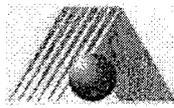


RASSEGNA STAMPA DEL

12 febbraio 2019



Petrolchimico, nuova idea: la diga di Pra'

Matteo Dell'Antico

Tre ipotesi in ballo, non una di più. Due note da tempo: la terza, invece, rappresenta una novità assoluta che prende comunque spunto da un progetto studiato più di dieci anni fa. «Ancora un paio di mesi e poi decideremo dove delocalizzare Carmagnani e Superba per togliere questi siti industriali da Multedo», spiega al *Secolo XIX* il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini. Che aggiunge: «Stiamo valutando di spostare il petrolchimico sulla diga foranea di Pra', all'incirca di fronte al terminal container Vte. Si tratta - prosegue il presidente di Palazzo San Giorgio - di una soluzione che verrà analizzata già venerdì prossimo quando ci incontreremo con Comune e Regione. Stiamo verificando la fattibilità e inviteremo al tavolo anche il Vte visto che dobbiamo tenere conto del passaggio delle navi».

L'idea è quella di realizzare, accanto alla diga foranea, una piattaforma con un riempimento in grado di ospitare Carmagnani e Superba. Il polo industriale resterebbe lontano dalle case visto che la barriera - che non rientra nei lavori previsti per la costruzione della nuova diga foranea che sarà realizzata, in linea d'aria, dal torrente Polcevera al quartiere della Foce - dista

oltre un chilometro dalla costa e quasi seicento metri dalla banchina più vicina dove vengono accatastati i container scaricati dalle navi. La parte di diga presa in considerazione per ospitare il polo petrolchimico è lunga circa 1.500 metri anche se «non è ancora stato individuato un punto preciso dove potrebbero traslocare Carmagnani e Superba», sottolinea Signorini.

Nel 2006, Comune e Autorità portuale, avevano ipotizzato la creazione di una

piattaforma destinata ad ospitare il polo petrolchimico da costruire all'esterno della diga foranea dell'aeroporto, sulla sponda sinistra del Polcevera, in linea d'aria davanti all'insediamento di Fiumara. Il piano non è mai stato attuato ma ora, seppur rivisto e con una collocazione differente rispetto a quella ipotizzata più di dieci anni fa, potrebbe essere rispolverato. Se il polo petrolchimico dovesse traslocare sulla diga, dovrebbe comunque essere realizzato un collegamento con la terraferma.

È noto che Superba e Carmagnani puntano a spostarsi nelle aree sotto la Lanterna oggi occupate dal carbone della centrale Enel, la cui concessione è in scaden-

za nel 2020. Le due aziende, oltre un anno fa, hanno pure presentato un progetto industriale che prevede un incremento dell'attività a fronte di nuovi investimenti totalmente a carico dei privati. «Ci sono dei vincoli che dobbiamo analizzare ma questa soluzione rappresenta un'ipotesi percorribile così come non è escluso che il polo petrolchimico possa trovare casa nelle aree ex Ilva, a Cornigliano», chiude Signorini.

Le società Superba e Carmagnani, in base al piano urbanistico e le intenzioni del Comune, avrebbero già da tempo dovuto spostarsi da Multedo. La novità delle ultime settimane riguarda lo stanziamento dei fondi per

dislocare Carmagnani e Superba che sono stati stanziati nell'ambito del maxi piano di investimenti da un miliardo di euro programmato a favore del porto per il triennio 2019-2021. Le due aziende, una volta avute in concessione le nuove aree, lasceranno gli attuali spazi che sono di proprietà delle rispettive società - che verranno bonificati a spese delle due aziende prima di essere destinati a nuovi usi. In passato si è parlato della possibilità di futuri investimenti immobiliari con nuove unità abitative che potrebbero essere realizzate proprio dove ora si trovano i depositi chimici. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it



La battaglia dei dazi fa sorridere l'Europa in arrivo nuovi traffici per 70 miliardi di dollari

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Come nel proverbio: tra due litiganti, è il terzo a godere dei frutti della lotta. Cina e Stati Uniti continuano a darsi battaglia con l'introduzione di dazi per colpire l'export del "nemico" e sul mercato la guerra commerciale costa 200 miliardi di dollari. Il conto rischia di essere ancora più salato, mentre le diplomazie di Pechino e

