

Rassegna stampa Assarmatori del 4-7/12/2020

Indice delle testate

Adriaeco.....	2
Adriaeco (2).....	5
Borsa Italiana.....	7
Buongiorno Aghero.....	9
Citta della Spezia.....	11
Corriere marittimo.....	13
Corriere marittimo (2).....	14
Eventi culturali magazine.....	16
Ferpress.....	19
Il Mattino.....	20
Il Piccolo.....	21
Informare.....	23
Informare (2).....	25
Informazioni marittime.....	26
La Repubblica Genova.....	28
La Stampa.....	30
The MediTelegraph.....	32
Messaggero marittimo.....	34
Nautica Report.....	36
Nord est economia.....	38
Non solo Nautica.....	40
Primo Magazine.....	41
Sea reporter.....	43
Il Secolo XIX.....	44
Shipmag.....	45
Shipping Italy.....	47
Shipping Italy (2).....	49
Sicilia Ammare.....	51
Teleborsa.....	53
Trasporti Italia.....	56

Federagenti, Federlogistica Conftrasporto e Assarmatori Conftrasporto: un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani

4 dicembre 2020

133



Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.



Gian Enzo Duci

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto – 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 considerazione”.



Luigi Merlo

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confrtrasporto – 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 italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.



Stefano Messina

“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-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che “l’assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

Testato su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana

7 dicembre 2020

28



Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC il protocollo anti-pirati 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 (CINCNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) 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.

La MSC sottolinea “Orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell’area.”

Tra gli obiettivi dell’esercitazione, vi 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 corso della mattinata di lunedì 30 novembre l’esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l’imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l’allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS MARTINENGO in attività di pattugliamento in quell’area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell’unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all’intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l’equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata MARTINENGO nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 Presidente 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 ITS 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”.

ASSARMATORI, TESTATO SU NAVE MSC PROTOCOLLO ANTIPIRATERIA DELLA MARINA MILITARE ITALIANA



(Teleborsa) - Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il **protocollo antipirateria della Marina Militare italiana**. L'esercitazione, che ha coinvolto la **fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo** e la **nave portacontainer Msc Augusta**, fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il **Comando Generale della Flotta Navale Italiana (Cincnav)**, il **Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg)** e **Assarmatori**, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della Msc Augusta.

L'accordo – spiega Assarmatori in una nota – 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.

"Siamo orgogliosi –sottolinea la **Msc** – di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area".

L'**esercitazione** era mirata a 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 e 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.

In base alla procedura standard, nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre, Msc Augusta, in navigazione nelle **Acque del Golfo di Guinea** ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare italiana, che a sua volta ha coinvolto la Its Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare – si legge nella nota – ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una

squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 **presidente 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 – ha affermato Messina – il lavoro della Its Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai e 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".

EUROPA "MATRIGNA" CON IL SISTEMA PORTUALE ITALIANO - FEDERAGENTI, CONFTRASPORTO E ASSARMATORI "IL GOVERNO INTERVENGA"

05 dic 2020 13:00 - redazione



Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto – 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 considerazione”. “È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confrtrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata.

Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità 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-Confrtrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente.

Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale". È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che "l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".

Autorità portuali tassate come normali soggetti privati, il nict delle associazioni

Intervento di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori.

PORTI



Fuori provincia - Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. In questo senso vorrebbe andare la Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. “Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Conftrasporto – 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 considerazione”. “È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità 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-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”. È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico

di lavoro e quindi anche la burocrazia.

"Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che “l’assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

Tasse Ue sui porti italiani - Duci, Merlo e Messina: "Assurda imposizione"

05 Dec, 2020

Da Federagenti, Federlogistica Confrtrasporto e Assarmatori Confrtrasporto un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani

Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. **Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente** a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce **Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto** – 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 considerazione”.

“È necessario – prosegue **Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto** – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità 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-Confrtrasporto** – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore – **annunciano i tre presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato** con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che “**l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso**” possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

La Marina Militare si cala sulla nave e sventa l'attacco pirata, ma è una esercitazione

07 Dec, 2020

ROMA - E' stata un'esercitazione anti-pirateria della Marina Militare Italiana quella che si è svolta, ieri con successo, nelle acque "ad alto rischio" del Golfo di Guinea e, che ha visto coinvolte la fregata missilistica Federico Martinengo e la nave portacontainer MSC Augusta.

Un'esercitazione che ha sperimentato il nuovo protocollo anti pirateria messo a punto nell'ambito dell'**accordo di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori**. L'esercitazione, ha spiegato Assarmatori in una nota, è volta a sperimentare la condivisione delle informazioni tra le compagnie armatoriali private (associate ad Assarmatori) e le navi governative al fine di garantire la sicurezza in mare alle navi che intendono transitare nel Golfo di Guinea. Inoltre è servita a "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". Un accordo che va migliorare i collegamenti tra i vari Centri Operativi, sperimentandone 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.

Il Gruppo MSC si è detto orgoglioso di avere partecipato ad una esercitazione così importante - "siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area."

