impegnata nelle fasi finali dei programmi per avviare le attività in due container terminal, l'italiano Taranto Container Terminal e lo statunitense Gulfport Terminal con piani per portare le rispettive capacità di traffico a 1,5 milioni di teu e 600mila teu all'anno, Yildirim ha spiegato che nel medio termine Yilport prevede «di collaborare con fondi infrastrutturali, pensionistici e sovrani per effettuare importanti acquisizioni». Yilport - ha aggiunto - «accoglierà con favore primari investitori finanziari che collaborino con noi per investimenti vantaggiosi per entrambe le parti» e «continuerà a valutare investimenti che offrano un potenziale di crescita in Europa, Nord America, America Latina ed Africa».

Riunione positiva al Mise su rilancio Piombino

FIRENZE – “Tutto sommato è stata una riunione positiva”. Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, fotografa così l’incontro che si è tenuto ieri a Roma, al Mise per fare il punto sull’attuazione del programma di rilancio dell’area di crisi industriale complessa di Piombino e sullo stato di avanzamento del piano industriale di JSW Steel Italy. Anche se le cose stanno “procedendo più lentamente di ciò che vorremmo, ma nella direzione giusta”, ha sottolineato Rossi.

All’incontro erano stati convocati quattro ministeri (anche se quelli dei Trasporti, dell’Ambiente e per il Sud non hanno partecipato) e altri sette soggetti (tra i quali Terna, Rfi, Invitalia, Comune di Piombino e Autorità di Sistema portuale) oltre alla Regione Toscana.

Dopo l’annuncio del breve rinvio (la consegna del documento da parte di JSW Steel Italy è attesa per la prossima settimana) della presentazione del Piano industriale, sul tavolo sono rimaste comunque questioni importanti a partire da quella della realizzazione delle infrastrutture viarie e della fornitura di energia elettrica e gas al nuovo porto.

“Se non vogliamo – ha precisato il presidente Rossi su questo punto – che i 250 milioni di investimento che la Regione ha dedicato alla realizzazione delle nuove banchine restino inutilizzati, è necessario fornire certezze sui tempi entro i quali potranno disporre degli allacciamenti ai servizi le 14 aziende che si sono dette disponibili ad insediare le loro attività nel nuovo porto di Piombino. Entro l’inizio di febbraio presenteranno i loro progetti con i quali si impegnano a mantenere a Piombino le loro attività per un minimo di dieci anni”.

Nel sollecitare un’accelerazione nella fornitura delle utilities, Rossi ha detto che occorre anche considerare le aree retrostanti alle banchine per realizzare un retroporto. A suo giudizio il Governo dovrebbe esporsi maggiormente e convocare un tavolo con tutti i soggetti che devono provvedere alla infrastrutturazione, perché sottoscrivano un Accordo di programma in cui si definiscano impegni precisi e tempi certi.

“Così come – ha aggiunto Enrico Rossi – chiedo ad Invitalia di utilizzare i circa 18 milioni di euro che ha a disposizione per offrire opportunità di finanziamenti alle imprese disponibili ad insediarsi a Piombino. Noi siamo disponibili ad integrarli con i fondi europei che la Regione gestisce. Se le bonifiche della falda idrica sono a buon punto, è invece necessario convocare una apposita riunione per definire compiutamente la questione dei cumuli di materiali che devono essere smaltiti”.

Su richiesta esplicita del presidente è emersa una novità per ciò che riguarda l’adeguamento del costo dell’energia. Secondo Giorgio Sorial, vice capo gabinetto del ministro, quando Jindal realizzerà il forno elettrico, avrà energia allo stesso costo delle altre imprese italiane e a prezzi perfettamente in linea con quelli europei: un bell’incentivo per JSW a dar pronto corso all’investimento più volte annunciato per la realizzazione del forno elettrico.

E, da questo punto di vista, il presidente Rossi ha detto che nell’incontro avuto con lui prima di Natale ha ricevuto rassicurazioni dall’imprenditore indiano circa la sua volontà di insediarsi

stabilmente a Piombino e di aggiungere ai circa 220 milioni di investimento già effettuati, altri 15-20 nei laminatoi e di procedere con il programma di sviluppo annunciato.

