

RASSEGNA STAMPA

APRILE 2018

27.04.18



Tasse sui porti, le associazioni del cluster marittimo protestano

Si levano a gran voce le proteste delle **associazioni del cluster marittimo-portuale** (Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Assarmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione Del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi, Unione Piloti) dopo l'annuncio della procedura attivata dalla **Commissione Ue** che porterà ad una **stangata per i porti italiani**.

Nella nota congiunta si legge: "Le associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal governo italiano con la quale si richiede la **modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette** nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale.

Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani".

Nella nota si spiega che considerare l'**attività di riscossione** delle Autorità di sistema portuale come delle attività d'impresa di diritto privato abbia come conseguenza diretta quella di **creare incertezze nel dato normativo vigente** in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta dal Ministro dei Trasporti Delrio.

25.04.18

PortSEurope

Ports News & Information - the Mediterranean, Caspian & Black Seas

Italian port associations openly oppose EU request

Italian port industry associations have openly protested against the request of the European Union (EU) for the modification of the part of the Italian legislation which exempts public entities (AdSP – Autorita' di Sistema Portuale) from tax payment.

Listing the port authorities as regular companies operating economic activities would be a mistake, as it would create uncertainties in the existing legislative norm, damaging operators and exposing to risk the positive results generated from the reform of the system, the associations said in a joint letter.

The associations concluded by underlining that they are “united and compact in rejecting the requests coming from Brussels and making all their powers available to the government for the protection of the public good”.

The letter was signed by associations Assoport, Assologistica, Assiterminal, AssArmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi and Unione Piloti.

25.04.18

L'AVVISATORE MARITTIMO



LA LETTERA FIRMATA DALLE ASSOCIAZIONI DEL SETTORE

Stangata sui porti, si compatta il cluster

La reazione degli operatori: «Respingiamo al mittente le richieste dell'Europa»

ROMA. Dopo l'annuncio della procedura attivata dalla Commissione europea che porterà ad una stangata per i porti italiani, le associazioni del cluster marittimo-portuale hanno diffuso una nota congiunta: «Le associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal governo italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte. Far apparire le

Autorità di sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale - spiegano le associazioni in una nota - Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani». Tutto il settore è quindi compatto nel rispedire al mittente le accuse che arrivano da Bruxelles:

«Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di sistema portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti

dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal ministro Delrio». Il fronte italiano contro la decisione dell'Europa quindi si compatta. «Le associazioni del cluster maritti-

mo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico». si conclude la nota firmata da Assoport, Assologistica, Assiterminal, Assarmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione Del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi, Unione Piloti.

24.04.18



Il cluster marittimo-portuale si presenta coeso nei confronti dell'Unione Europea. Sottoscritta una dichiarazione congiunta per scongiurare gli effetti della presunta procedura d'infrazione

A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione Europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano:

Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPOINT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

24.04.18



Cluster marittimo-portuale coeso verso l'UE

A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione Europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano:*

Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPORT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

24.04.18

Primo Magazine

Il cluster marittimo-portuale si presenta coeso nei confronti dell'Unione Europea

A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione Europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano:

“Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte. Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani. Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio. Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico”.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPORT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

24.04.18

IL SECOLO XIX

IL CLUSTER MARITTIMO SI COMPATTA CONTRO LA MINACCIA EUROPEA

Porti tassati, la rivolta delle imprese

Lettera di 17 associazioni all'Ue. La Liguria pronta ad accelerare sul fronte autonomia

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. In campo contro l'Europa scendono anche gli operatori.

Diciassette associazioni hanno così firmato un manifesto di "ribellione" contro al decisione della Commissione di far pagare le tasse ai porti italiani. Per una volta il cluster marittimo si è compattato, di fronte alla possibilità che quella decisione di Bruxelles possa mettere a rischio la portualità italiana: «Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori». Per le associazioni, che difendono la riforma dei porti varata da Graziano Delrio («si mettono in pericolo i positivi risultati») l'attacco della Commissione colpisce tutto il modello italiano: «Far apparire le Autorità di sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italia-

ni».

Per questo le associazioni degli operatori (Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Assarmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione Del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi, Unione Piloti) chiedono di agire: «Siamo uniti e compatti nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico». Lo scontro con l'Europa è soprattutto politico e la reazione degli operatori lo sottolinea: in discussione c'è il modello pubblicistico dei porti italiani. L'Europa ritiene infatti che si-

ano imprese: paghino le tasse - ci chiede Bruxelles - e non facciano concorrenza sleale. In un quadro pessimistico sull'esito della battaglia contro

Bruxelles (belgi e olandesi sono stati già *impallinati*, Parigi ritiene di fare la stessa fine), c'è un movimento crescente che pensa che alla fine con-

venga cavalcare la situazione. La Liguria, ad esempio, ha chiesto maggiore autonomia, a partire proprio dalle banchine: con un dialogo diretto tra

la prima regione portuale d'Italia e l'Europa «forse si potrebbe arrivare ad un rafforza-

mento delle richieste» spiega una fonte. In ballo c'è la promozione dei traffici portuali, a cui i presidenti non vorrebbero rinunciare. È la parte finita sotto la lente della Ue e per questo una trasformazione in Spa potrebbe accontentare sia Bruxelles che i presidenti dei porti che trainano i volumi delle merci nel Paese, Genova in testa. Così qualche piano operativo, con una linea strategica autonoma, potrebbe essere prodotto a breve. In attesa di un interlocutore governativo a Roma.