L'esercitazione ha visto la nave MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea segnalare al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della compagnia MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS MARTINENGO in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata MARTINENGO nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 presidente 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 ITS 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".

Testato su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana Sulla base di un accordo con ASSARMATORI successo dell'esercitazione nelle acque "ad alto rischio" del Golfo di Guinea

by [Redazione](#)
7 MINUTI AGO

[COMUNICATI STAMPAEVENTI ITALIA](#)

[No comments](#)

0 shares

Testato su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana

Sulla base di un accordo con ASSARMATORI

successo dell'esercitazione nelle acque "ad alto rischio" del Golfo di Guinea

Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC il protocollo anti-pirati 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 (CINCNV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) 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.

La MSC sottolinea "Orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area."

Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi 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 corso della mattinata di lunedì 30 novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS MARTINENGO in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a

quello effettuato realmente dalla fregata MARTINENGO nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 Presidente 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 ITS 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".

Testato su nave MSC nel Golfo di Guinea protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Soddisfazione di Assarmatori

(FERPRESS) – Roma, 7 DIC – Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC il protocollo anti-pirati 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 (CINCNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e ASSARMATORI, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta.

L'intero servizio sul numero di Mobility Magazine in distribuzione Giovedì 10 dicembre.

Autorità portuale, si cambia ultimo giorno per Spirito un salernitano tra i favoriti

LA NOMINA

Antonino Pane

Ultimo giorno di Pietro Spirito alla guida dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale. Il mandato scade oggi e, a meno di un rinnovo per un secondo mandato, presto dovremmo avere il nome di chi guiderà i porti di Napoli, Salerno e Castellammare nei prossimi quattro anni. Comunque, Spirito o non Spirito entro pochi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, dovrà comunicare al presidente della Regione, Vincenzo De Luca, un nome per il gradimento.

I tempi dovranno essere brevissimi ora che è arrivata anche la zampata fiscale dalla Ue che impone alle Adsp di pagare tutte le tasse come un normale soggetto privato. Il diktat della Commissione europea, come denunciano Assarmatori, Federlogistica, Confraspporto e Federagenti, perché il governo italiano ponga fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. Un tema caldissimo che vuole la piena

operatività delle Adsp.

IL RETROSCENA

Stando alle voci che trapelano da Palazzo Santa Lucia, De Luca non ha nessuna voglia di subire scelte che ritiene scarsamente operative. Le difficoltà di spesa dei fondi europei sono diventati un chiodo fisso ed è chiaro che il governatore chiederà la massima operatività da questo punto di vista. I porti di Napoli, Salerno e Castellammare per quanto riguarda le infrastrutture segnano il passo. Gli operatori alla vigilia dell'accorpamento in una sola Adsp, mettevano in evidenza che Salerno marciava a velocità diversa rispetto a Napoli. E tutti temevano un rallentamento di Salerno. Dal punto di vista infrastrutturale, quei timori si sono dimostrati fondati.

Salerno, da sola, marciava a velocità diversa da Napoli prima dell'accorpamento. Lo sforzo chiesto dalla Regione è quello di velocizzare tutto. Queste riflessioni fanno decisamente pendere la bilancia a favore di uomini che ben conoscono la macchina salernitana e possono esportarla nel Golfo di Napoli. Il nome che più rimbalza nel totopresidente non a caso è

quello di Andrea Annunziata che per due mandati ha retto proprio l'Autorità portuale di Salerno prima della riforma delle legge 84/94 quella che ha generato le Adsp.

I PROFILI

Già sottosegretario ai trasporti nel governo Prodi, Annunziata ha ricoperto l'incarico di presidente della Sicilia orientale. Come tecnico Annunziata avrebbe diversi estimatori soprattutto all'interno del Pd ma anche nei 5Stelle. A proposito dei 5Stelle bisogna anche dire che costituiscono la diga più decisa ad ostacolare l'affidamento di un secondo mandato a Pietro Spirito. Dai parlamentari del Movimento arrivano continue bordate contro le scelte fatte dal presidente, soprattutto per quanto riguarda la pianificazione delle attività portuali e la loro dislocazione sul territorio. Al di là delle divisioni emerse tra gli operatori portuali, i sindacati e le associazioni delle imprese e culturali, una eventuale conferma di Spirito passa attraverso un accordo politico tra le forze della stessa maggioranza di governo e il gradimento di De Luca. Seguendo il canovaccio di chi conosce bene la realtà salernitana un'altra possibile candidatura, fino a qualche

mese fa, sembrava quella di Francesco Messineo, salernitano, attuale segretario generale dell'Adsp del mare Tirreno centrale. Il nome negli ultimi tempi circola molto meno, nonostante la giusta conoscenza dei problemi sul tappeto. Messineo non è gradito all'interno della stessa autorità. Un dissidio diventato eclatante in occasione di una intervista rilasciata dal segretario generale proprio a "Il Mattino". Tra gli altri nomi circolati per il dopo Spirito anche quelli di Pasquale Monti, ischitano, che sta dando ottima prova delle sue capacità alla guida dell'Autorità di sistema della Sicilia occidentale. Non molto gettonate ma sempre in campo anche i nomi di Francesco Di Sarcina che ha lavorato bene come segretario dell'Adsp del mare Ligure orientale, e quello di Andrea Agostinelli che si è mosso bene a Gioia Tauro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ANNUNZIATA IN POLE
LA SCELTA ATTESA
ENTRO POCCHI GIORNI
INFRASTRUTTURE
E SPESA DEI FONDI UE
TRA LE PRIORITÀ**



