TRASPORTI

All'assemblea di Assarmatori la richiesta di semplificazione delle leggi anche per evitare la perdita di sovranità: la quota di imbarcazioni che ha cambiato nazionalità è salita dal 36 al 40% in 2 anni

Navi italiane, bandiere straniere «Colpa di leggi da aggiornare»

PAOLO **VIANA**
Roma

«Noi vogliamo pagare le tasse nel nostro Paese». Stefano Messina richiama così il governo alle sue responsabilità. Governo amico, certo, perché è il primo ad avere un ministro del mare, ma i numeri sono numeri e quelli annunciati ieri dal presidente di Assarmatori (che fa parte di Confcommercio) non possono far piacere a un esecutivo sovranista: il 40,83% delle navi di società italiane sopra le mille tonnellate sono già state iscritte al registro navale di un altro Paese, mentre solo due anni fa erano il 36,4%. Questo non è tanto un danno per Assarmatori, visto che l'associazione riunisce anche compagnie estere, ma per il Paese che perde sovranità – la nave che batte bandiera di uno Stato è considerata a tutti gli effetti territorio di quello Stato – e soprattutto indotto.

Troppi armatori italiani non ne possono più di leggi vecchie e inapplicabili e iscrivono le proprie navi a Malta, a Cipro o in Finlandia e Portogallo, malgrado il trattamento fiscale sia più conveniente in Italia. Talmente conveniente che l'Europa vorrebbe costringerci ad applicarlo a tutte le navi europee che attraccano nei nostri porti.

L'Italia, si sa, è un Paese di mare a sua insaputa e le risposte dei ministri non cambiano questa percezione. Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ha promesso collaborazione agli armatori – senza prendere impegni –, come ha fatto sugli ETS (il sistema di scambio delle emissioni di anidride carbonica) quello degli affari europei Raffaele Fitto, idem la titolare del turismo Daniela Santanché. Il ministro delle politiche Nello Musumeci si è limitato a dire che il Piano per il mare dovrà far ripartire un dialogo fermo da decenni.

Resta dunque senza risposta la fuga delle bandiere, e la coincidenza con l'anno del record delle esportazioni spiega perché gli imprenditori siano inquieti e chiedano decisioni nuove. All'Europa, che finanzia la transizione a flotte ecologiche con pochi aiuti complicatissimi da sfruttare. E al Parlamento, in quanto, particolarmente in un momento di incremento dei commerci marittimi, la burocrazia diventa una zavorra pesantissima per chi – come le compagnie aderenti ad Assarmatori– gestisce più del 50% dei servizi delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori, più del 90% dei collegamenti con le isole minori, più del 50% del trasporto containerizzato (e il 60% delle importazioni), oltre il 40% del traffico croceristico.

In questo scenario, sottolinea Messina, chi ammaina il tricolore non lo fa per pagare meno tasse, ma perché la normativa italiana è ormai superata e genera più problemi di quanti ne risolva. Un esempio? Il codice della navigazione è nato prima della guerra e permette al comandante di una nave di sposare due persone ma non di arruolare un marittimo. Del resto come potrebbe farlo, se non esiste una anagrafe digitale nazionale del personale? Se c'è un marinaio che cerca lavoro a Catania, questa è la conseguenza, a Genova non lo sanno finché non arriva una lettera per posta.

Ecco perché Messina ieri ha chiesto al governo di «sburocratizzare le procedure amministrative e attuare la riforma del collocamento della Gente di Mare. Nel nostro settore c'è spazio, eccome, per nuova occupazione. E sarebbe davvero imperdonabile non sfruttarlo».

Per aprire la strada alla semplificazione, in Senato è stato depositato un disegno di legge, primo firmatario Lucio Malan (Fratelli d'Italia).

Il *flagging out*, peraltro, non è l'unico fronte aperto. Come detto, Bruxelles insiste affinché siano riconosciuti gli sgravi fiscali di cui godono le nostre navi anche a quelle straniere che approdano sulle nostre coste. Il danno all'Erario sarebbe importante, visto che l'80% delle importazioni e il 90% dell'export italiano prende la via del mare.