23.04.18



Stangata sui porti italiani, si ribellano anche gli operatori

Roma - Le associazioni del cluster marittimo contro la decisione Ue di tassare i porti: «Così si mettono a rischio gli scali del Paese»

Dopo l'annuncio della procedura attivata dalla Commissione europea che porterà ad una stangata per i porti italiani, le associazioni del cluster marittimo-portuale hanno diffuso una nota congiunta: «Le associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal governo italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte. **Far apparire le Autorità di sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato** rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale - spiegano le associazioni in una nota - Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani». Tutto il settore è quindi compatto nel rispedire al mittente le accuse che arrivano da Bruxelles: «**Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di sistema portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori**, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal ministro Delrio». Il fronte italiano contro la decisione dell'Europa quindi si compatta. «**Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico**». si conclude la nota firmata da Assoport, Assologistica, Assiterminal, Assarmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione Del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi, Unione Piloti.

23.04.18



Cluster marittimo-portuale unito nei confronti della Ue

Sottoscritta dichiarazione per scongiurare presunta procedura d'infrazione

A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano: "Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

La dichiarazione è stata firmata da Assoport, Assologistica, Assiterminal, AssArmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione del Mare, Fise-Unport, Fedepiloti, Fedspedi, Unione Piloti.

23.04.18



Tasse ai porti, il cluster marittimo italiano contro Bruxelles

17 associazioni del cluster marittimo, praticamente il cluster marittimo, hanno diramato un comunicato in cui ribadiscono quello che nell'ultima settimana hanno fatto singolarmente: la procedura 'fiscale' - che rischia di diventare d'infrazione - avviata da Bruxelles per le Autorità di sistema portuale italiane è «giuridicamente sbagliata», spinge a privatizzare i porti, crea «incertezze nella norma [...] mettendo in pericolo i positivi risultati della riforma del ministro Delrio».

- La terra di mezzo delle autorità portuali italiane

- E se la strategia di Bruxelles sia di privatizzare i porti?

La dichiarazione congiunta:

Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPORT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

23.04.18



Le associazioni del cluster marittimo-portuale italiano protestano per la presunta procedura d'infrazione UE

Le associazioni del cluster marittimo-portuale italiano, a seguito della lettera della Commissione Europea al governo italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle imposte dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte, hanno denunciato che «far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani».

In particolare, in una nota a firma di Assoporti, Assologistica, Assiterminal, AssArmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi e Unione Piloti, le associazioni del cluster sottolineano che «considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal ministro Delrio».

Le associazioni hanno concluso sottolineando di essere «unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico».

24.04.18



Il cluster marittimo-portuale compatto contro la procedura d'infrazione UE

A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione Europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano:

Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPORT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

20.04.18



Frodi carburanti, proposte Assocostieri per semplificazione e concorrenza

Eliminare le disparità di trattamento sulla base di soglie dimensionali di depositi e operatori, semplificare gli adempimenti, consentire un pronto recupero dei crediti Iva. È il succo delle sette proposte messe a punto da Assocostieri in relazione alle disposizioni per il contrasto alle frodi nella distribuzione carburanti introdotte con l'ultima legge di Bilancio.

L'associazione ha messo a punto un documento (disponibile in allegato) e lo ha sottoposto al ministero dell'Economia e alle Agenzie delle Dogane e delle Entrate, nell'ambito dei tavoli per l'attuazione delle nuove norme. Il timore è che, oltre a ostacolare l'operatività di un settore strategico, le nuove disposizioni, per come sono formulate, portino a favorire gli operatori integrati e di dimensioni maggiori, con riflessi problematici dal punto di vista della concorrenza.

Assocostieri ha partecipato al tavolo per il contrasto all'illegalità nel settore dei carburanti istituito presso il Mef e ha espresso soddisfazione per il lavoro che le amministrazioni stanno da tempo portando avanti. Tuttavia, sottolinea il documento, "il metodo di trasposizione di tali orientamenti nelle disposizioni di legge a valle è avvenuto in alcuni casi in maniera non sempre attenta ed adeguata alle esigenze dei contribuenti onesti che tali disposizioni vorrebbero in toto applicare a beneficio del settore". Questo è vero in particolare per quanto riguarda "l'introduzione di norme dalla difficile e complessa applicazione per gli operatori" e il "ricorso, troppo frequente, a criteri quantitativi per identificare potenziali soggetti a rischio illegalità, foriera, nel tempo, di costituire una soglia di discriminazione tra operatori onesti e meno onesti". (4/4)

20.04.18



Assocostieri festeggia 35 anni con nuovo logo

Assocostieri, l'associazione della logistica energetica italiana che aderisce a Confcommercio Imprese per l'Italia, compie quest'anno 35 anni e segna questo importante traguardo con un cambio del proprio logo. Una scelta non tanto di adeguamento della propria immagine quanto, piuttosto, di coerenza con l'evoluzione del proprio posizionamento sul mercato. Nel nuovo logotipo è presente un visual che si richiama al mare, un elemento di continuità nella gestione del business dei vecchi e dei nuovi associati di Assocostieri. Il nuovo brand è rivisitato anche nel carattere e nella scelta cromatica.

Il presidente di Assocostieri, Marika Venturi, ha dichiarato che "la logistica energetica sta crescendo con l'ingresso nella nostra filiera anche degli impianti di rigassificazione e dei depositi di stoccaggio di Gnl, entrambi connessi allo sviluppo socio economico che l'utilizzo del Gnl potrà portare nel prossimo futuro tramite lo Small Scale Lng, sia come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre sia per la realizzazione di nuove infrastrutture connesse a questa nuova attività. In tale ottica, abbiamo inteso marcare questa evoluzione anche in coincidenza di un importante traguardo temporale".