Terminata la riunione al Mise, il presidente ha incontrato una delegazione sindacale per informarla sugli esiti della riunione positiva del mattino. Con loro ha sottolineato quindi “la necessità di fare sistema”. “Dobbiamo far sì – questo il suo auspicio – di far emergere Piombino a livello nazionale, facendolo diventare un esempio di decarbonizzazione della produzione di acciaio. Ho parlato anche con Ferrovie dello Stato che conferma i suoi impegni di acquisto e che presto bandirà una nuova gara per le rotaie, rispetto alla quale dovremmo seguire l’esempio di altri Paesi europei che nei bandi riservano fino all’80% delle commesse al produttore nazionale”.

“Infine sarebbe importante avere l’attenzione del ministro Patuanelli, il cui interesse verso quello che é comunque il secondo polo italiano dell’acciaio, darebbe una risposta alla grande disponibilità mostrata dai lavoratori nello sforzo per il rilancio di Piombino”.

Nuovo sito per l'AdSp mar Tirreno centro settentrionale

CIVITAVECCHIA – Dopo un attento restyling grafico e una profonda riorganizzazione dei contenuti, è online il nuovo sito istituzionale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale.

La pagina web, visibile da alcuni giorni a questo link, contiene importanti novità rappresentate dallo sviluppo dell'area pubblica con l'obiettivo di assicurare all'utenza modalità di navigazione e fruizione sempre più immediate.

“Il nuovo sito web, insieme luogo istituzionale e ambiente comune ad una rete che si vuole rendere sempre più interconnessa, è stato realizzato per garantire la maggior trasparenza possibile agli utenti”, spiega il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo.

“Lo stile comunicativo è finalizzato a coniugare questi due aspetti e si traduce, quindi, in un linguaggio preciso ma non burocratico, amichevole senza essere colloquiale. Da un punto di vista tecnico il nuovo sito presenta un'interfaccia più moderna, fruibile da tutti i dispositivi elettronici (pc, tablet, cellulari), ed è pienamente conforme alle linee guida di design per i servizi web della Pubblica Amministrazione”, precisa.

“Elemento di novità rispetto alla versione precedente, che va a completare il restyling generale, è rappresentato dall'attivazione dei canali social (Facebook ed Instagram) raggiungibili anche attraverso il sito istituzionale”, conclude di Majo.

Particolare attenzione è stata riservata alla creatività, alla comunicazione, all'usabilità e all'accessibilità, al fine di veicolare e rafforzare l'identità del servizio, supportare gli utenti nella fruizione delle informazioni, accrescere la percezione dei valori del servizio, favorire la comunicazione destinata ai diversi target. Anche la presenza del Network laziale sui canali social, con la loro immediatezza e capacità di coinvolgimento, rappresenta un elemento significativo per incrementare la visibilità e il brand awareness dell'AdSp in un'ottica di comunicazione integrata.

Il sito arriva come completamento di una fase di reingegnerizzazione dei portali web dell'Autorità di Sistema portuale che ha realizzato il rinnovamento anche del portale Trasparenza e Albo Pretorio. Si è conclusa, pertanto, la fase che ha fatto sì che i portali di interazione con l'utenza fossero tutti a norma.

Moby SPL: turisti del Baltico in Italia

MILANO – Moby SPL intende portare i turisti del Baltico sulle spiagge italiane. Moby SPL, la compagnia del Gruppo Onorato Armatori che naviga sul Mar Baltico, si prepara a festeggiare nel migliore dei modi il decimo compleanno di St. Peter Line con una serie di iniziative e di progetti che consolideranno sempre più un successo commerciale e di identità che fa della sua nave “Princess Anastasia” un’isola di Italia e di italianità in mezzo al Baltico.

Ma, soprattutto, la novità di quest’anno è che ai turisti dei Paesi Baltici, Russia e Finlandia su tutti, verranno appunto proposti viaggi in Italia, con le navi di Moby, Tirrenia e Toremar che li porteranno alla scoperta delle spiagge più belle di Sardegna, Sicilia, Arcipelago Toscano e Isole Tremiti, con la possibilità – sempre partendo dall’Italia – di scoprire anche le coste della Corsica.

Un’operazione di marketing territoriale sull’Italia resa possibile dal sempre maggior radicamento di Moby SPL nelle città e nelle nazioni che ospitano le sue crociere.

