

Intesa tra Comando Generale della Flotta Navale Italiana, Capitanerie di Porto e Assarmatori

Marina militare schierata contro i pirati

Testato nel Golfo di Guinea su una nave Msc il nuovo protocollo operativo

Salvo Vaglica

Testato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il protocollo anti-pirateria della Marina Militare Italiana. Si è svolta infatti con successo l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer Msc Augusta. L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana, il Corpo delle Capitanerie di Porto e Assarmatori, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della Msc Augusta.

Un accordo che ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i vari centri operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali. Tra gli obiettivi dell'esercitazione c'erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra compagnie navali private e controparti governative nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per



garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad Assarmatori che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima/durante/dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria. Nel sottolineare il successo dell'esercitazione e la grande professionalità dimostrata ancora una volta dall'equipaggio e dai militari delle forze d'intervento della Marina, il pre-

sidente di Assarmatori Stefano Messina, ha ricordato che il Golfo di Guinea è in assoluto la regione a più alto rischio pirateria per il trasporto marittimo, nella quale nel corso del 2019 sono avvenuti il 90% dei sequestri di equipaggi di navi commerciali. "Nei mesi di attività in quell'area il lavoro della Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai ed ufficiali stanno tornando in Italia per fine missione dobbiamo rivolgere loro un grazie veramente sentito, confidando che, nel rispetto delle rotazioni fra le varie forze navali impegnate in quell'area, una unità italiana possa tornare presto a garantire la sicurezza degli equipaggi e la regolarità dei commerci".

Genova

Traffico mondiale delle merci ancora in calo

Secondo le stime di UNCTAD, il volume delle merci trasportate nel mondo è ancora in calo rispetto al 2019.



Il volume delle merci trasportate nel mondo è ancora in calo rispetto al 2019. Secondo le stime di UNCTAD, il volume delle merci trasportate nel mondo è ancora in calo rispetto al 2019.

Marina militare schierata contro i pirati

La Marina militare italiana è schierata contro i pirati nel Golfo di Guinea.



La Marina militare italiana è schierata contro i pirati nel Golfo di Guinea. La Marina militare italiana è schierata contro i pirati nel Golfo di Guinea.

Protezione Civile
Assarmatori

Insorgono le associazioni imprenditoriali e i sindacati, il ministro De Micheli: "Abbiamo avviato subito un confronto"

La scure di Bruxelles sui porti italiani

La Commissione europea ha chiesto a Roma di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese alle Autorità portuali



Alessia Spataro

La Commissione Ue ha chiesto all'Italia di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese concessa ai porti, provocando la reazione di imprese e sindacati del settore.

"Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi per l'Italia - come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia - chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse", ha detto la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager.

Dal momento che l'esenzione dall'imposta sulle società per i porti esisteva già prima dell'entrata in vigore del

Trattato nel 1958, questa misura è considerata "aiuto esistente", sottolinea la Commissione, e quindi l'Italia non ha l'obbligo di recuperare la tassa non pagata in passato.

Cautela dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli: «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha assicurato - ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. marittimi è resa impossibile dalle difficoltà di cambio degli equipaggi e ciò, più perdura tale situazione, può avere solo un effetto dannoso sulla sicurezza delle navi e sulla catena degli approvvigionamenti».

a pagina 3

Il ministro De Micheli: "Avviato il confronto". Il "no" delle associazioni imprenditoriali, insorgono i sindacati di categoria

Tassazione sui porti, ultimatum Ue all'Italia

La Commissione ha chiesto a Roma di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese ma senza retroattività

Alessia Spataro

La Commissione Ue ha chiesto all'Italia di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese concessa ai porti, provocando la reazione di imprese e sindacati del settore.

"Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi per l'Italia - come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia - chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse", ha detto la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager.

Dal momento che l'esenzione dall'imposta sulle società per i porti esisteva già prima dell'entrata in vigore del Trattato nel 1958, questa misura è considerata "aiuto esistente", sottolinea la Commissione, e quindi l'Italia non ha l'obbligo di recuperare la tassa non pagata in passato. Ma ora deve "prendere le misure necessarie" per assicurare che dal 1 gennaio 2022 le norme fiscali sui porti siano allineate a quelle delle altre società. La Commissione aveva chiesto all'Italia di allineare le sue norme già a gennaio 2019, e a novembre 2019 aveva avviato un'indagine approfondita per valutare se l'esenzione italiana fosse compatibile con le regole sugli aiuti di Stato. Oggi, dopo aver concluso la sua valutazione, la Commissione ritiene che "l'esenzione dall'imposta sulle società concessa ai porti italiani fornisce

loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue. In particolare, l'esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dal porto per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti e di una concorrenza leale".