Mentre il direttore generale dell'associazione italiana della logistica energetica, Dario Soria ha aggiunto: "Il mare è stato e sarà una risorsa strategica per noi. La sostenibilità ambientale rappresenta, in termini generali, un tema centrale per il nostro business. Di questo, tra l'altro, parleremo nel convegno che si terrà a Napoli, il prossimo 29 Maggio, dal titolo La Logistica Energetica Punta sul Green".

19.04.18



Assocostieri compie 35 anni e rinnova il logo

Assocostieri compie 35 anni e cambia logo. Una scelta, si legge in una nota, di coerenza con l'evoluzione del proprio posizionamento sul mercato. Il nuovo logotipo richiama al mare, un elemento di continuità nella gestione del business dei vecchi e dei nuovi associati di Assocostieri.

Marika Venturi, presidente di Assocostieri, ha commentato: “La logistica energetica sta crescendo con l'ingresso nella nostra filiera anche degli impianti di rigassificazione e dei depositi di stoccaggio di GNL, entrambi connessi allo sviluppo socio economico che l'utilizzo del GNL potrà portare nel prossimo futuro tramite lo Small Scale LNG, sia come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre sia per la realizzazione di nuove infrastrutture connesse a questa nuova attività. In tale ottica, abbiamo inteso marcare questa evoluzione anche in coincidenza di un importante traguardo temporale”.

“Il mare è stato e sarà una risorsa strategica per noi”, ha aggiunto il direttore generale Dario Soria. “La sostenibilità ambientale rappresenta, in termini generali, un tema centrale per il nostro business. Di questo, tra l'altro, parleremo nel convegno che si terrà a Napoli, il prossimo 29 maggio, dal titolo La Logistica Energetica Punta sul Green”.

Per i cultori della storia, la Staffetta diede notizia della costituzione di Assocostieri il 12 aprile 1983. Soci fondatori Comita, Continentale Italiana, Doc-Depositi Ollii Costieri, Toscopetrol, Eurobunker, Fox Petroli, Depositi Mediterranei, Basalti Bitumi, Sud Oil, Pir-Petrolifera Italo Rumena, Sabatino Di Properzio. Successivamente il 24 giugno venne data notizia della nomina di Pierluigi Tagliabue a presidente. Che rimase in carica fino al novembre 1987 quando si dimise e nel marzo 1988 venne sostituito da Franco Sensi che nel corso della sua lunga presidenza, rimase in carica per 16 anni fino al 2004, promosse la costituzione dell'Agenzia Nazionale delle Scorte Petrolifere ([v. Staffetta 26/08/08](#))

19.04.18



Assocostieri compie 35 anni

Il presidente Venturi: “La logistica energetica cresce con impianti di rigassificazione e depositi Gnl”. Il nuovo logo dell’associazione

Assocostieri compie 35 anni e per l’occasione, spiega l’associazione, rinnova il logo in coerenza con l’evoluzione del posizionamento sul mercato dei suoi membri.

In particolare, secondo il presidente Marika Venturi, “la logistica energetica sta crescendo con l’ingresso nella nostra filiera anche degli impianti di rigassificazione e dei depositi di stoccaggio di Gnl, entrambi connessi allo sviluppo socio economico che l’utilizzo del gas naturale liquefatto porterà nel prossimo futuro tramite lo small scale Lng, sia come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre, sia per la realizzazione di nuove infrastrutture connesse a questa attività”.

“Il mare è stato e sarà una risorsa strategica per noi”, ha aggiunto il d.g. Dario Soria. “La sostenibilità ambientale rappresenta, in termini generali, un tema centrale per il nostro business. Di questo, tra l’altro, parleremo nel convegno che si terrà a Napoli, il prossimo 29 maggio”, dal titolo “La logistica energetica punta sul green”.

19.04.18



Assocostieri compie 35 anni e cambia logo

Assocostieri, l'associazione della logistica energetica italiana che aderisce a Confcommercio Imprese per l'Italia, compie quest'anno 35 anni e segna questo importante traguardo con un cambio del proprio logo.

Una scelta non tanto di adeguamento della propria immagine quanto, piuttosto, di coerenza con l'evoluzione del proprio posizionamento sul mercato. Nel nuovo logotipo è presente un visual che si richiama al mare, un elemento di continuità nella gestione del business dei vecchi e dei nuovi associati di Assocostieri. Il nuovo brand è rivisitato anche nel carattere e nella scelta cromatica.

Ha affermato il Presidente di Assocostieri, Marika Venturi: "La logistica energetica sta crescendo con l'ingresso nella nostra filiera anche degli impianti di rigassificazione e dei depositi di stoccaggio di GNL, entrambi connessi allo sviluppo socio economico che l'utilizzo del GNL potrà portare nel prossimo futuro tramite lo Small Scale LNG, sia come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre sia per la realizzazione di nuove infrastrutture connesse a questa nuova attività. In tale ottica, abbiamo inteso marcare questa evoluzione anche in coincidenza di un importante traguardo temporale".

"Il mare è stato e sarà una risorsa strategica per noi", ha aggiunto il Direttore Generale di Assocostieri, Dario Soria. "La sostenibilità ambientale rappresenta, in termini generali, un tema centrale per il nostro business. Di questo, tra l'altro, parleremo nel convegno che si terrà a Napoli, il prossimo 29 maggio, dal titolo La Logistica Energetica Punta sul Green".