Le mini-crociere del cruise-ferry fra Helsinki, San Pietroburgo, Tallin e Stoccolma – come sempre con alcune tocche anche a Riga – si stanno imponendo sempre più.

E al mercato russo si sta aggiungendo in modo importante anche quello finlandese, capofila dei viaggiatori di oltre cinquanta nazionalità che hanno scelto “Princess Anastasia” e Moby SPL per il loro viaggio sul Baltico, approfittando anche dell’opportunità di ottenere gratuitamente a bordo il visto temporaneo per poter restare fino a 72 ore in Russia, partendo dai porti dei Paesi dell’Unione europea toccati dalla nave.

Una straordinaria occasione colta ad esempio da moltissimi giovani e protagonisti dei progetti Erasmus. Che, a loro volta, verranno raggiunti dalla campagna di promozione dell’Italia e saranno un ulteriore bacino di potenziali turisti per il nostro Paese.

Lo sbarco in forze sul mercato dei viaggiatori finlandesi e in particolare questa proposta di scoprire l’Italia a bordo delle navi Moby, Tirrenia e Toremar è certificato dall’esordio di Moby SPL a Matka, il più grande evento del settore dei viaggi nel Nord Europa, che si svolge al Messukeskus, l’Expo Center di Helsinki, con più di 1000 espositori provenienti da 80 Paesi diversi con oltre 50.000 visitatori e quasi 20.000 professionisti del settore dei viaggi che passano per i padiglioni congressuali.

E proprio Matka oggi ospita una conferenza stampa per presentare la “campagna d’Italia”.

Dopo la sosta invernale, il 22 Marzo, la nave inizierà la stagione con offerte speciali, sorprese e regali che saranno compagne di viaggio per tutto il 2020 e nuove escursioni a terra in tutte le città toccate da “Princess Anastasia”.

E in particolare per il mercato dei viaggiatori finlandesi, sono stati studiati tour durante Euro 2020, con Russia e Finlandia sorteggiate nello stesso girone, che si giocherà proprio a San Pietroburgo o per le trasferte al seguito dello Jokerit di Helsinki, la squadra di hockey su ghiaccio finlandese che

gioca nella massima lega russa. Una formula, quella delle trasferte al seguito, che ha avuto molto successo nelle scorse stagioni.

In attesa di tutto questo, “Princess Anastasia” si sta facendo ancora più bella, con i lavori di refitting invernale, nuove strumentazioni avanzate a bordo e un rinnovamento delle cabine e degli spazi pubblici resi ancor più confortevoli.

Con l’Italia e l’italianità come variabili indipendenti: la pizza preparata da un pizzaiolo napoletano davanti ai viaggiatori, i prodotti tipici più prestigiosi delle principali regioni italiane serviti in tavola, le immagini delle coste più belle di Sardegna, Liguria, Toscana, Sicilia, Campania, Lazio e di tutte le regioni italiane, con la nave che diventa quasi un ufficio turistico galleggiante per promuovere i nostri sapori e le nostre bellezze.

In più, le griffe italiane e i prodotti del nostro Paese venduti nel grande supermarket della nave, un vero e proprio ipermercato galleggiante con moltissimo spazio alle eccellenze gastronomiche e stilistiche dell’Italia.

E, infine, i marittimi italiani affiancati – per motivi di lingua – da russi, finlandesi e personale proveniente da tutti i Paesi baltici, tutti pagati con contratto di diritto italiano, più oneroso, ma perfettamente in linea con la policy aziendale che fa della tutela dei marittimi il punto cardinale del Gruppo Onorato Armatori.

Come spiega Alessandro Onorato, presidente della società con base a San Pietroburgo: “Festeggeremo nel migliore dei modi i dieci anni di St. Peter Line con un anno ricco di sorprese e iniziative. Moby SPL si configurerà sempre più come un ponte fra i Paesi baltici e l’Italia, offrendo la possibilità ai viaggiatori di quei Paesi di venire anche sulle nostre coste, in un ideale gemellaggio sempre più forte e significativo, con questa campagna di promozione dell’Italia”.

“Moby, Tirrenia e Toremar accoglieranno sul nostro mare i viaggiatori baltici, che hanno già avuto modo di conoscere il nostro stile e le nostre eccellenze su “Princess Anastasia”. È un cerchio che si chiude: dopo l’isola di Italia in mezzo al Baltico, portiamo il Baltico e le sue popolazioni in Italia”, conclude Alessandro Onorato.