LA GOVERNANCE Scaduto il mandato del presidente dell'Autorità portuale Pietro Spirito



Ultimatum Ue: «Tassare i porti»

Bruxelles pretende l'adeguamento dal '22. De Micheli: «Si tratta»

BOLIS / APAG.16



LA BATTAGLIA CON BRUXELLES

Commissione Ue, ultimatum all'Italia Porti da tassare a partire dal 2022

De Micheli: da Roma una proposta. Associazioni in rivolta
D'Agostino: attenti agli investimenti stranieri nei nostri scali

Paola Bolis / TRIESTE

Dopo anni di valutazioni, deduzioni e controdeduzioni sull'asse Roma-Ue, arriva la decisione sul nodo della tassazione dei porti italiani, che l'Europa ha da tempo messo nel mirino. La Commissione Ue chiede all'Italia di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese concessa agli scali. Perché «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 vanno «rimosse», ha dichiarato la commissaria Margrethe Vestager. Dall'indagine aperta nel novembre 2019, Bruxelles ritiene che i porti italiani godano di «vantaggio selettivo in violazione delle norme Ue»: «Il risparmio fiscale generato può essere usato 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». Nessun obbligo di recuperare le imposte non pagate: mal'esenzione fiscale va cancellata dal gennaio 2022.

Il ministro a Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli promette «a breve una proposta da formalizzare» all'Ue «in accordo con tutti gli attori del settore», «senza penalizzare il sistema» italiano «e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti». Federagenti, Federlogistica, Confrasperto e Assarmatori annunciano a Roma un dossier per combattere il rischio che «l'assurda imposizione» che costringe uno Stato a pagare tasse a se stesso possa incidere sui canoni ai concessionari e costi per gli utilizzatori dei porti.

Quale scenario si prospetta per le Autorità di sistema por-

tuale (Adsp)? «Si apre un mondo» tutto da definire, riassume Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità dell'Adriatico orientale in procinto di andare a guidare lo scalo di La Spezia. La decisione di Bruxelles, annota Sommariva, crea una crepa nella natura giuridica di quell'Autorità «ente pubblico non economico dotato di autonomia amministrativa e organizzativa». E il presidente dell'Adsp Zeno D'Agostino torna a smontare l'impostazione di Bruxelles: «Noi siamo un ente pubblico, siamo lo Stato». E se «le aree sono Demanio, nel darle in concessione l'Adsp opera in nome e per conto dello Stato». Di più: «I canoni sono decisi a livello centrale. E le modalità di rilascio delle concessioni non sono collegate al concetto di redditività» ma a elementi extracompetitivi, «dall'impatto occupazionale, a ricerca e innovazione». Per D'Agostino il tema non è l'Iva sui canoni («li si può abbattere per far pagare al conces-

sionario la stessa cifra»). Dietro il passo di Bruxelles, dice il presidente che cercherà ora di agire anche come numero due dell'European Sea Ports Organisation, «c'è al solito il modello di riferimento di Bruxelles, che resta il Nord Europa». Ma che non è applicabile al Sud. Perché gli scali nordici (Brexit a parte) rientrano in Stati comunitari e spesso la gestione è di natura privatistica. Mentre la concorrenza degli scali mediterranei è con quelli africani, con le loro free-zones e politiche aggressive. Il presidente, «da credente» nell'Ue, lo dice: Roma avrebbe potuto «gestire la vicenda in altri tempi e modi», ma «lascio a altri il commento su cosa accade, se durante la pandemia l'Europa ha questo ruolo e Roma si deve occupare di Iva». Infine, con la decisione Ue «dovremo fare una doppia contabilità, l'una collegata alle attività istituzionali e l'altra a quelle commerciali, sulle quali ultime dovremo pagare le tasse che lo Stato

ci restituirà come finanziamento». E però, con le Adsp definite imprese, quelli in arrivo da Roma «non si chiamano più finanziamenti ma aiuti di Stato, e vanno notificati» a Bruxelles. Notifica che l'Ue ha detto servire solo dai 150 milioni di euro, «ma ci sono cose che costano di più: e ciò significa forte rallentamento della tempistica dei finanziamenti su cui poi l'Ue potrà dare l'ok o meno». Di qui l'avvertimento di D'Agostino: «L'investimento di denaro pubblico cinese su un porto italiano sarà considerato un investimento privato e dunque non sottoposto a notifica, mentre quello che il nostro Stato vuole dare a un suo porto verrà considerato aiuto di Stato. E avrà delle complessità». —



Le gru del Molo VII e in primo piano la sede dell'Autorità portuale

**Il presidente dell'Adsp:
preso a modello
il Nord, ma per il Sud
la concorrenza è l'Africa**



De Micheli: siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana

Federagenti, Federlogistica e Assarmatori chiedono risposte e sollecitano iniziative

infomARE - È tranquillizzante la reazione della ministra alle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, all'invito odierno della Commissione Europea di imporre alle Autorità di Sistema Portuale italiane di corrispondere all'erario tutte le tasse richieste alle imprese commerciali. Non lo è affatto, invece, quella di tre organizzazioni che rappresentano gli operatori italiani della logistica e dei trasporti marittimi.

«Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha assicurato De Micheli - 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 accordo con tutti gli attori del settore».

Non è chiaro quando questa interlocuzione con la Commissione UE sia stata avviata, dato che da molto tempo Bruxelles ha reso nota l'intenzione di imporre alle autorità italiane di revocare l'esenzione dal pagamento dell'imposta sul reddito delle società concessa alle autorità portuali nazionali. Certo è che se è iniziata tempo fa, evidentemente non ha sortito i risultati sperati.

Assai meno tranquillizzante, per chi ritiene che l'odierna decisione di Bruxelles sia sbagliata, la rassicurazione di De Micheli sulla centralità della portualità per l'economia italiana e sulle risorse economiche ad essa destinata. Tradotto dal politichese, uno potrebbe ad esempio arguire che la sottolineatura sia intesa a tranquillizzare i porti sul fatto che, se gravati da questa inattesa tassazione, riceveranno fondi che li potranno comunque in grado di svilupparsi e competere. Oppure se ne potrebbe dedurre che tali risorse sono a compensazione della partita persa dal governo. «L'economia del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi - ha infatti chiosato la ministra De Micheli - è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale “Italia Veloce” per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell'ammodernamento infrastrutturale».

Assai più preoccupate le reazioni di chi, come operatore, è utente dei porti o lavora con gli scali portuali. «Si tratta - ha commentato il presidente della federazione degli agenti marittimi italiani Federagenti, Gian Enzo Duci, che è anche vicepresidente di Conftrasporto - 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 - ha proseguito Duci - 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 considerazione». Un suggerimento che prospetta una nuova stagione di conflittualità con la Commissione Europea, dato che questa ha più volte chiarito quali sono le questioni centrali, a partire dalla riscossione dei canoni di concessione.

Il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, ha chiesto «che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate - ha sottolineato - significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie».

«Un conto - ha commentato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - 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. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale».

I presidenti di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori hanno annunciato che nelle prossime ore faranno pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale - hanno spiegato Duci, Merlo e Messina - quantomeno tentare di contrastare il rischio che «l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore - hanno lamentato Duci, Merlo e Messina - fatto ai porti del Nord Europa». (L'Espresso)

Nel Golfo di Guinea è stato sperimentato il protocollo anti-pirateria della Marina Militare Italiana

L'esercitazione ha coinvolto la portacontainer "MSC Augusta" e la fregata "Martinengo"

infosMARE - Assarmatori ha reso noto che lo scorso 30 novembre sulla portacontainer *MSC Augusta* della MSC in navigazione nel Golfo di Guinea è stato sperimentato il protocollo anti-pirateria della Marina Militare Italiana, esercitazione che ha coinvolto la fregata missilistica *Federico Martinengo*. L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il comando generale della flotta navale italiana (CINCNV), il Corpo delle Capitanerie di Porto e Assarmatori, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della *MSC Augusta*.

L'intesa 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 vi 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 e 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 corso dell'esercitazione la *MSC Augusta* ha segnalato al centro operativo della nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al centro operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS *Martinengo* in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio che, come da procedure, si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente nella prima parte di novembre dalla fregata *Martinengo*, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore. (2/1)

Pirateria, esercitazione Marina-Msc al largo della Nigeria

Nelle acque più pericolose al mondo, la fregata Federico Martinengo ha soccorso Msc Augusta



Un momento dell'esercitazione

Si è svolta con successo, lunedì 30 novembre, la prima esercitazione antipirateria nel Golfo di Guinea, nell'Africa Occidentale, con i nuovi protocolli della Marina militare. Lo rende noto Assarmatori. Ad essere coinvolte, una nave portacontainer di Mediterranean Shipping Company (MSC), Msc Augusta, e la fregata missilistica *Federico Martinengo*.

MSC Augusta ha segnalato al centro operativo della nazione di bandiera, in questo caso Cipro, di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal centro operativo di Limassol l'allarme è stato inviato a quello della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, la quale ha contattato la fregata della Marina in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedura si era asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello fatto da Federico Martinengo all'inizio di novembre, sventando un vero attacco a un mercantile di Singapore.

L'operazione rientra nella cooperazione tra il Comando generale della flotta navale italiana (CINCPNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori, associazione armatoriale italiana in cui rientra anche Msc (l'altra è Confitarma). Un accordo che ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i vari centri operativi e testare l'efficienza dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali.