11.04.18

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Ministero, Assoporti e associazioni di categoria firmano un accordo per l'utilizzo di "GNL" nei porti italiani

ROMA – E' stato siglato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del ministro un protocollo di collaborazione tra le associazioni Assoporti, Federchimica/Asso-gasliquidi, Assocostieri, Confitarma e AssArmatori, per l'utilizzo del Gas naturale liquido – Gnl nei porti italiani. La direttiva "Dafi" sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl, gas naturale liquido, tra i carburanti su cui puntare per una riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto e il trasporto marittimo rappresenta un mercato di riferimento importante in termini di volumi e di utilizzo del Gnl quale carburante per la propulsione delle navi e per la gestione dei servizi di bordo.

Le principali associazioni di categoria degli armatori e del settore Gnl, coinvolte al tavolo con il coordinamento dell'Associazione dei porti italiani (Assoporti), metteranno a disposizione le specifiche competenze. Il tavolo istituito mira ad uno studio approfondito di tipo strategico, giuridico - amministrativo, di indirizzo, di formazione del personale e operativo dei temi riguardanti l'utilizzo del Gnl in ambito portuale.

"Questo accordo – ha dichiarato il ministro Delrio – che sono lieto di aver promosso e ospitato qui al Mit, rappresenta una cooperazione importante per fare dei porti un volano dello sviluppo economico e dell'innovazione sostenibile. Confido in un'azione congiunta

di alto livello tra le associazioni coinvolte".

"Si tratta di un accordo storico in materia – hanno dichiarato congiuntamente tutti i presidenti delle associazioni firmatarie – Per la prima volta

questo tema, così importante per lo sviluppo sostenibile dei nostri porti, viene posto all'ordine delle principali associazioni di categoria con il supporto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Assoporti".

Con l'istituzione di specifici gruppi di lavoro, i firmatari del protocollo affronteranno tutti gli aspetti legati all'uso del Gnl. Assoporti oltre a fornire il supporto tecnico e know-how, si farà carico di trasferire, sia in sede di Partenariato della logistica e dei trasporti che in Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale, i temi e le proposte che saranno convenute dal tavolo di lavoro.



Delrio e rappresentanti delle Associazioni durante l'incontro

09.04.18

tuttoTrasporti

PIÙ TRAFFICI PER I CONTAINER

Nel 2017 crescono le unità sbarcate e i volumi delle Autostrade del mare, mentre soffre il transhipment. E tra le associazioni di categoria nasce AssArmatori

Il trasporto marittimo delle merci italiano ha chiuso il 2017 con una crescita nel container e nel trasporto di rotabili. Nel primo caso, i porti gateway, ossia quelli dove i container sbarcati proseguono via terra per le destinazioni finali, mostrano una movimentazione complessiva di circa 7,2 milioni di teu, con un incremento del dieci per cento rispetto all'anno precedente. Flettono invece gli scali di transhipment, quelli che trasferiscono i container direttamente da una nave all'altra, che chiudono il 2017 con tre milioni di teu, mezzo milione in meno rispetto al 2016. Nel complesso, il container italiano registra un bilancio positivo di 200mila teu. Ancora meglio sono andate le autostrade del mare nazionali e internazionali, che nel 2017 hanno traspor-

nostro settore ha subito decisioni e scelte per certi aspetti imposte da altri interessi economici, che hanno guardato al mare come a uno strumento e non a un asset di valore fondamentale per la politica di un grande Paese industriale e turistico", ha dichiarato Messina. "È ora di cambiare la rotta, restando aperti al dialogo con tutti, ma affermando credibilità e ruolo: e questo passa attraverso la consapevolezza piena della principale caratteristica dell'armamento, che è la sua internazionalizzazione".

Confrtrasporto punta in alto

La nascita di AssArmatori rientra in un progetto più ampio di rappresentanza del trasporto, al cui timone c'è il presidente di Confrtrasporto, Paolo Uggè. Infatti, il giorno successivo alla formalizzazione della nuova associazione, Uggè ne ha annunciato l'adesione alla propria confederazione: "Con la costituzione di questa nuova realtà che, attraverso Confrtrasporto, entra a far parte del sistema Confrcommercio, si realizza un concreto, formidabile progetto di rappresentanza che consolida il quadro delle imprese dei trasporti e della logistica già presenti nel si-

tato 101 milioni di tonnellate su rotabili (contro i 119 milioni di tonnellate trasportate in container). Secondo Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram Logistica, "negli ultimi tre anni le autostrade del mare sono cresciute del 21%, contro il 9% dei container".

Rappresentanza in movimento

L'80% del trasporto combinato strada-mare è svolto da compagnie italiane, che raccolgono traffici non solo sulle rotte nazionali, ma anche su quelle internazionali. Una situazione che dovrebbe spingere gli armatori ad allearsi per creare un sistema ancor più competitivo. Viceversa, in Italia litigano e si dividono anche all'interno delle associazioni di categoria. È successo nel 2017, con l'uscita da Con-

stema confederale con tutte le componenti di terra, ferro, cielo e mare", ha commentato Uggè. E sempre dal ponte di comando di Confrtrasporto è scaturita il 14 dicembre 2017 Confrmare, che oltre agli armatori raccoglie gli agenti e raccomandatori marittimi di Federagenti, gli ormeggiatori dell'Angopi, i piloti dei porti di Fedepiloti, le imprese di logistica energetica di Assocostieri. Il presidente di Confrcommercio, Carlo Sangalli, ha presentato la nuova confederazione come "una regia che punta a rappresentare in maniera innovativa, unitaria e integrata gli interessi e le aspettative delle imprese del sistema marittimo portuale nel confronto con le istituzioni nazionali, europee e internazionali, realizzando a livello associativo il virtuoso processo di integrazione che ha ispirato la recente politica di settore". Con questa mossa, Confrcommercio alza il tiro nella rappresentanza dell'intero trasporto nel confronto con Confetra, Confitarma e Anita, ma anche con la neonata Confalis, fondata sempre nel 2017 dall'espansione di Alis, che raccoglie gli operatori intermodali. E quest'anno la "battaglia navale" si dispiegherà sul marebonus e sul rinnovo del contratto nazionale dei marittimi. **tip**