Piatto ricco, insomma, che porta a ridisegnare antichi rapporti: ferma restando l'alleanza con gli Stati Uniti, Messina ha detto – pensando alla forte crescita del traffico ro-ro, cioè delle navi che trasportano tir e vagoni, in cui siamo leader mondiali – che l'Italia deve «pensare seriamente all'Africa quale l'orizzonte naturale del nostro futuro; noi sosteniamo il "Piano Mattei"», insistendo sul ruolo delle autostrade del mare. Anche qui, ha ribadito, «l'unione Europea ha sbagliato nel ricomprendere tali servizi nel regime ETS poiché tale regime pone un rischio clamoroso al Paese. Onerando il trasporto marittimo di una tassa supplementare, il pericolo concreto è quello di assistere ad un ritorno alla strada del traffico trasferito al mare negli ultimi vent'anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il traghetto Moby Fantasy attraccato ad Olbia (*Pittaluga*)

IL NUOVO MOBY FANTASY

Il traghetto più grande debutta in Sardegna

Costruito in Cina, presto avrà un gemello Può portare 3mila persone, 1.300 auto o 300 camion

PAOLO **PITTALUGA**
Inviato ad Olbia

L'impatto è forte, grande. Perché questo traghetto è grande, il più grande del mondo.

Il traghetto Moby Fantasy è una nave da record: è la nuova ammiraglia e 23esima nave della compagnia che copre la rotta Livorno-Olbia. Sarà seguita in autunno dalla gemella Moby Legacy che ha recentemente superato le prove in mare. L'arrivo dei due traghetti – costruiti nei cantieri cinesi di Guangzhou, sul costo massima riservatezza per rispettare la volontà del costruttore – rafforza il piano industriale di crescita della compagnia. Peraltro la loro entrata in servizio avrà significative ricadute sul territorio sia toscano sia sardo generando un impatto occupazionale di 500 nuovi posti di lavoro tra diretti e indotto.

Grande si diceva, lo confermano i numeri: 237 metri di lunghezza, 33 di larghezza, 69.500 tonnellate di stazza, 119 membri di equipaggio, può trasportare 3mila viaggiatori che avranno la possibilità di alloggiare in 441 cabine (18 suite con servizio di colazione in camera e 11 cabine per persone a ridotta mobilità, 46 per coloro che portano a bordo amici animali) tutte con standard da nave da crociera. E poi bar, con 720 posti a sedere, area bambini, videogame, pizzeria, ristorante "a la carte" grill con cucina a vista (con la pasta fatta a bordo), un bistrot, un bar esterno, il solarium e l'eliporto. Una ristorazione che conferma il rapporto storico con il gruppo veneziano Ligabue. Grazie agli oltre 3.800 metri lineari di garage può trasportare fino a 1.300 auto o 300 camion. Motori di ultima generazione con potenza di 10,8 megawatt ciascuno, per una velocità di crociera di 23,5 nodi, con punte di 25. Una nave ecologica, che può essere alimentata anche a Gnl – quando le condizioni di rifornimento nel nostro Paese diverranno finalmente ottimali – e collegata alle "spine" elettriche delle banchine – quando i nostri porti saranno adeguati – per ridurre al minimo le emissioni.

«Un progetto nato nel 2018 da un'idea di papà Vincenzo per aumentare le nostre capacità» ricorda l'Ad Achille Onorato. Seppur costruita in Cina «siamo molto soddisfatti del risultato finale – prosegue l'Ad –: è come una nave passeggeri ed una merci messe assieme. Una nave sostenibile e la sostenibilità ci sta a cuore a tal punto che nei prossimi 18 mesi faremo lavori di refit per 36 milioni sulle navi della flotta». Onorato, sottolineando che «non si vedeva un nuovo traghetto nel Mediterraneo da quasi 25 anni», mostra l'orgoglio italiano precisando che è molto numerosa la presenza di marittimi italiani: per noi rappresentano il fulcro, abbiamo un grande attaccamento e la volontà di proseguire con personale del nostro Paese». Voglia di crescere e creare opportunità di lavoro, forse per questo una stoccatina finale non la nega: «Spesso la politica del mare nel nostro Paese è dimenticata nonostante sia un Paese bagnato a 360°».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOMOTIVE

Vavassori presidente dell'Anfia

Roberto Vavassori, responsabile relazioni esterne e membro del cda di Brembo, è stato eletto nuovo presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia). Succede a Paolo Scudieri, reduce da un periodo complesso per il settore tra pandemia, guerra in Ucraina e stop ai motori termici.