In una nota, MSC si è detta orgogliosa «di aver partecipato a una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area». Il Golfo, su cui si affaccia anche la Nigeria, è uno dei mari più pericolosi al mondo, dove si concentrano la maggior parte degli attacchi pirata nel mondo.

Tra gli obiettivi dell'esercitazione c'era lo scambio preventivo di informazioni tra armatori e governi, testare le comunicazioni, verificare le azioni dell'equipaggio e la sua capacità a rispondere alle emergenze in mare, soprattutto il protocollo da avviare in caso di attacco pirata.

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ricorda che il Golfo di Guinea nel 2019 sono avvenuti il 90 per cento dei sequestri di equipaggi di navi commerciali da parte dei pirati. «Il lavoro di Federico Martingengo 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».

Porti, l'Italia nel mirino sindacati e imprese

“A rischio il sistema”

Filt, Fit e Uiltrasporti: “Preoccupazione fortissima, così si stravolgono le norme”
Assarmatori, Federlogistica, Federagenti: L'Unione usa occhiali nordeuropei”

È trasversale l'allarme lanciato dal sistema portuale italiano dopo l'annuncio della Commissione Europea che giudica incompatibili con le norme dell'Unione le esenzioni fiscali concesse alle authority. Dopo l'immediata presa di posizione della politica (la presidente della commissione Trasporti della Camera Lella Paita, Iv e l'europarlamentare Marco Campomenosi, Lega), ora tocca ai rappresentanti dei lavoratori e alle categorie economiche denunciare una decisione che, se applicata, metterebbe effettivamente a rischio l'intero sistema della portualità italiana.

«È forte la 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» scrivono in una nota Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti subito dopo la conferma della posizione della Commissione europea che considera incompatibili le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di stato dell'Unione Europea.

Per le tre organizzazioni sindacali confederali dei trasporti «si deve individuare una soluzione, volta a salvaguardare l'attuale sistema e, se fosse necessario, 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». Sta proprio nell'impossibilità di agire come società uno dei limiti da tempo denunciati nel dibattito sulle authority. Per cui al danno di un vincolo che pone restrizioni pesanti si aggiungerebbe ora la beffa di un provvedimento che le parificherebbe a società. Da due anni, ormai, il dossier è sul tavolo del ministero dei Trasporti, che ha avviato un confronto con la Commissione, finora infruttuoso.

Non può infatti essere messa in discussione la natura di authority

che, a tutti gli effetti e secondo quanto previsto dalla legge, sono enti pubblici non economici, quindi non equiparabili a società.

«È assolutamente sbagliato ed improponibile – rafforzano il concetto i sindacati – paragonare le nostre Autorità di Sistema Portuale, enti pubblici non economici, a qualunque altra impresa e conseguentemente sostenere che i canoni si configurano come utili e quindi da tassare. Il ruolo delle authority,

▲ L'accusa

Contrarie alle norme europee secondo la Commissione le esenzioni fiscali delle autorità di sistema che vanno equiparate invece a società

svolto per conto dello Stato, è assolutamente rivolto al funzionamento dell'ente pubblico e allo svolgimento delle sue funzioni pubbliche che non perseguono fini di lucro e non operano sul mercato in regime di concorrenza ma 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, coordina-



mento, promozione e controllo delle operazioni portuali. La differenza tra le nostre AdSP e quella dei paesi sui quali è già intervenuta la UE, Belgio, Francia, Olanda e Spagna, è sostanziale, lì c'è la gestione diretta delle aree portuali e nel contempo sono loro stessi prestatori di servizi portuali a pagamento oltre a negoziare direttamente il corrispettivo».

Allarme anche sul versante delle categorie economiche. «Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Temevamo e questo intervento da parte dell'Unione che usa occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano – afferma Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confraspporto – ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle authority che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione».

«È necessario – prosegue Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confraspporto – 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 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», chiude Stefano Messina, presidente di Asarmatori-Confraspporto.

– (massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

15

Le authority

Sono 15 le autorità di sistema portuale italiane

2

La Liguria

Delle 15, 2 in Liguria: Genova Savona e Spezia-Carrara

84

La legge

La prima legge di riforma della portualità è la 84 del '94

23

Gli enti

Con la legge 84 le authority erano salite a 23, poi la legge di riforma Delrio le ha ridotte a 15



Assarmatori, testato su nave MSC protocollo antipirateria della Marina Militare italiana

L'esercitazione è avvenuta nelle acque del Golfo di Guinea

Pubblicato il 07/12/2020

Ultima modifica il 07/12/2020 alle ore 16:56 **TELEBORSA**



Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il **protocollo antipirateria della Marina Militare italiana**. L'esercitazione, che ha coinvolto la **fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo** e la **nave portacontainer Msc Augusta**, fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il **Comando Generale della Flotta Navale Italiana (Cincnav)**, il **Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg)** e **Assarmatori**, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della Msc Augusta.

L'accordo – spiega Assarmatori in una nota – 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.

"Siamo orgogliosi –sottolinea la **Msc**– di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area".