L'incendio è il primo rischio assicurativo marittimo

In cima alla lista dei rischi assicurativi per lo shipping ci sono gli incendi, seguono gli incidenti per catastrofe naturale, gli attacchi informatici, il blocco della *supply chain* e le destabilizzazioni politiche.

Il gruppo Allianz ha pubblicato l'Allianz Risk Barometer 2020, lo studio annuale sui principali rischi aziendali contro cui i clienti vogliono assicurarsi. Quest'anno contiene un focus specifico sul settore marittimo e l'aviazione. Nel complesso, il report ha coinvolto 2,700 persone (intervistate) provenienti da 100 paesi. Per la prima volta, a livello generale, è la minaccia informatica la prima voce di rischio, seguita dalle interruzioni delle attività commerciali dovute disastri naturali, disordini civili, caos politico.

La preoccupazione per il cambiamento climatico è una nuova voce che acquista sempre più peso nella creazione delle polizze.

Lavoro e terminal, proposte Pd nel Milleproroghe

Roma - I deputati Pd della commissione Trasporti della Camera, hanno messo a punto un pacchetto di emendamenti al Dl Milleproroghe in materia di logistica e infrastrutture. Per quanto riguarda la portualita' – spiega il deputato Andrea Romano - si chiede di rendere piu' flessibile e dinamica la regolazione del demanio marittimo, da parte delle Autorita' di sistema portuale, rimuovendo il vincolo del 1994 sulla possibilita' per un operatore di terminal di gestire piu' di un terminal monovocato dal punto di vista merceologico nello stesso scalo. La crescita dimensionale del mercato e le concentrazioni (integrazioni verticali ed orizzontali) in atto nel settore, fa rilevare Romano, rendono tale previsione

ormai obsoleta sottraendo alla portualita' del Paese la possibilita' di puntare su grandi operatori multinazionali Teu o di accompagnare fenomeni di consolidamento dimensionale delle pmi nazionali, come peraltro suggerito, viene sottolineato, anche dall'Ocse. I deputati Pd propongono di estendere a tutti i lavoratori portuali gli incentivi all'esodo anticipato introdotti gia' con il Dlgs 'correttivo porti del 2017', grazie alle risorse gia' imputate sui bilanci delle Autorita' portuali e quindi senza oneri aggiuntivi per lo Stato.

Due – aggiunge Romano - le proposte Pd finalizzate al sostegno del cargo ferroviario merci. Uno riguarda i rapporti tra Rfi gestore dell'infrastruttura ferroviaria e gli operatori privati, affinche' la prima sostenga la diffusione del traffico anche sulle adduzioni da e per i 'Corridoi Ten'. La seconda affida al gestore la responsabilita' di prevedere piazzali di sosta per le merci pericolose.

Il Pd sollecita inoltre la ridefinizione del ruolo dell'Art in funzione di un coordinamento con le funzioni delle altre istituzioni che gia' regolano il settore, in particolare per quanto riguarda i porti. Inoltre occorre modificare, secondo i firmatari degli emendamenti, la disciplina del contributo al funzionamento al fine di non incidere sui soggetti che sono solo beneficiari della regolazione dell'Autorita' ma non sono direttamente regolati.



Concessioni nei porti

Simone Gallotti / GENOVA

Praticamente tutto l'arco costituzionale: Lega, Forza Italia e ora il Pd. Con un emendamento al decreto Milleproroghe, anche i Dem puntavano anche alla cancellazione dell'articolo della legge sui porti che vieta ai terminalisti di detenere in un porto più di una concessione, per la stessa tipologia di merce. E' l'emendamento "Psa-Sech", dall'operazione di fusione tra i primi due terminal del porto di Genova ostacolata proprio da questo passaggio della legge che si sta tentando di abrogare. Anche il tentativo di coinvolgere il Pd è

però fallito: Andrea Romano, il deputato che ha presentato un pacchetto di misure per la logistica, non appena sono divampate le polemiche ha annunciato il ritiro del provvedimento.