Brembo sposta la sede legale nei Paesi Bassi Ma tasse in Italia

Brembo proporrà all'assemblea dei soci lo spostamento della sede legale nei Paesi Bassi, per favorire la crescita. «Questa operazione ci consente di adottare una struttura del capitale sociale più flessibile e quindi più coerente con la strategia di sviluppo futuro dell'azienda» ha spiegato il presidente Matteo Tiraboschi. La sede fiscale resterà in Italia, non cambierà nulla per le fabbriche e gli uffici commerciali.

Piaggio Aerospace: 18 manifestazioni di interesse

Inducono all'ottimismo le 18 manifestazioni di interesse per l'acquisto di Piaggio Aero Industries e Piaggio Aviation, società sotto il marchio Piaggio Aerospace in amministrazione straordinaria, giunte ai tre commissari che la gestiscono, alla data del termine per presentare la documentazione necessaria, fissata al 19 giugno. «Segnale molto incoraggiante», per i commissari. Le manifestazioni sono giunte da Italia, Europa, Nord America e pure Estremo Oriente. Probabile che entro fine anno si riesca a decidere il nuovo proprietario. Come nelle fasi passate, anche in questo caso la stragrande maggioranza delle aziende o dei consorzi che si sono fatti avanti ha dichiarato di voler acquisire i beni aziendali delle due società «nella loro interezza». *(D.Framb.)*

LA STRATEGIA

L'Ue prepara le regole per difendere l'economia da Russia e Cina

GIOVANNI MARIA **DEL RE**
Bruxelles

Arriva la «strategia sulla sicurezza economica europea», con un chiaro obiettivo: mettere al riparo l'economia e la sicurezza dell'Ue soprattutto nelle tecnologie di punta, con un ulteriore stretta sugli investimenti dei Paesi terzi in Europa, ma anche di quelli europei in settori strategici. Una strategia contenuta in una comunicazione presentata ieri dalla Commissione Europea, e che sarà sul tavolo dei leader al Consiglio Europeo del 29-30 giugno. Eventi recenti come l'invasione russa dell'Ucraina, ha dichiarato la presidente Ursula von der Leyen, «hanno rivelato vulnerabilità delle nostre economie, e ci hanno aperto gli occhi sui crescenti e sempre più complessi rischi alla nostra sicurezza nazionale e alla nostra resilienza economica». Soprattutto, ha aggiunto, «c'è un insieme limitato di tecnologie chiave che possono essere utilizzate in un modo differente e aggressivo».

Non si menzionano singoli Stati, anche se l'occhio alla Cina è evidente. Von der Leyen assicura che il documento è «agnostico» sul fronte dei Paesi terzi interessati, anzitutto per tener conto delle sensibilità di vari Stati Ue che temono di irritare troppo Pechino, a cominciare dalla Germania. «La grande maggioranza delle relazioni economiche e commerciali (che l'Ue ha con altri Paesi *ndr*) – spiega Von der Leyen - e anche con la Cina sono normali affari». Tuttavia, aggiunge, «nel campo della sicurezza economica guardiamo ad una quantità limitata di tecnologie d'avanguardia: qui vogliamo assicurarci che non aumentino le capacità militari di alcuni Paesi che ci preoccupano». Più esplicita la vicepresidente Margrethe Vestager: «I candidati naturali – dice – sono Cina e Russia».

Presentato il testo per la «sicurezza economica» che sarà sul tavolo dei leader. Tra le ipotesi il bando all'export di tecnologie sensibili

Il cuore della proposta sono anzitutto analisi approfondite sui rischi per le catene di approvvigionamento, alla sicurezza fisica e cibernetica di infrastrutture critiche, rischi relativi alla sicurezza tecnologica e il "*technology leakage*" (la possibilità che Paesi terzi "rubino" segreti tecnologici da Paesi Ue che producono in loco o esportano verso quello Stato), e infine il rischio della «trasformazione in arma» di dipendenza economiche, come si è visto con il gas russo verso l'Ue.

