

BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ ED IL SABATO - SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli
TelefonoeFax0815590949pbx-Unacopia1,30Euro-Spedizioneinabbonamentopostale-45%-art.2comma20/bL.662/96FilialeNapoli

Lo shipping internazionale
a portata di clic



informazionimarittime.it

con uno sguardo al Sud

ANNO LXXV - N. 50
20 GIUGNO 2020

La logistica torna a chiedere un equo sistema fiscale europeo armatoriale

Tonnage tax più ristretta?

Secondo Feport e Clecat, l'estensione del Registro internazionale agli Stati membri, così com'è, distorce la concorrenza. Si chiede l'esclusione dei benefici dalle attività accessorie. Per Ecsa, invece, questo regime non genera distorsioni



Bruxelles. Si torna a parlare della tonnage tax, il sistema fiscale internazionale che applica le imposte al tonnellaggio complessivo della flotta armatoriale. La Federation of European Private Port Operators (Feport) - la federazione europea degli operatori privati - e Clecat-European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services - associazione europea di spedizionieri, logistici e doganalisti - hanno chiesto alla Commissione europea di limitare il regime della tonnage tax per le compagnie di navigazione. La richiesta arriva all'indomani della decisione dell'Ue di estendere i benefici fiscali del Registro internazionale italiano a tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro.

Stessi servizi, due regimi fiscali. Il problema, secondo Feport e Clecat, è che un regime segue in ultima pagina

Asia-Europa: 8 partenze in meno

Tanto blank sailings con domanda in calo

Londra. Tornano a crescere le cancellazioni dei servizi container. La tendenza viene analizzata nell'ultimo rapporto Sunday Spotlight di Sea-Intelligence dal quale emerge come i global carrier abbiano appena annunciato altre partenze cancellate per 521 mila teu di capacità tolta dal mercato, un incremento notevole di blank sailing causato ovviamente dalla pandemia.

Anche Container Trade Statistics ha fatto sapere che il calo della domanda di trasporto marittimo di container nel mese di aprile è stata pari a -16,9%

rispetto allo stesso mese del 2019. In valore assoluto questo significa una perdita di domanda globale pari a 2,4 milioni di Teu nel quarto mese dell'anno e una perdita di 4,4 milioni di teu nel primo quadrimestre (-8,1%).

L'ultimo vettore che ha dovuto far fronte al crollo della domanda dovuto alla pandemia di Coronavirus è Ocean Alliance, l'alleanza tra Cosco Shipping Lines, Cma Cgm, Evergreen e Orient Overseas Container Line, che ha annunciato i nuovi blank sailings, la nuova tabella delle partenze cancellate, valida fino a tutto luglio.

Asia-Europa: 8 partenze cancellate, 4 i collegamenti a capacità ridotta; nello specifico, 3 blank sailings e 3 downsize sulla Asia-Nord Europa; 5 blank sailings e un downsize sulla Asia-Mediterraneo.

Per ulteriori dettagli sui servizi transpacifici, transatlantici, Medio Oriente e Mar Rosso, [si rimanda al sito di Cosco Shipping](#).

Mastellone ricorda i successi. Sorrentini: dissenso non condiviso

Assoagenti Napoli rappresentativa e viva

Sia il neo presidente sia il past replicano al dimissionario Cerruti

Napoli. «Caro direttore, nel leggere l'intervista rilasciata dal collega Cerruti, sono rimasto molto sorpreso». Assoagenti non ci sta alle critiche di Andrea Cerruti (vedi Bollettino n. 49 del 17 giugno) e ci scrive rispondendo alle dimissioni dell'ex consigliere dell'associazione degli agenti marittimi na-



poletani, che ha parlato di una rappresentanza poco incisiva e monca di importanti soggetti nel porto campano.