fitarma – la storica rappresentanza degli armatori che aderisce a Confindustria – di alcune importanti realtà, che il 15 gennaio 2018 hanno costituito davanti a un notaio romano la nuova associazione AssArmatori. I fondatori sono Ignazio Messina & C, Grandi Navi Veloci, Italia Marittima, Finaval e l'intera Fedarlinea, ossia l'associazione che riunisce alcune compagnie attive nel cabotaggio: Moby, Tirrenia, Snav, Delcomar, Maddalena Lines, Toremar e Caremar. Tra i primi associati compaiono nomi del calibro di MSC, la seconda compagnia mondiale nei container governata dalla famiglia Aponte. Secondo il presidente Stefano Messina, AssArmatori rappresenta società che operano seicento navi e occupano 70mila addetti. "Troppo spesso il

Autostrade del mare

Nel 2017 questa forma di trasporto combinato ha segnato l'incremento più alto nel settore dell'intermodale marittimo.

I NUMERI

TRAGHETTI: LIVORNO BATTE GENOVA

Secondo i dati diffusi da Ram Logistica, i porti italiani offrono 303 accosti per i traghetti. Il primo porto per la movimentazione dei rotabili nel trasporto combinato strada-mare è Livorno, con 14,3 milioni di tonnellate, seguito da Genova con 9,4 milioni, Trieste con 8,8 milioni, Catania con 8,1 milioni e Salerno con 8,6 milioni. Il 65% della merce trasportata sui rotabili viaggia su rotte marittime nazionali e il restante 35% su quelle internazionali. Questi numeri potranno crescere ancora nel 2018, grazie all'attivazione del contributo marebonus e a investimenti previsti in alcuni scali.

06.04.18



Energie rinnovabili ed elettrificazione: come decarbonizzare i trasporti marittimi

L'obiettivo è ridurre le emissioni di CO2 delle spedizioni internazionali tra l'82% e il 95%.

Quello del trasporto marittimo è un settore fortemente inquinante. Da solo, è responsabile del 2,5% della totalità di gas a effetto serra immessi nell'aria: si tratta di oltre mille milioni di tonnellate di carbonio l'anno.

Se fosse un paese, il settore del trasporto marittimo si classificherebbe al sesto posto nella classifica mondiale per le emissioni di CO2. E se non verranno presi provvedimenti, le emissioni di anidride carbonica causate dal trasporto marittimo potrebbero aumentare del 250% entro il 2050, trainate dalla crescita prevista per il commercio mondiale.

È a partire da queste allarmanti considerazioni che l'ITF (International Transport Forum) ha individuato i percorsi da intraprendere per la decarbonizzazione dei trasporti marittimi. Nel suo ultimo report, l'ITF afferma che, utilizzando le tecnologie già presenti sul mercato, le emissioni inquinanti legate alla navigazione sulle rotte internazionali potrebbero essere abbattute quasi del tutto entro il 2035.

Le strade da percorrere sono molteplici e vanno dall'utilizzo del GNL (gas naturale liquefatto) alle rinnovabili, fino ai motori elettrici.

In Italia, Edison, parallelamente alla mobilità elettrica, è impegnata nella realizzazione di due depositi costieri di Gnl, uno a Ravenna in Emilia Romagna e uno a Oristano in Sardegna, che saranno messi al servizio del trasporto pesante marittimo e di quello su gomma, al fine di rendere maggiormente sostenibili questi settori.

Lo scorso mese, tra l'altro, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio è stato siglato un accordo sull'utilizzo del gas naturale liquefatto in ambito portuale, sottoscritto dalle associazioni degli armatori, Confitarma e AssArmatori, e quelle del settore del gas, Federchimica/ Assogasliquidi e Assocostieri, con il coordinamento di Assoport. L'accordo si propone di dare concreta applicazione alla direttiva europea Dafi sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi, che individua proprio nel Gnl uno dei combustibili su cui puntare per ridurre le emissioni inquinanti nel settore del trasporto.

Spostando lo sguardo all'estero, l'azienda giapponese Eco Marine Power ha avviato un progetto per sviluppare la Aquarius marine renewable energy, una soluzione che permette alle navi da carico di utilizzare energia pulita sia durante lo stazionamento in porto sia durante la navigazione. La combinazione tra pannelli solari, turbine eoliche e un sistema di immagazzinamento dell'energia sembra promettere un risparmio di oltre il 40% del carburante.

Un'altra iniziativa interessante è quella dell'olandese Port Liner che ha realizzato delle chiatte 100% elettriche, le prime a navigare con batterie a emissioni zero, in grado di

contenere oltre 200 container. Il loro utilizzo permetterebbe di risparmiare 18 mila tonnellate l'anno di CO2.

I progetti già realizzati - e quelli di prossima realizzazione – confermano un quadro in movimento che promette di rivoluzionare il trasporto marittimo, andando nella direzione suggerita dal report dell'ITF e di dare attuazione all'ambiziosa proposta attualmente sul tavolo negoziale dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO): raggiungere zero emissioni nei trasporti marittimi entro il 2035.