Cruciale è la questione degli investimenti. Esiste già una normativa Ue per il controllo di quelli di Stati terzi nell'Ue, ma l'occhio è ora anche su quelli Ue in Paesi terzi (leggi la Cina) e in genere le esportazioni di tecnologie sensibili. In autunno la Commissione presenterà una bozza di lista delle tecnologie interessate, che dovrà esser approvata dagli Stati membri. Sarà la base di una proposta per un divieto di export e di investimenti di tecnologie sensibili in Paesi «a rischio». Bruxelles cita i computer quantistici, i semiconduttori avanzati, l'intelligenza artificiale. Molti Stati membri, tuttavia, non sono convinti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMPRESE

Sarà Casaluci il nuovo ceo di Pirelli Bruno invece farà l'imprenditore

Cambio a sorpresa ai vertici di Pirelli. Giorgio Bruno, 63 anni, che dal giugno 2021 è vice ceo di Pirelli ed era il successore designato di Marco Tronchetti Provera, ha annunciato la volontà di uscire dall'azienda per «dedicarsi a proprie attività imprenditoriali».

A questo punto Camfin, la holding di Tronchetti Provera che controlla il 14,1% di Pirelli, ha comunicato che indicherà Marco Tronchetti Provera e Andrea Casaluci per i ruoli, rispettivamente, di vice presidente esecutivo e di ceo di Pirelli in vista dell'assemblea da convocare entro il 31 luglio.

«Alla luce della sua ferma decisione di intraprendere un nuovo percorso imprenditoriale, formulo al dottor Bruno i miei auguri più sentiti per le nuove sfide che affronterà e che ci vedranno ancora collaborare» ha detto Tronchetti Provera. «Ringrazio Pirelli e il dottor Tronchetti per questo lungo percorso insieme, per le tante esperienze condivise finora e per quelle che certamente condivideremo in futuro come imprenditori» ha detto Bruno. In Borsa il titolo ha perso l'1,7%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Notizie in breve

TELECOMUNICAZIONI

Tim: il mercato cibersecurity vale 2,5 miliardi

Il mercato nazionale della cybersecurity «è in forte sviluppo, con un tasso di crescita media annua dell'11-12% per un valore stimato in circa 2,5 miliardi di euro nel 2025 ed è caratterizzato da un'elevata frammentazione, con oltre 3000 aziende, metà delle quali concentrate in tre regioni: Lazio, Campania e Lombardia». Sono le evidenze da cui il Centro Studi Tim è partito per elaborare il white paper "Cybersecurity Made in Italy" presentato a Roma durante l'evento che ha premiato le migliori soluzioni innovative in ambito cyber.

BEVANDE

Sanpellegrino: i ricavi sfiorano il miliardo

Sanpellegrino, la società di acque minerali, bibite e aperitivi controllata da Nestlè, ha chiuso il 2022 con un fatturato di 973 milioni di euro (+10,8%) e quasi 3,6 miliardi di bottiglie prodotte. Un risultato reso possibile dalla forte ripresa del canale "Out-of-Home", quello di bar e ristoranti, in aumento del 25,8%.

L'ANNIVERSARIO

Nel 1883 apriva la prima Cassa Rurale italiana

A Loreggia, vicino Padova, è stato festeggiato ieri il 140esimo anniversario della prima cooperativa di credito, la Cassa Rurale italiana fondata da Leone Wollemborg nel 1883. Il Credito Cooperativo ha voluto ricordare quella «innovativa, rivoluzionaria e lungimirante» intuizione, con un seminario. «Oggi in Italia - ha detto il presidente di Federcasse, Augusto dell'Erba – c'è ancora piu' bisogno di cooperazione di credito, di banche di comunità, di promozione della formula dell'auto-aiuto e della solidarietà economica nel "mentre" si fa impresa».

WELFARE

In Fincantieri c'è l'intesa per la sanità

Fincantieri e i sindacati hanno trovato l'accordo per l'istituzione di apposite coperture assicurative per invalidità permanente e rischio di non autosufficienza, in linea con il nuovo contratto integrativo dell'azienda. A firmare Fim Cisl, Fiom e Uilm.

VkVSlyMjZjBkOTQ3NmItYTE4MC00MjMyLWI0YTItZDMwMDI0ODRmMmY3IyMjZDEwYTBhMDMtYmMzOC00ZDZjLTg4MGQtNjIwNDIwYTI5YWNkIyMjMjAyMy0wNi0yMVQwNzo0Mjo1NSMjI1ZFUg==