Sia il presidente di Assoagenti, Andrea Mastellone (il cui intervento integrale [potete leggerlo qui](#)), tornato alla guida dopo un primo ciclo (2012-2016),

segue in ultima pagina

Gli esperti: dati sottostimati

Economia del mare fattura 750 miliardi Anzi, ancora di più

Bruxelles. Secondo l'ultimo rapporto della Commissione europea, le attività economiche legate al trasporto marittimo generano un fatturato annuale superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati diretti e 2,2 milioni di indiretti. È un settore in crescita, con oltre il 15 per cento in più di contratti di lavoro tra il 2009 e il 2018. Oltre la metà (58%) di questa economia legata al mare è controllata in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia. Ma a segnare tassi di crescita superiori al 50 per cento negli ultimi dieci anni sono stati Irlanda, Portogallo, Malta, Belgio, Polonia e Svezia. In uno scenario, però, caratterizzato dal cambiamento climatico: senza interventi a protezione delle coste i Paesi europei potrebbero subire un danno annuale di 800 miliardi di euro causato da inondazioni, a fronte di un costo per interventi preventivi pari a 2 miliardi all'anno. Per la sola Italia, le persone esposte al rischio inondazioni sarebbero più di 70 mila. Nonostante questo, secondo Giulio Sapelli, presidente di BlueMonitorLab, che si sta occupando di uno studio sulle perdite del settore negli ultimi mesi, c'è una «cronica sottovalutazione ed

segue in ultima pagina

Autoproduzione, i marittimi chiedono regole trasparenti

Roma. Contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confindustria e Federagenti, l'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma «ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali». Lo affermano i segretari generali sindacali Stefano Malorgio (Filt-Cgil), Salvatore Pelleccchia (Fit-Cisl) e Claudio Tarlazzi (Uiltrasporti).

I sindacati non sono contro l'autoproduzione in sé, chiedono piuttosto che «le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l'inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che

segue in ultima pagina

Arrivi & Partenze: Napoli (2-4) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)

DALLA PRIMA PAGINA

Tonnage tax

fiscale speciale di questo tipo si applicherebbe non solo alle entrate principali delle compagnie di navigazione ma anche alle "attività accessorie" come le spedizioni o il trasporto via treno, tutte attività non strettamente legate alla navigazione che vanno a sovrapporsi a quelle degli operatori, generando una concorrenza sleale: due soggetti - gli armatori e gli operatori portuali/logistici - che concorrono con regimi fiscali differenti. I servizi accessori andrebbero esclusi dal campo di applicazione della tonnage tax. Secondo Nicolette van der Jagt, direttore generale di Clecat, ci siano ormai «chiari casi in cui i vettori più integrati verticalmente possono beneficiare di regimi fiscali che forniscono incentivi al door-to-door ma non all'attività di spedizioni. Non è accettabile». La Commissione europea, quando ha approvato l'estensione del Registro internazionale italiano a tutta l'Ue, ha precisato che una decisione di questo tipo «non ha ricadute su un trattamento fiscale favorevole», ragion per cui le due associazioni «nutrono seri dubbi sulla metodologia».

Anche Fedespedit, la federazione delle aziende logistiche italiane, appoggia la posizione di Feport e Clecat. «Non siamo contrari di per sé a queste misure. I trasporti marittimi sono fondamentali per l'import e l'export del Paese ed è

giusto tutelare il settore. Ma bisogna evitare assolutamente che questi meccanismi danneggino il resto della filiera, in primis spedizionieri e terminalisti operanti nel trasporto via mare», ha detto la presidente, Silvia Moretto. **Continua a leggere per sentire l'opinione degli armatori.**

Assoagenti Napoli

sia il *past president*, Stefano Sorrentini (**integrale qui**), sottolineano le modalità di critica di Cerruti: perché non parlarne in associazione? «Gradirei conoscere a quali episodi si riferisce, quali sono gli interessi particolari che sono stati privilegiati come segnalato e perché quanto lamentato non è mai stato sollevato in direttivo per stimolare una ampia discussione fra gli associati», scrive Mastellone. Secondo Sorrentini, invece, è «singolare che, dopo avere svolto un ruolo attivo nella gestione associativa, ricoprendo le cariche di Consigliere e di presidente della commissione contenitori, peraltro senza mai convocarne una seduta, solo a fine mandato si esprimano perplessità e motivi di dissenso sulla gestione dell'associazione». Per Sorrentini «sebbene in 30, le agenzie marittime napoletane hanno ottenuto risultati molto più significativi che in altre regioni d'Italia, esprimendo azioni e iniziative caratterizzate da un forte spirito di gruppo e di condivisione».

Inoltre, come sottolinea Mastellone,

Assoagenti ha fatto pressione negli ultimi anni, insieme a tutto il cluster portuale, affinché dal ministero dell'Ambiente si sbloccassero i dragaggi, che si trascinavano da tanto tempo. Sono stati organizzati convegni, il lunghissimo periodo di commissariamento del porto (2013-2016) ha visto numerose istanze portate in Comitato portuale. «Per quanto riguarda il problema della mancata adesione all'associazione della agenzia più importante del porto - conclude Mastellone - vorrei chiarire che la stessa già nel 2010 lasciò l'associazione per rientrarne dopo qualche mese, e ne uscì nuovamente nel 2016. Da quanto mi risulta non aderisce ad altre importanti associazioni territoriali della nostra categoria in altri primari porti nazionali».

750 miliardi

esclusione di intere filiere di economia blu dal computo complessivo anche relativo all'impatto sul PIL». Quali sono? I porti, con il loro impatto diretto e indiretto sulle economie nazionali e su quella continentale, l'estesa fascia di turismo marittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri (nel computo di fatturato che è relativo al periodo pre-Covid, l'impatto degli ordini per nuove navi da crociera è considerato in percentuale minima). Secondo il centro studi, sono ignorate attività indotte anche nel settore logistico, degli approvvigionamenti, della ricerca, della difesa dell'ambiente. Su queste attività il rapporto transita a volo d'uccello, comprendendo fra le nuove attività quelle relative alla

difesa (177 mila occupati), all'energia prodotta dal mare (420 milioni di fatturato) e ai desalinizzatori (contratti in essere per 520 milioni di euro).

Autoproduzione

vi siano mezzi tecnologici adeguati». Queste regole sull'autoproduzione indicate dal decreto economico, continuano le tre sigle sindacali, «si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. «Siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro», concludono Maloggio, Pellicchia e Tarlazzi.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

www.informazionimarittime.com
info@informazionimarittime.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Luciano Bosso

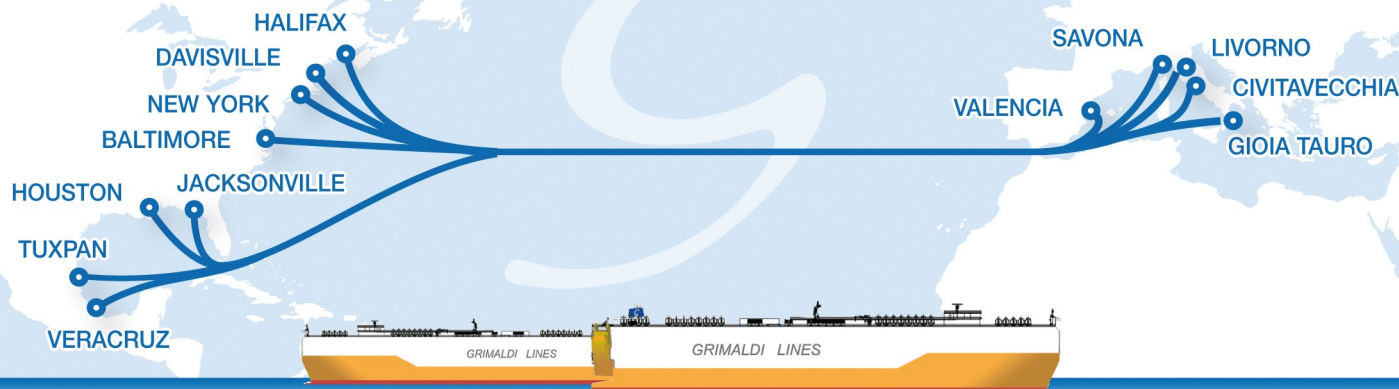
In redazione **Paolo Bosso**

Pubblicazione: Informazioni Marittime srl
Autorizzazione Tribunale di Napoli
N. 2380 del 12 febbraio 1973

PUBBLICITA' A MODULO:
35 Euro + IVA 22%
ABBONAMENTO ANNUO: 100 Euro

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO

L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it