05.04.18



”Sardegna leader del GNL nel Mediterraneo”

E' stata organizzata a Cagliari il 12 e i 13 Aprile prossimi il 4° Convegno “Isola dell'Energia”- Sardegna leader del GNL nel Mediterraneo”.

Sull'evento, fra gli altri, si terrà una relazione di Marika Venturi, presidente di Assocostieri. L'associazione che in Italia rappresenta gli interessi dei terminali di rigassificazione e la logistica dei depositi small scale di LNG, ritiene che la Sardegna possa rappresentare un crocevia per lo sviluppo del GNL, sia come combustibile per il trasporto marittimo che in un'ottica di materializzazione della stessa.

La presidente Venturi ha risposto ad una serie di domande che sono state pubblicate sul sito della “ConferenzaGnl.

Ci siamo? E' la volta buona che si riesce a metanizzare la Sardegna grazie al GNL di piccola taglia?

La scelta di adottare soluzioni small scale LNG rappresenta per Assocostieri una soluzione percorribile per rispondere alla domanda stimata dalla “Pewars” di 500-900 milioni di Sm³ di GNL al 2030 grazie alla sua flessibilità, modularità e facilità realizzativa.

E' realistico immaginare la Sardegna come punto di riferimento per le navi a GNL che attraversano il Mediterraneo centrale?

Assocostieri ritiene che la Sardegna, anche considerando le difficoltà attuative, possa rappresentare un hub per l'Italia e, più in generale, per il Mediterraneo in virtù della sua posizione geografica, della mancanza di connessioni via tubo alla rete nazionale ed anche grazie all'introduzione di un'area “Seca” sperimentale intorno all'isola per il traffico marittimo, come previsto nella Strategia Energetica Nazionale.

L'Italia appare in ritardo nell'approvvigionamento di GNL rispetto a Spagna e Francia. Si può recuperare? Come?

Il nostro Paese ha introdotto un'importante novità nel quadro regolatorio europeo per incrementare l'approvvigionamento di GNL. Si tratta di un nuovo meccanismo su base d'asta che permetterà al miglior offerente di aggiudicarsi la capacità di rigassificazione non ancora assegnata dei terminali italiani. Di fatto, questa nuova regolazione permetterà di seguire le fluttuazioni di mercato dei prezzi del GNL che nel passato hanno subito dei radicali e repentini cambiamenti dovuti a fattori spesso imprevedibili. La nuova regolazione, che rispecchia le mutevoli condizioni del mercato internazionale, risulta molto più flessibile rispetto al precedente meccanismo che prevedeva l'applicazione della capacità di rigassificazione ad una tariffa fissa. Tale meccanismo è entrato in vigore il 1 aprile e le aste verranno gestite da una piattaforma organizzata dal GME. Questa maggiore flessibilità potrebbe quindi permettere l'ingresso di maggiori quantitativi di GNL nel nostro Paese e con maggiore programmazione rispetto al passato, permettendo anche il suo utilizzo per lo sviluppo del mercato small scale.

Il programma delle due giornate è molto intenso. Dopo i saluti delle Istituzioni si parlerà sul tema: “Il GNL a livello globale: Europa, Italia, Sardegna” al quale parteciperanno Paolo

d'Ermo (Wec Italia), Liliana Panei (Mise), Tommaso Franci (Ricercatore), Giovanni Pinna (esperto tecnologie gas naturale). Conclude Luca Gazzera (LNG Industrial Division).

Nella mattina del giorno 13 Aprile verrà data la parola alle imprese. Ci saranno relazioni di Massimo Santori (responsabile Cnh Industrial), Andrea Turetta (Siad Machine impianti), Massimo Ferniani (Latte Arborea), Valeria Mangiarotti (Med Cruise), Marika Venturi (presidente Assocostieri). Nel pomeriggio sul tema "GNL nell'industria, nel commercio, nel civile" interverranno Andrea Oglietti (direttore Arera), Rita Coroselli (Federchimica), Luciano Buscaglione (Anigas), Alberto Scanu (Confindustria Sardegna), Massimo Deiana (presidente AdSp Saregna).

Il convegno si chiude con una tavola rotonda su "Prossimi passi per l'arrivo di GNL". Partecipano Antonello Figus, Federico Meloni, Francesco Sanna, Andrea VallaSCAS, Alessandro Zedda, Vincenzo Tiana. Modera Diego Gavagnin, conclude Gilberto Dialuce.

05.04.18



Gnl, energie rinnovabili ed elettrificazione: come decarbonizzare i trasporti marittimi

Quello dei trasporti marittimo è un settore fortemente inquinante. Da solo, è responsabile del 2,5% della totalità di gas a effetto serra immessi nell'aria: si tratta di oltre mille milioni di tonnellate di carbonio l'anno.

Se fosse un paese, il settore del trasporto marittimo si classificherebbe al sesto posto nella classifica mondiale per le emissioni di CO₂. E se non verranno presi provvedimenti, le emissioni di anidride carbonica causate dal trasporto marittimo potrebbero aumentare del 250% entro il 2050, trainate dalla crescita prevista per il commercio mondiale.

È a partire da queste allarmanti considerazioni che l'ITF (International Transport Forum) ha individuato i percorsi da intraprendere per la decarbonizzazione dei trasporti marittimi. Nel suo ultimo report, l'ITF afferma che, utilizzando le tecnologie già presenti sul mercato, le emissioni inquinanti legate alla navigazione sulle rotte internazionali potrebbero essere abbattute quasi del tutto entro il 2035.