Cauti il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli: «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha assicurato - ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Siamo impegnati - ha precisato la ministra - a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in ac-



derazione".

"È necessario - prosegue Merlo, presidente di Federlogistica Confrasperto - che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità

cordo con tutti gli attori del settore».

Da Federagenti, Federlogistica Confrasperto e Assarmatori Confrasperto invece è arrivato un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani. "Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confrasperto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in consi-

italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie".

"Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale" afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrasperto.

Da parte loro Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono di "individuare una soluzione, volta a salvaguardare l'attuale sistema". "Se fosse necessario - scrivono in una nota - si deve ricorrere alla Corte di Giustizia dell'Ue perché il

nostro sistema è sano e trasparente, non si configura alcuna concorrenza sleale e merita il giusto e dovuto rispetto". Le tre organizzazioni sindacali esprimono forte "preoccupazione per la tenuta del nostro sistema portuale, considerando la sua evidente strategicità nazionale oltre al conseguente stravolgimento della legge 84/94 che ne regola il contesto". "E' assolutamente sbagliato ed improponibile paragonare le nostre Autorità di Sistema Portuale, enti pubblici non economici, a qualunque altra impresa - sottolineano tra l'altro - e conseguentemente sostenere che i canoni si configurano come utili e quindi da tassare. Il ruolo delle AdSP, svolto per conto dello Stato, è assolutamente rivolto al funzionamento dell'ente pubblico e allo svolgimento delle sue funzioni pubblicistiche che non perseguono fini di lucro", "svolgono funzioni di affidamento e controllo delle attività finalizzate alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale con precisi compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali". "Scongiuriamo fortemente e ci opporremo con determinazione - concludono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - alla trasformazione delle nostre AdSP in SpA che devono restare pubbliche a difesa dell'interesse generale affinché i nostri porti possano davvero continuare ad essere asset strategico per il Paese e la stessa Europa".



Assarmatori: Italian shipping priorities



Splash December 15, 2020



The Italian shipowners' association, Assarmatori, chaired by Stefano Messina, has officially asked the Italian government to open the international register to other EU-flagged ships and make possible also for shipping companies based abroad to obtain benefits by employing Italian seafarers. This is the main short-term goals set by the association, which is backed by MSC, Ignazio Messina & C, Italia Marittima, Finaval, Pillarstone and some other ro-ro and ro-pax companies such as Onorato Armatori and Grandi Navi Veloci.

"Renewing the measures for maritime transport under Italy's international registry scheme, the European Commission asked the country to extend the granted benefits also to the ships under the other EU-flags," says Messina. "In Italy the only way today for increasing job opportunities aboard for the seafarers are the vessels controlled by shipowners based in other European countries."

On the opposite side is the rival shipowners' association Confitarma headed by Mario Mattioli, which has asked the government to limit the cost and tax reductions only to shipping companies based in Italy. Brussels has set an end February deadline to reach a final solution.

Assarmatori's Messina is also asking for a sort of Marshall Plan for new cargo and passenger ships due to be built and deployed on routes to and from Italy. More specifically Italy is considering to dedicate roughly €2bn to tonnage renewal in the next few years; financial resources dedicated to new green ships deployed both on short-sea and deep-sea routes.

"It might be also a good idea for the government to build a dozen new ships in a row based on the same project," Messina, who also heads up Ignazio Messina & C, suggests.

On the hugely changed Italian shipowning scene, Messina tells *Maritime CEO*: "There will still be space for family-model companies active in the shipping market worldwide. They have an excellent know how. The point though is the capital: business is becoming more and more capital intensive and in the recent past we have experienced a prolonged negative cycle which heavily impacted on financial results."

Messina points out that in the past the positive cycles of shipping were needed to balance and overcome the negative ones.

"The problem is that this time the negative cycle was too long," the Italian laments.