L'**esercitazione** era mirata a 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 e 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.

In base alla procedura standard, nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre, Msc Augusta, in navigazione nelle **Acque del Golfo di Guinea** ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare italiana, che a sua volta ha coinvolto la Its Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare – si legge nella nota – ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 **presidente 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 – ha affermato Messina – il lavoro della Its Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai e 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".

Golfo di Guinea, esercitazione anti-pirateria su nave Msc

Il gruppo Msc sottolinea «orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area»

07/12/2020

Roma - E' stato sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Si è svolta 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 (Cincnav), il Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg) 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.

Il gruppo Msc sottolinea «orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area». **Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra compagnie 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.

Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il protocollo anti-pirati 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 (Cincnav), il Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg) 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. La Msc sottolinea «orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area». Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi 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.

Protocollo anti-pirati della Marina militare italiana

Sulla base di un accordo con Assarmatori



Pubblicato
il giorno
7 Dicembre 2020

Da
[Redazione](#)



ROMA – Protocollo anti-pirati della Marina militare italiana sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc. 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 (Cincnav), 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.

La compagnia di navigazione Msc ha sottolineato l'orgoglio “di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area.”

Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi 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 e 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 corso della mattinata di lunedì 30 Novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: Msc Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina militare italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 presidente 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 ITS 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".



Testato su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana

Sulla base di un accordo con ASSARMATORI successo dell'esercitazione nelle acque "ad alto rischio" del Golfo di Guinea.

Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC il protocollo anti-pirati 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 (CINCNV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) 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.

La MSC sottolinea "Orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area."

Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi 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 corso della mattinata di lunedì 30 novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS MARTINENGO in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata MARTINENGO nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 Presidente 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 ITS 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”.*

Commissione Ue, ultimatum all'Italia. Porti da tassare a partire dal 2022

Le gru del Molo VII e in primo piano la sede dell'Autorità portuale

De Micheli: da Roma una proposta. Associazioni in rivolta. D'Agostino: attenti agli investimenti stranieri nei nostri scal

05 DICEMBRE 2020

TRIESTE Dopo anni di valutazioni, deduzioni e controdeduzioni sull'asse Roma-Ue, arriva la decisione sul nodo della tassazione dei porti italiani, che l'Europa ha da tempo messo nel mirino. La Commissione Ue chiede all'Italia di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese concessa agli scali. Perché «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 vanno «rimosse», ha dichiarato la commissaria Margrethe Vestager. Dall'indagine aperta nel novembre 2019, Bruxelles ritiene che i porti italiani godano di «vantaggio selettivo in violazione delle norme Ue»:

«Il risparmio fiscale generato può essere usato 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». Nessun obbligo di recuperare le imposte non pagate: ma l'esenzione fiscale va cancellata dal gennaio 2022. Il ministro a Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli promette «a breve una proposta da formalizzare» all'Ue «in accordo con tutti gli attori del settore», «senza penalizzare il sistema» italiano «e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti». Federagenti, Federlogistica, Confrtrasporto e Assarmatori annunciano a Roma un dossier per combattere il rischio che «l'assurda imposizione» che costringe uno Stato a pagare tasse a se stesso possa incidere su canoni ai concessionari e costi per gli utilizzatori dei porti.

Quale scenario si prospetta per le Autorità di sistema portuale (Adsp)? «Si apre un mondo» tutto da definire, riassume Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità dell'Adriatico orientale in procinto di andare a guidare lo scalo di La Spezia. La decisione di Bruxelles, annota Sommariva, crea una crepa nella natura giuridica di quell'Autorità «ente pubblico non economico

dotato di autonomia amministrativa e organizzativa». E il presidente dell'Adsp Zeno D'Agostino torna a smontare l'impostazione di Bruxelles: «Noi siamo un ente pubblico, siamo lo Stato». E se «le aree sono Demanio, nel darle in concessione l'Adsp opera in nome e per conto dello Stato».

Di più: «I canoni sono decisi a livello centrale. E le modalità di rilascio delle concessioni non sono collegate al concetto di redditività» ma a elementi extracompetitivi, «dall'impatto occupazionale, a ricerca e innovazione». Per D'Agostino il tema non è l'Iva sui canoni («li si può abbattere per far pagare al concessionario la stessa cifra»).

Dietro il passo di Bruxelles, dice il presidente che cercherà ora di agire anche come numero due dell'European Sea Ports Organisation, «c'è al solito il modello di riferimento di Bruxelles, che resta il Nord Europa». Ma che non è applicabile al Sud. Perché gli scali nordici (Brexit a parte) rientrano in Stati comunitari e spesso la gestione è di natura privatistica. Mentre la concorrenza degli scali mediterranei è con quelli africani, con le loro free-zones e politiche aggressive.

Il presidente, «da credente» nell'Ue, lo dice: Roma avrebbe potuto «gestire la vicenda in altri tempi e modi», ma «lascio a altri il commento su cosa accade, se durante la pandemia l'Europa ha questo ruolo e Roma si deve occupare di Iva». Infine, con la decisione Ue «dovremo fare una doppia contabilità, l'una collegata alle attività istituzionali e l'altra a quelle commerciali, sulle quali ultime dovremo pagare le tasse che lo Stato ci restituirà come finanziamento».