Le strade da percorrere sono molteplici e vanno dall'utilizzo del GNL (gas naturale liquefatto) alle rinnovabili, fino ai motori elettrici.

In Italia, Edison, parallelamente alla mobilità elettrica, è impegnata nella realizzazione di due depositi costieri di Gnl, uno a Ravenna in Emilia Romagna e uno a Oristano in Sardegna, che saranno messi al servizio del trasporto pesante marittimo e di quello su gomma, al fine di rendere maggiormente sostenibili questi settori.

Lo scorso mese, tra l'altro, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio è stato siglato un accordo sull'utilizzo del gas naturale liquefatto in ambito portuale, sottoscritto dalle associazioni degli armatori, Confitarma e AssArmatori, e quelle del settore del gas, Federchimica/ Assogasliquidi e Assocostieri, con il coordinamento di Assoport. L'accordo si propone di dare concreta applicazione alla direttiva europea Dafi sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi, che individua proprio nel Gnl uno dei combustibili su cui puntare per ridurre le emissioni inquinanti nel settore del trasporto.

Spostando lo sguardo all'estero, l'azienda giapponese Eco Marine Power ha avviato un progetto per sviluppare la Aquarius marine renewable energy, una soluzione che permette alle navi da carico di utilizzare energia pulita sia durante lo stazionamento in porto sia durante la navigazione. La combinazione tra pannelli solari, turbine eoliche e un sistema di immagazzinamento dell'energia sembra promettere un risparmio di oltre il 40% del carburante.

Un'altra iniziativa interessante è quella dell'olandese Port Liner che ha realizzato delle chiatte 100% elettriche, le prime a navigare con batterie a emissioni zero, in grado di contenere oltre 200 container. Il loro utilizzo permetterebbe di risparmiare 18 mila tonnellate l'anno di CO2.

I progetti già realizzati - e quelli di prossima realizzazione – confermano un quadro in movimento che promette di rivoluzionare il trasporto marittimo, andando nella direzione suggerita dal report dell'ITF e di dare attuazione all'ambiziosa proposta attualmente sul tavolo negoziale dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO): raggiungere zero emissioni nei trasporti marittimi entro il 2035.

05.04.18

la Provincia

Quotidiano di Civitavecchia, Santa Marinella, Fiumicino e dell'Etruria

Nove gli scali interessati ad installare i nuovi impianti di stoccaggio e rifornimento

Gnl: i porti italiani accelerano

Anche Civitavecchia in corsa, da tempo impegnata su questo fronte

C'è Livorno. Ma anche Genova, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Venezia e Trieste. Sono i nove porti italiani interessati ad installare impianti di stoccaggio e rifornimento del GNL.

Il mercato sta accelerando.

Da un lato le grandi navi, specie da crociera ma non solo, che stanno arrivando con l'alimentazione a gas.

Dall'altro l'accordo sull'utilizzo del gas naturale liquefatto in ambito portuale sottoscritto, il mese scorso, dalle associazioni degli armatori, Confitarma e AssArmatori, e quelle del settore del gas, Federchimica/Assogasliquidi e Assocostieri – con il coordinamento di Assoport – al

ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del ministro Graziano Delrio.

La direttiva europea Dafi sullo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi individua il Gnl tra i carburanti su cui puntare per ridurre le emissioni inquinanti nel settore del trasporto, e in questo contesto il trasporto marittimo è un mercato di riferimento per l'utilizzo di tale combustibile per la propulsione navale.

Non c'è porto, ormai, dove non si stia lavorando in questo senso. Su Livorno, come noto, c'è ormai da un paio d'anni la piattaforma offshore di Olt Toscana che fornisce il Gnl alla rete nazionale e che ha predisposto anche un settore di fiancata per

l'attracco di barche e piccole navi

da rifornire di gas. L'altra novità è il progettato hub davanti alla torre del Marzocco per iniziativa del gruppo Neri e della Liguigas: con serbatoi specializzati in grado di rifornire sia le navi che le autocisterne stradali, il tutto in chiave estremamente moderna ed efficiente.

Ma anche altri porti sono in corsa. Spicca Napoli, che nelle ultime settimane ha visto arrivare all'Autorità portuale di Spirito una ventina di proposte (vere e proprie manifestazioni d'interesse ufficiali) per creare un deposito costiero di GNL.

Interessate, a quanto pare, le società Butangas, Confapi, De Biase, Edison, Energas, Engle, Galdieri, Italcost, Higas, Kuwait Petroleum, Liguigas, Marine Service, Maxom Bunker, Snam, SoDeCo, Sofregas, Wartsila. Napoli è uno dei porti italiani per i quali il piano energetico nazionale – che recepisce proprio la direttiva europea DAFI 2014 – prevede depositi di stoccaggio di GNL.

E tra questi, appunto, c'è anche Civitavecchia che da tempo ormai sta percorrendo la strada del Gnl e delle nuove tecnologie ambientali.

04.04.18



Frodi carburanti, proposte Assocostieri per semplificazione e concorrenza

Eliminare le disparità di trattamento sulla base di soglie dimensionali di depositi e operatori, semplificare gli adempimenti, consentire un pronto recupero dei crediti Iva. È il succo delle sette proposte messe a punto da Assocostieri in relazione alle disposizioni per il contrasto alle frodi nella distribuzione carburanti introdotte con l'ultima legge di Bilancio. L'associazione ha messo a punto un documento (disponibile in allegato) e lo ha sottoposto al ministero dell'Economia e alle Agenzie delle Dogane e delle Entrate, nell'ambito dei tavoli per l'attuazione delle nuove norme. Il timore è che, oltre a ostacolare l'operatività di un settore strategico, le nuove disposizioni, per come sono formulate, portino a favorire gli operatori integrati e di dimensioni maggiori, con riflessi problematici dal punto di vista della concorrenza.