Washington sono sedute al tavolo della pace per trovare un accordo. Mentre le barriere e i dazi fanno il loro lavoro, l'Europa ne approfitta. Il Vecchio Continente potrebbe uscire così vincitore dal conflitto e secondo l'Onu sarebbero in arrivo 70 miliardi di dollari aggiuntivi di scambi, riversati sulle banchine europee. Sono prodotti che non trovando sfogo sui tradizionali mercati cinese e americano, cercano una via alternativa. Il primo marzo scatteranno i dazi Usa sui prodotti *made in China* che passeranno dal 10% al

25%: la quasi totalità delle merci colpite dal provvedimento di Trump prenderà vie alternative agli Stati Uniti e lo stesso accadrà ai prodotti Usa destinati alla Cina. Ecco perché l'Europa potrebbe guadagnare - e tanto - dalla guerra: 50 miliardi di dollari, dei 70 totali, arriveranno dall'export cinese che troverà nel Vecchio Continente il mercato alternativo. Il resto lo porteranno in dote le esportazioni dagli Stati Uniti. Anche Messico, Canada, India e Brasile avranno benefici dalla guerra, ma in totale si sparti-

ranno "solo" 20 miliardi.

BANCHINE INADEGUATE

L'Europa si prepara così ad accogliere più merce che arriverà soprattutto nei porti del Northern Range. Nella corsa ad accogliere le navi cinesi però la Germania è indietro. Il porto di Amburgo rischia di essere tagliato fuori se non comincerà a dragare i fondali del fiume Elba, la via d'acqua obbligatoria da percorrere per arrivare allo scalo. I ritardi nei lavori hanno costretto le grandi portacontainer, le navi più usate sulla rotta con il Far East, a deviare parte del proprio carico sui moli vicini di Rotterdam e Anversa. Belgio e Olanda stanno battendo la Germania, tanto che il porto tedesco, secondo Global Port Tracker, potrebbe perdere il 5,1% del proprio traffico nel primo trimestre di quest'anno, a tutto vantaggio degli altri due scali. Ora i tedeschi hanno cominciato a scavare, ma potrebbe essere troppo tardi. —

Venezia e Pireo, alleati sulla Via della Seta

Genova - Siglata un'intesa tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, e il Ceo dell'Autorità Portuale del Pireo, capitano Fu Chengqiu, per potenziare i rapporti e i traffici tra i due scali portuali. Le due parti si impegnano a dar vita a una cooperazione stabile e reciproca, utile a sviluppare i rispettivi porti e servizi portuali, supportando politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali atti ad implementare il flusso commerciale tra i mercati dell'Europa, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente.

L'accordo mira anche a migliorare lo scambio di buone pratiche e conoscenze in ambito di gestione portuale nei campi dell'information technology, dell'attrazione degli investimenti e della comunicazione. L'obiettivo comune finale è migliorare le prestazioni dei due scali, snodi fondamentali nei collegamenti marittimi internazionali lungo la nuova via della Seta marittima.

Tirrenia, i sindacati: «Stop ai trasferimenti da Genova»

Genova - «Nelle scorse settimane la Tirrenia ha inviato a 15 dipendenti della sede genovese la lettera con la quale si annunciava, a partire dal 1 marzo, il trasferimento nelle sedi di Livorno e Portoferraio». Lo annunciano i sindacati. «Per Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti il provvedimento è irricevibile perché non solo colpisce direttamente la vita di lavoratrici e lavoratori che da anni vivono e lavorano a Genova, ma impoverisce il settore strategico dei collegamenti via mare».

Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti hanno così «chiesto il blocco immediato di questa decisione presa unilateralmente dall'azienda e hanno chiesto un incontro che si terrà domani, martedì 12 febbraio, in sede nazionale. Questo atto infatti non colpisce solo la città di Genova, ma anche altre realtà come la sede di Napoli».

Oltre all'incontro in sede locale sono previsti, sempre per domani 12 febbraio, due incontri a livello locale con i capo gruppi di Regione e Comune rispettivamente alle ore 9,30 e alle ore 12,30.

«In tutte le sedi di discussione sulla vertenza Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti chiederanno il ritiro immediato dei trasferimenti a tutela dei lavoratori, delle loro famiglie e del know-how di una sede strategica per la società come quella genovese» scrivono Cgil, Cisl e Uil.

Cma Cgm ordina 10 nuove portacontainer

Genova - China State Shipbuilding Corp (CSSC) ha vinto un ordine firmato da CMA CGM per la costruzione di dieci portacontainer da 15 mila teu. Il valore totale della commessa è di 1,2 miliardi di dollari. Il cantiere cinese avrebbe così vinto la gara per ottenere il primo ordine per portacontainer nell'anno. I siti industriali del gruppo che saranno coinvolti nella commessa sono Jiangnan Shipyard e Hudong-Zhonghua Shipbuilding.