E però, con le Adsp definite imprese, quelli in arrivo da Roma «non si chiamano più finanziamenti ma aiuti di Stato, e vanno notificati» a Bruxelles. Notifica che l'Ue ha detto servire solo dai 150 milioni di euro, «ma ci sono cose che costano di più: e ciò significa forte rallentamento della tempistica dei finanziamenti su cui poi l'Ue potrà dare l'ok o meno». Di qui l'avvertimento di D'Agostino: «L'investimento di denaro pubblico cinese su un porto italiano sarà considerato un investimento privato e dunque non sottoposto a notifica, mentre quello che il nostro Stato vuole dare a un suo porto verrà considerato aiuto di Stato. E avrà delle complessità». —

No alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani

GAM EDITORI 01:30 0



5 dicembre 2020 - Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Conftrasporto – 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 considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Conftrasporto – 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 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-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che

“l’assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

La Commissione Europea chiede al Governo di pagare le tasse sui porti italiani

Pubblicato il 4 dicembre 2020, ore 21:29



Roma, 4 dicembre 2020 – Imposizione fiscale per le **Autorità di Sistema Portuale italiane**, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della **Commissione Europea**, che ha sollecitato il **Governo italiano** a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. “Si tratta – reagisce **Gian Enzo Duci**, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confraspporto – 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 considerazione”.

“È necessario – prosegue **Merlo**, Presidente di Federlogistica Confraspporto – 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 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-Confraspporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **ADSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che “l’assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani.

Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: **un altro favore fatto ai porti del Nord Europa**”.

Tasse portuali, l'Europa tira dritto «L'Italia si adegui alle nostre regole»

Conclusa la valutazione, la Commissione Ue conferma: i profitti delle Authority vanno tassati

Alberto Ghisla / GENOVA

La Commissione europea ha ribadito all'Italia che deve applicare alle Autorità di sistema portuale la stessa tassazione delle imprese. La decisione della Commissione ha fissato il primo gennaio 2022 come limite per adeguare la legislazione nazionale in materia e arriva a conclusione di un'indagine avviata nel novembre 2019 per verificare la compatibilità delle esenzioni fiscali dei porti italiani con le norme europee sugli aiuti di Stato.

La mossa europea potrebbe avere diversi effetti, secondo gli esperti: o l'Italia saprà far valere le proprie ragioni, «da mesi - ha detto ieri il sottosegretario Roberto Traversi - sosteniamo di fronte all'Europa che le nostre scelte normative sono assolutamente legittime»; oppure dovrà modificare la propria legislazione.

Fra le ipotesi sul tappeto c'è l'idea di sdoppiare i bilanci delle Autorità di sistema, contabilizzando diversamente le attività economiche e non economiche. La pressione dell'Unione europea potrebbe però spingere l'Italia a trasformare le Authority in enti economici o in vere e proprie società per azioni.

Ieri la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha assicurato di aver già «avviato un confronto con



Una portacontainer Msc al Terminal Psa di Genova Pra'

la Commissione europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata, senza penalizzare - ha aggiunto - 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 accordo con tutti gli attori del settore».

Il presidente di Assoport, Daniele Rossi, è convinto che la scadenza del 2022 fissata

dalla Commissione non sarà perentoria e ha spiegato: «C'è una procedura in corso e non è detto che, alla fine, si dovrà trovare una soluzione alternativa al sistema attuale. L'importante è non farsi trovare impreparati e portare avanti la linea per cui il sistema italiano è differente rispetto a quello di altri Paesi europei».

Per Brando Benifei, membro della commissione trasporti dell'Europarlamento, «ci dev'essere un dialogo profondo fra la Commissione e il governo italiano, ma anche con i singoli porti, per valutare le

specificità del sistema italiano e arrivare a una soluzione ragionevole e sostenibile».

Più accese le reazioni sul fronte politico italiano. «La decisione della Commissione - ha denunciato Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti della Camera - è una vera e propria mazzata per il settore». Paita l'ha definita «ingiusta e dannosa» perché non tiene conto che le Authority «non esercitano una funzione imprenditoriale, bensì pubblica, di regolazione e vigilanza» e perché mette a rischio il funzionamento dei porti italiani.

Secondo Edoardo Rixi, deputato della stessa commissione trasporti, «è una decisione surreale, che arriva nella stessa settimana di numerose altre decisioni sfavorevoli all'Italia, come quelle sulla direttiva Bolkestein e sulle gallerie. C'è una dimensione politica: è un segnale di inasprimento, se arrivano tutte nella stessa settimana. E una dimensione tecnica: la difesa dell'Italia non era solida, il governo italiano se n'è lavato le mani. Adesso si apre la possibilità di trasformare le Authority in società per azioni, sia pure a controllo pubblico, altrimenti si rischia di avere un sistema poco flessibile, con un ente pubblico che deve rispondere come un'azienda».

I presidenti di Federagenti, Gian Enzo Duci, Federlogistica-Contrasporto, Luigi Merlo, e Assarmatori, Stefano Messina, si sono detti contrari alla posizione della Commissione europea. «Nelle prossime ore - hanno annunciato - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea, che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso, possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa». —

INFRASTRUTTURE PIA/AGF



Assarmatori, sperimentato su nave MSC protocollo antipirateria della Marina Militare italiana

07 DICEMBRE 2020 - Redazione



Genova – Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il **protocollo antipirateria della Marina Militare italiana**. L'esercitazione, che ha coinvolto la **fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo** e la **nave portacontainer MSC Augusta**, fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il **Comando Generale della Flotta Navale Italiana (Cincnav)**, il **Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg)** e **Assarmatori**, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta.

L'accordo – spiega **Assarmatori** in una nota – 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.

“Siamo orgogliosi –sottolinea la **MSC** – di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area”.

L'**esercitazione** era mirata a 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 e 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.

In base alla procedura standard, nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre, Msc Augusta, in navigazione nelle **Acque del Golfo di Guinea** ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un

attacco armato. Dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare italiana, che a sua volta ha coinvolto la Its Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare – si legge nella nota – ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 presidente 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 – ha affermato **Messina** – il lavoro della Its Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai e 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”.

Con le AdSP tassate si teme un aumento dei canoni portuali pagati dai concessionari

4 Dicembre 2020



Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

Sul tema è intervenuto Gian Enzo Duci, presidente uscente di Federagenti e neo vicepresidente di Confrtrasporto, dicendo: “Si tratta 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 considerazione”.

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica – Confrtrasporto, ha affermato “È necessario 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 italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

Questa invece la dichiarazione di Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrtrasporto: “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. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei

canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente, secondo i tre esponenti di Confrasperto, che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. “Nelle prossime ore faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l’assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa” annunciano infine i presidenti di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori.

“Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie” dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra.

“Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale. Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni. Sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane” conclude Nicolini.

La Marina Militare in soccorso di una nave Msc nel Golfo di Guinea: esercitazione riuscita (FOTO)

7 Dicembre 2020



Su una nave portacontainer di Msc è stato nuovamente testato nelle acque del Golfo di Guinea il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Si è svolta infatti con successo l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto 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 (Cincnav), il Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg) e Assarmatori, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company.

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.

Msc si è detta "orgogliosa di avere partecipato a un'esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area". Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano: la verifica dello 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; test delle comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima, durante e dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; la verifica delle azioni dell'equipaggio e la capacità dello stesso di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Nel corso dell'esercitazione la nave MSC Augusta, in navigazione nelle acque del Golfo di Guinea, ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo di Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la Its Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area.

Secondo la ricostruzione offerta da Assarmatori nel giro di tre ore il comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati a un mercantile di Singapore.

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 presidente 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 Its Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai e 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, un'unità italiana possa tornare presto a garantire la sicurezza degli equipaggi e la regolarità dei commerci".

Stop dall'Ue alle agevolazioni per i porti, agenti e armatori: “No all'imposizione fiscale”

DI [REDAZIONE](#) · 7 DICEMBRE 2020

Imposizione fiscale per le **Autorità di Sistema Portuale italiane**, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Conftrasporto – 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 considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità 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-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

“È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che “l’assurda imposizione europea

che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".

Assarmatori, testato su nave MSC protocollo antipirateria della Marina Militare italiana

L'esercitazione è avvenuta nelle acque del Golfo di Guinea

[commenta](#) [altre news](#)

[Difesa](#), [Economia](#) · 07 dicembre 2020 - 16.56

0



(Teleborsa) - Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il **protocollo antipirateria della Marina Militare italiana**. L'esercitazione, che ha coinvolto la **fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo** e la **nave portacontainer Msc Augusta**, fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il **Comando Generale della Flotta Navale Italiana (Cincnav)**, il **Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg)** e **Assarmatori**, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della Msc Augusta.

L'accordo – spiega Assarmatori in una nota – 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.

"Siamo orgogliosi –sottolinea la **Msc** – di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area".

L'esercitazione era mirata a 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 e 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.

In base alla procedura standard, nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre, Msc Augusta, in navigazione nelle **Acque del Golfo di Guinea** ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare italiana, che a sua volta ha coinvolto la Its Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare – si legge nella nota – ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in

sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

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 **presidente 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 – ha affermato Messina – il lavoro della Its Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai e 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".

Navi cargo: esercitazione anti pirateria della Marina Militare Italiana



lunedì 7 dicembre 2020 14:05:32

Nelle acque del Golfo di Guinea, su una nave **MSC**, è stato sperimentato il **protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana**.

Un'esercitazione antipirateria ha coinvolto la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer **MSC Augusta**.

Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano: verificare lo scambio preventivo di informazioni **Assarmatori** che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni 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 i tra tutte le parti interessate (governative e private) in 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.

L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il **Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCPNAV)**, il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) 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.

Nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto

simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

Il Presidente 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 ITS 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”.