Assocostieri ha partecipato al tavolo per il contrasto all'illegalità nel settore dei carburanti istituito presso il Mef e ha espresso soddisfazione per il lavoro che le amministrazioni stanno da tempo portando avanti. Tuttavia, sottolinea il documento, "il metodo di trasposizione di tali orientamenti nelle disposizioni di legge a valle è avvenuto in alcuni casi in maniera non sempre attenta ed adeguata alle esigenze dei contribuenti onesti che tali disposizioni vorrebbero in toto applicare a beneficio del settore". Questo è vero in particolare per quanto riguarda "l'introduzione di norme dalla difficile e complessa applicazione per gli operatori" e il "ricorso, troppo frequente, a criteri quantitativi per identificare potenziali soggetti a rischio illegalità, foriera, nel tempo, di costituire una soglia di discriminazione tra operatori onesti e meno onesti".

Il problema riguarda in particolare il criterio dimensionale della nuova soglia autorizzativa utilizzata nella riscrittura dell'articolo 23 del Testo unico delle accise, che rende non più autorizzabile l'attività di deposito fiscale al di sotto della soglia di 400 metri cubi per il Gpl e di 10.000 metri cubi per gli altri prodotti energetici, nonché al requisito dell'esenzione dal prestare idonea garanzia, previsto dal recente decreto ministeriale del 13 febbraio 2018, per i gruppi di società con patrimonio netto consolidato superiore a 250 milioni di euro. I "meri criteri dimensionali" non sono secondo Assocostieri "adeguati" e l'ottica "grande è bello" è "priva di stringente logica", oltre a non trovare "sempre effettivi riscontri nella nostra realtà".

04.04.18



Frodi carburanti, 7 proposte Assocostieri per attuare la Legge di Bilancio

Assocostieri ha lanciato sette proposte per l'attuazione delle misure di contrasto alle frodi carburanti contenute nella Legge di bilancio 2018. Ricordando la sua partecipazione al tavolo contro l'illegalità al Mef e la "soddisfazione" per il lavoro svolto in quella sede, l'associazione nota che "il metodo di trasposizione" degli orientamenti "nelle disposizioni di legge a valle è avvenuto in maniera non sempre attenta ed adeguata alle esigenze dei contribuenti 'onesti'". In particolare, Assocostieri parla di "norme dalla difficile e complessa applicazione" e di un ricorso "troppo frequente a criteri vieppiù quantitativi per identificare potenziali soggetti a rischio illegalità, foriero nel tempo di costituire una soglia di discriminazione tra operatori onesti e meno onesti".

Al centro delle proposte l'eliminazione delle differenziazioni di trattamento in base alle dimensioni degli operatori, uno snellimento delle procedure e un più veloce recupero dei crediti Iva. Ma andiamo con ordine.

La prima proposta riguarda "l'esenzione del titolare del deposito fiscale per il pagamento dell'Iva anticipata", con l'associazione a chiedere di "mantenere anche ai fini Iva i requisiti in base ai quali il deposito fiscale è autorizzato, gestito e controllato dall'Agenzia delle Dogane" e che le disposizioni di cui all'art. 1, comma 941, della Legge di Bilancio "siano applicabili oltre che ai depositi autorizzati ex art 23 c 3 anche ai depositi che integrano i requisiti di cui all'art. 23, comma 4 del TUA".

Si passa poi al nodo della "cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi", in merito al quale la richiesta è di "ribadire chiaramente che, ai sensi del comma 939, per il prodotto che non venga estratto né immesso in consumo ma venduto all'interno del deposito in sospensione d'accisa, la stessa vendita possa considerarsi anche in sospensione di Iva". La terza proposta riguarda invece la "neutralità del deposito Iva", con la richiesta di "ribadire la ratio della norma secondo cui, qualora il deposito venga utilizzato anche come deposito Iva, non sia applicabile l'art. 50-bis del decreto legge n. 331/93 ma l'immissione in consumo dal deposito sarà subordinata al versamento dell'Iva con F24", fatti salvi i casi di "riconosciuta affidabilità oppure di prestazione di idonea garanzia". Toccati anche i temi del "pronto recupero del credito Iva" e della "possibilità di prevedere un conto a scalare per la garanzia prestata con validità annuale", disciplinata dal DM del 13 febbraio.

Sotto la lente dell'associazione anche la "quantificazione della responsabilità solidale del depositario", per la quale si propone "sulla falsariga di ciò che oggi si fa per le accise, la

possibilità di mettere a disposizione degli operatori una tabella informatizzata bloccante per gli F24 inferiori ad un dato valore minimo”.

La settima proposta si guarda infine alle implicazioni per società controllanti e controllate. “Nella pratica”, spiega Assocostieri, “accade frequentemente che una società titolare di deposito fiscale che rispetta uno o più criteri di affidabilità (...) operi per mezzo di una società commerciale non titolare di deposito fiscale e acquisti ed introduca benzina o gasolio presso il deposito fiscale in oggetto”. Di fronte a questa fattispecie, l’associazione chiede di “consentire che, laddove tale società non sia dotata direttamente dei requisiti di affidabilità stabiliti dal decreto, possa beneficiare di quelli in possesso della controllante” e che ciò possa valere anche nel caso inverso.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING