

p

ANALISI

Ottolenghi (Confindustria): "L'aumento dell'Ires del 3,5% avvilisce le categorie interessate"



Il 13 dicembre Guido Ottolenghi, consigliere generale di Confindustria e presidente del gruppo tecnico di logistica trasporti ed economia del mare, ha rilasciato a Il Sole 24 Ore la seguente intervista dal titolo "Sulle concessioni norma discriminatoria e incostituzionale".

"La decisione di aumentare l'Ires del 3,5% per tre anni solo per alcuni concessionari dello Stato, colpendo il settore della logistica e dei trasporti ha molto avvilito le categorie interessate ed è stata oggetto di dibattito e preoccupazione nel consiglio di Confindustria". Guido Ottolenghi esprime l'allarme sulla norma introdotta con la manovra:

essa costituisce un precedente che apre il varco alla discriminazione fiscale tra settori imprenditoriali.

Quali aspetti vi preoccupano?

"La norma ha subito modifiche e alcune settori che prima erano inclusi, come il comparto elettrico o le tv, sono usciti mentre è rimasta la filiera logistica e trasporti: e cioè autostrade, aeroporti, porti e settore ferroviario, cioè quella parte dell'industria che consente la mobilità e l'export. Il provvedimento presenta tre criticità: la prima è di carattere generale ed è la pericolosità del precedente.

Tutti ricordiamo la Robin Tax introdotta nel 2008 e che è stata dichiarata incostituzionale nel 2015 per il principio che la tassazione generale deve essere

uguale per tutti".

Secondo alcuni la norma contiene anche rischi impliciti.

"È una norma rischiosa perché afferma che le imprese operanti sulla base di una concessione tra quelle elencate pagano una Ires aumentata del 3,5 per cento. Ma le imprese che operano su concessioni demaniali sono molto più numerose di quello che si pensa; esse stesse probabilmente non ne sono completamente coscienti.

Le imprese elettriche sono state escluse da questa norma per le autorizzazioni elettriche. La legge però dice che chi ha un'autorizzazione portuale è tassato. Ci sono molte centrali elettriche che insistono in aree portuali e che hanno una concessione portuale, quindi ricadranno nella norma senza neanche saperlo. Ma ci ricade in astratto anche una fabbrica nella pianura padana che magari ha un capannone su un'ex strada statale che appartiene al demanio".

Siete d'accordo con le finalità della norma?

"La norma viene proposta al fine di realizzare interventi per migliorare la rete infrastrutturale. Uno dei problemi che Confindustria contesta allo Stato è che da anni ci sono parecchi miliardi - le stime indicano almeno 15 miliardi - destinati a investimenti pubblici. Se proprio il governo ci tiene a realizzare miglioramenti delle opere infrastrutturali cominciasse ad adoperarsi per sbloccare i fondi che ci sono. Ci pare una norma che punisce arbitrariamente un settore, che potrebbe comunque danneggiare aziende il cui reddito è in realtà non particolarmente con le concessioni, e che non realizza la finalità dichiarata e speriamo possa essere oggetto di ulteriore meditazione".

Mingozzi (TCR): "Grave errore nuovi balzelli sui porti"

Giannantonio Mingozzi, presidente del Terminal Container Ravenna, si associa alle dichiarazioni di netta contrarietà espresse da Assologistica, Confetra e Federlogistica circa il tentativo di inserire nel decreto legge fiscale l'aumento del 3,5% dell'Ires, la tassa che si applica sul reddito derivante dalle attività svolte sulla base di autorizzazioni e concessioni portuali. "Abbiamo appena schivato, grazie all'impegno di molti parlamentari che lo hanno contrastato, un emendamento che sarebbe costato 15 euro in più per ogni container pieno o vuoto sbarcato o imbarcato nei porti italiani, che oggi si affacciano nuovi balzelli che mettono a rischio la competitività del sistema portuale" sottolinea Mingozzi.

"Lo shipping e la logistica, che rappresentano circa il 9% del Pil italiano, vanno difesi e tutelati perché sono tra le poche attività in grado di migliorare il futuro imprenditoriale e occupazionale di Ravenna e di tutto il Paese; ogni tentativo di applicare nuove tasse sulle attività portuali e sulla mobilità della merce appesantendone la fiscalità diretta e indiretta indebolisce tutto il settore, rendendolo più esposto alla concorrenza europea, agguerrita e sostenuta. Senza dimenticare, conclude Mingozzi, che gli incrementi di tasse sui terminal portuali si riflettono anche sulla tenuta delle aziende di autotrasporto e su ogni operatore del comparto import ed export delle merci".



Il bilancio dei primi 10 mesi si chiude sostanzialmente in pareggio rispetto al 2018

Molto positivo il mese di ottobre: +9,9%

La movimentazione dei dieci mesi del 2019 è stata pari a 22.047.114 tonnellate di merce, in linea con il 2018 (-0,3% rispetto ai primi dieci mesi del 2018). Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 18.837.581 (-0,2%) e a 3.209.533 (-0,9%) tonnellate.

Molto positivo il mese di ottobre che ha visto un incremento del 9,9%.

Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci varie sono diminuite del 3,1%, le rinfuse solide sono aumentate dello 0,2%, mentre, per quanto riguarda le rinfuse liquide, i petroliferi sono in crescita dello 0,8% e gli alimentari e i chimici del 2,0%. Tra le merci unitizzate, quelle su rotabili risultano in calo dell'1,2%, mentre quelle in container sono aumentate del 2,4%.

Per quanto riguarda i prodotti metallurgici, pari a 5,4 milioni di tonnellate e che rappresentano un quarto del traffico totale, si è registrata una diminuzione di 95 mila tonnellate, ovvero dell'1,7%. Il comparto agroalimentare (destrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.508.273 tonnellate di merce ha registrato un +1,1% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Già da mesi, risultano in calo i cereali (-22,6%), le farine (-16,4%) e gli oli vegetali (-1,0%); in crescita, invece, i semi oleosi (+87,8%), in particolare i semi importati dal Brasile, dall'Ucraina e dagli USA.

In lieve calo i materiali da costruzione, pari a quasi 4,3 milioni di tonnellate (-0,9%), mentre sono cresciute del 2,8% le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, che, nel solo mese di ottobre, sono aumentate del 38,7%.

Continua ad essere positivo l'andamento del traffico contenitori che nei primi dieci mesi sono stati pari a 184.024 TEUs (113.460 pezzi), in aumento di 2.723 TEUs (1,5%); in particolare i pieni sono stati 143.797 TEUs, 6.340 TEUs in più (+4,6%). Il numero dei trailer è stato pari a 56.035 unità, in calo rispetto allo scorso anno (-2,8%); di questi 51.860 pezzi sono stati movimentati sulla linea Brindisi-Catania e 4.175 sulla linea da/per l'Albania.

Per quanto riguarda il settore automotive, nei primi otto mesi dell'anno sono stati sbarcati 9.048 e ne sono stati persi 1.223 rispetto allo scorso anno.

Martini (Unione Utenti): “Il bando di gara per i fondali è solo un inizio”



“Serve una traccia ferroviaria diretta e veloce con il Nord Est. Bene la Regione sui servizi sanitari”

di Riccardo Martini*

La pubblicazione del bando di gara per l'escavo dei fondali, è stata così attesa e sofferta, che sembra essere quasi un traguardo, invece è solo l'inizio di un percorso lungo e difficile (pensiamo solo al rifacimento delle banchine), durante il quale è indispensabile che tutti gli attori della nostra portualità lavorino con maggiore coesione e impegno per porre rimedio a criticità troppo a lungo sottovalutate.