LA BATTAGLIA DI ASSITERMINAL

«E' una questione sostanziale, non di metodo: quel passaggio della legge (l'articolo 18 comma 7, ndr) è un ostacolo allo sviluppo dei terminal italiani e li pone in condizioni di inferiorità rispetto ai competitor europei». Luca Becce, presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani, parte all'attacco. La cancellazione dell'emendamento "Psa-Sech" «è un colpo alla nostra competitività. E non chiamatelo così, perché è da dieci anni che discutiamo di un cambiamento necessario della legge su quel punto, dell'elimina-

zione cioè di un serio ostacolo allo sviluppo di tutti i terminal italiani». La tempistica rimane un po' sospetta, visto che il pressing arriva proprio nel mezzo dell'approvazione dell'operazione tra i due terminalisti. «Ma non è vero. Dobbiamo smettere in questo Paese di pensare che dietro ogni istanza di riforma ci siano interessi personali. Così non andiamo da nessuna parte. Gli armatori hanno chiesto e ottenuta una deroga alle concentrazioni, mentre i terminal italiani sono fermati da quel pezzo della legge. E rischiamo che i nostri operatori non riescano a competere in questo mercato». Assiterminal tifa dunque per la cancellazione dell'articolo «ormai obsoleto. Ribadisco: servirebbe a tutti, non solo ad un operatore» dice Becce anche per allontanare i sospetti che il suo sostegno all'iniziativa sia dettato anche dalla carriera di manager in Gip, il gruppo che controlla il Sech, il terminal coinvolto nella fusione con Psa.

tiva sia dettato anche dalla carriera di manager in Gip, il gruppo che controlla il Sech, il terminal coinvolto nella fusione con Psa.

TASSE UE, LA LEGA INSORGE

Intanto sulla battaglia con Bruxelles per la tassazione alle Authority, la Lega annuncia battaglia. «L'inerzia da parte del governo è grave e preoccupante» spiegano Marco Campomenosi, capo delegazione al Parlamento europeo ed Edoardo Rixi, responsabile trasporti del partito. «Serve un'azione concreta e tempestiva per tutelare gli interessi strategici del nostro Paese, ma sembra che nessuno tra i giallo-rossi sappia esattamente cosa sia un porto. Da mesi esterniamo le nostre preoccupazioni sulla tematica della tassazione a livello portuale, ma da Roma nessuna risposta». —



La somministrazione va esclusa dalla stretta sugli appalti

Giampiero Falasca

I primi chiarimenti forniti dall'agenzia delle Entrate in merito all'applicazione ai contratti di somministrazione di manodopera delle nuove regole sugli appalti previste dalla legge 157/2019 (che ha riscritto l'articolo 17 bis del Dlgs 241/1997) hanno sollevato molti dubbi. Le nuove regole, infatti, sono espressamente finalizzate a contrastare gli utilizzi irregolari dell'appalto "labour intensive" una fattispecie diversa - e ben distinta sul piano normativo - dalla somministrazione lecita.

Il ragionamento che viene fatto per estendere la portata delle nuove regole alla somministrazione si fonda sulla dicitura utilizzata dal legislatore per individuare i rapporti soggetti alle nuove disposizioni: la norma parla di tutti i casi in cui il committente affida a un'impresa (appaltatore) il compimento di opere o servizi tramite contratto di appalto o altri rapporti negoziati comunque denominati, qualora questi rapporti abbiano alcune specifiche caratteristiche (valore complessivo annuo superiore a 200mila euro, prevalente utilizzo di manodopera, svolgimento presso i locali del committente, utilizzi di beni messi a disposizione da questo).

Tale dicitura sembra, in effetti, essere talmente ampia da include-

re anche la somministrazione, se non fosse che la legge richiede - a monte - che il committente abbia deciso di affidare al terzo il compimento di «opere e servizi». Questo aspetto, sottovalutato dall'agenzia delle Entrate, esclude la somministrazione dal campo di applicazione della norma, in quanto tale fattispecie, per espressa previsione di legge (si veda la definizione nell'articolo 2, comma 1, lettera a, del Dlgs 276/2003) si concretizza come una «fornitura professionale di manodopera» (ipotesi distinta dal compimento di un'opera o un servizio).

Fornitura che nessun soggetto,

tranne le agenzie appositamente autorizzate dal ministero del Lavoro, può realizzare, tanto che esiste uno specifico apparato sanzionatorio per chi, nascondendosi dietro un falso contratto di appalto, si limita a "prestare personale".

Proprio contro queste situazioni - gli appalti ad alto rischio di utilizzo irregolare - si rivolgono le regole contenute del DI fiscale: non ha, quindi, alcun senso (e viola la ratio della norma appena introdotta) applicare i nuovi vincoli a chi somministra manodopera nelle forme consentite dalla legge.

Questa lettura trova conferma

indiretta anche nella debolezza dell'argomento utilizzato dall'Agenzia per sostenere l'applicabilità del nuovo articolo 17 bis alle agenzie di somministrazione: è stato sostenuto, infatti, che tali regole si applicano in quanto per tale fattispecie, al contrario di quanto previsto per le nuove disposizioni sul reverse charge, la legge non esclude espressamente la somministrazione dal proprio campo di applicazione.

Questo argomento non ha valenza decisiva (la mancata esplicita esclusione potrebbe derivare da una semplice sciattezza del legislatore) ed è facilmente confutabile con la lettura sopra riportata: la somministrazione è già esclusa dalla portata della norma, nel momento in cui si fa riferimento al compimento di opere e servizi, e quindi non era necessario escluderla espressamente.

Sarebbe opportuno, quindi, che le Entrate rivedessero presto il loro orientamento, fornendo un chiarimento scritto ufficiale che consenta di superare il caos che si potrebbe creare, nelle prossime settimane. Anche perché le sanzioni per chi non rispetta la procedura sono molto pesanti.

Ove fosse mantenuta questa interpretazione, le agenzie per il lavoro si troverebbero di fronte all'ennesimo, ingiustificato appesantimento burocratico, che renderebbe necessaria sia la revisione dei contratti e delle procedure, sia l'utilizzo di strumenti alternativi, come la certificazione di regolarità fiscale prevista dalla stessa legge 157/2019 che consente di non applicare la procedura a quei soggetti che, in base ad alcune caratteristiche, vengono qualificate come "virtuose". Insomma, altra burocrazia per sfuggire alla burocrazia.



Divieti al Brennero, le imprese: adesso basta

Nuove proteste dal mondo dell'autotrasporto italiano contro l'Austria e i divieti imposti dal Land Tirolo al transito dei Tir lungo l'asse del Brennero. Capofila dello scontento è Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica. Anche Conftrasporto-Confcommercio condivide le stesse posizioni («adesso basta»). Dal 1° gennaio 2020 sono entrati in vigore sull'asse autostradale del Brennero divieti di transito settoriale per nuove tipologie di merce (carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi e profilati cavi; cereali) e divieti per classe Euro dei veicoli, indipendentemente dalla merce trasportata. Dal divieto settoriale sono esclusi i veicoli con alimentazione elettrica o a idrogeno. I veicoli Euro VI, esentati da tale divieto sino al 31 dicembre 2019, possono transitare dal 1° gennaio 2020 solamente se immatricolati dopo il 31 agosto 2018.

Il 70% dell'export italiano passa attraverso le Alpi e la maggior parte attraversa il Brennero. L'Italia - affermano le imprese - non può continuare a subire le misure protezionistiche del Tirolo che impediscono il libero scambio di merce su un asse vitale per l'economia italiana, attraverso una diversificata tipologia di divieti di circolazione per i mezzi pesanti: divieto di transito notturno, divieti di circolazione nei sabati, sistema di dosaggio dei veicoli diretti in Italia dalla Germania, divieto settoriale, divieto per classe Euro dei veicoli, divieto di uscita dall'autostrada per fare rifornimento in Tirolo. Anche perché, al momento, la ferrovia non rappresenta una valida alternativa al trasporto stradale. Lo diventerà probabilmente a partire dal 2028, con l'attivazione del nuovo tunnel ferroviario del Brennero tra Fortezza e Innsbruck. «Chiediamo pertanto che la Commissione Ue affronti finalmente il tema dei divieti di transito attraverso il Brennero - dice il presidente di Anita, Thomas Baumgartner - deferendo l'Austria alla Corte di Giustizia per gravi violazioni dei Trattati e del principio della libera circolazione delle merci all'interno del mercato unico».

Il quadro politico tuttavia potrebbe peggiorare, considerato che il nuovo governo di coalizione austriaco ha affidato i Trasporti ai Verdi, apertamente ostili al trasporto merci su strada e ai Tir.

—Marco Morino