Mi riferisco ovviamente alla manutenzione ordinaria e alle non più accettabili carenze di personale degli uffici di controllo. Temi su cui, come Unione Utenti, non smettiamo di incalzare le Amministrazioni di riferimento. Il porto di Ravenna deve arrivare preparato sotto tutti gli aspetti all'agognato aumento dei fondali, che altrimenti non verrebbe sfruttato a pieno.

Gli operatori portuali devono dare certezze sui pescaggi agli armatori e ai noleggiatori, altrimenti è impossibile fare contratti di medio-lungo termine. Senza manutenzione ordinaria, siamo in balia di una semplice mareggiata, con possibili conseguenze devastanti per i traffici.

Per quanto riguarda le annose problematiche degli uffici di controllo, non c'è più tempo da perdere, perché siamo arrivati a un tale livello di carenza degli organici di uffici come Dogana, Sanità Marittima e Fitosanitario, da compromettere seriamente la regolare operatività quotidiana.

Devo dire che in recenti incontri che ho avuto con Comune, Regione e Autorità di Sistema ho visto una maggiore consapevolezza rispetto al passato sull'importanza della questione. La Regione, come ente di riferimento, ci ha confermato che a febbraio, a seguito di una delibera dello scorso giugno, verranno assunti 25 nuovi ispettori fitosanitari, di cui diversi saranno destinati all'ufficio del porto di Ravenna.

Inoltre, Regione e Comune incontreranno la prossima settimana il ministro delle Infrastrutture De Micheli, per affrontare le questioni relative agli Uffici delle Dogane e dell'Usmaf, che devono essere adeguati all'importanza che Ravenna ricopre nella portualità italiana. Attendiamo fiduciosi, sperando di portare a casa qualcosa.

Le infrastrutture. Tutti i principali porti italiani hanno fatto o stanno facendo passi avanti in questo senso, mentre Ravenna ha praticamente le stesse infrastrutture stradali e ferroviarie degli anni '80.

Un esempio per tutti: il nuovo porto di Vado Ligure, appena inaugurato, nasce con l'obiettivo di trasportare con ferrovia almeno il 40% dei volumi annuali, per andare a pescare nei ricchi mercati di Francia, Svizzera e Germania.

Se non ci sarà un cambio di passo, resteremo tagliati fuori dalle future reti europee. Una traccia ferroviaria diretta e veloce con il Nord Est, ad esempio, oltre ad aprirci i mercati dell'Europa Orientale, rappresenterebbe l'opportunità per agganciarci ai nuovi traffici con il Far East, che anche grazie ai recenti accordi sulla Via della Seta, graviteranno sui porti di Trieste e Venezia.

La guerra delle tariffe tra terminal. Sono convinto che i terminalisti del nostro porto siano solo da ammirare, perché stanno facendo i salti mortali per restare sul mercato, in condizioni oggettivamente di attuale inferiorità rispetto ai terminal degli altri porti del Nord Adriatico come Koper, Trieste e Venezia, che possono contare su fondali più profondi. Tra gli enormi ritardi sull'escavo e declassamenti vari delle banchine, la leva tariffaria è forse l'unica arma che è rimasta per mantenere traffici conquistati col sudore in passato.

Vecchi e nuovi traffici. È da tempo mia convinzione, ribadita più volte in tutte le sedi, che vada rivista la politica promozionale del nostro porto. La formula della partecipazione a qualche fiera, adottata finora, è la più facile e non più sufficiente. È ora di ricominciare, come si faceva con successo negli anni '90 e come fanno tutti i porti nostri concorrenti, a fare missioni mirate in distretti produttivi, italiani ed esteri, di nostro interesse e verso i quali riteniamo di poter offrire servizi interessanti e competitivi per le loro merci. La presentazione di tutti i servizi del porto di Ravenna all'imprenditorialità selezionata, unitamente a incontri B2B, rappresenterebbe un salto di qualità della nostra attività promozionale.

*Presidente dell'Unione Utenti del Porto di Ravenna