Nei prossimi due anni nasceranno 14 nuove compagnie da crociera

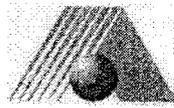
Genova - Almeno 14 nuove compagnie dovrebbero entrare nel mercato delle crociere nei prossimi due anni, con piani per acquistare navi usate e piazzare ordini ai cantieri. E un numero rilevante di trattative non ancora ufficiali, sono in corso nel settore, sia nel settore second hand che per le nuove costruzioni. In totale in ordine ci sono 120 navi.

Grecia, stop alla doppia tonnage tax: il prelievo sarà sui profitti

Genova - Gli armatori greci hanno raggiunto l'intesa con il governo sul cambio di regime di tassazione a cui sottoporsi. Il presidente dell'unione greca degli armatori (UGS), Theodoros Veniamis, ha annunciato che adesso il governo preleverà il 10% sui profitti, lasciando così cadere l'attuale sistema che prevedeva una doppia tonnage tax. La flotta greca ha continuato a crescere negli ultimi anni e soprattutto nel 2018: per VesselValue la flotta mercantile ha aumentato il proprio valore di 5 miliardi di dollari e ora ha superato i 100 miliardi di dollari complessivamente.

Italiana Coke, migliorano i conti

Genova - Italiana Coke prosegue il risanamento e chiude il semestre luglio-dicembre 2018 con un fatturato che sfiora i 70 milioni di euro, un margine operativo lordo a 3.6 milioni, e un «discreto utile». «Fatturato e Ebitda (generazione di cassa) segnano una progressione sia sul semestre scorso sia su quello precedente e, soprattutto, sono in linea con quanto previsto dal piano di impresa del concordato omologato nel 2015» informa una nota dell'azienda. E cresce il fatturato estero, che rappresenta ormai più del 73% del fatturato complessivo coke. «Ora non dovrebbero più esserci ostacoli all'erogazione del finanziamento del ministero dello Sviluppo economico (circa 13,5 milioni di euro, più contributo a fondo perduto di 1,7 milioni di euro) in tempi brevi - dice l'ad di Italiana Coke, Paolo Cervetti - il che ci permetterà di iniziare il rimborso ai creditori chirografari». «Possiamo quindi dedicarci - aggiunge - a migliorare ulteriormente gli aspetti operativi, soprattutto in considerazione del maggiore export, che rappresenta un'ottima notizia per l'azienda e il porto, ma che rende necessario rivedere gli spazi disponibili, che non bastano più».



Trasferimenti in Tirrenia i sindacati protestano

Nelle scorse settimane, la Tirrenia ha inviato a 15 dipendenti della sede genovese la lettera con la quale si annunciava, a partire dal 1 marzo, il trasferimento nelle sedi di Livorno e Portoferraio. Per Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti il provvedimento è irricevibile perché non solo colpisce direttamente la vita di lavoratrici e lavoratori che da anni vivono e lavorano a Genova, ma impoverisce il settore strategico dei collegamenti via mare.

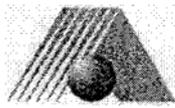
Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti hanno chiesto il blocco immediato di questa decisione presa unilateralmente dall'Azienda e hanno chiesto un incontro che si terrà oggi, in sede nazionale. «Questo atto infatti non colpisce solo la città di Genova, ma anche altre realtà come la sede di Napoli». Oltre all'incontro in sede locale sono previsti, sempre per oggi due incontri a livello locale con i capo gruppi di Regione e Comune rispettivamente alle 9,30 e alle 12,30.

In tutte le sedi di discussione sulla vertenza Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti chiederanno il ritiro immediato dei trasferimenti a tutela dei lavoratori, delle loro famiglie e del know-how di una sede strategica per la società come quella genovese.

L'industria

Italiana Coke un semestre in crescita

Italiana Coke prosegue il risanamento e chiude il semestre luglio-dicembre 2018 con un fatturato che sfiora i 70 milioni di euro, un margine operativo lordo a 3.6 milioni, e un utile di un milione. «Fatturato e Ebitda (generazione di cassa) segnano una progressione sia sul semestre scorso sia su quello precedente e, soprattutto, sono in linea con quanto previsto dal piano di impresa del concordato omologato nel 2015» informa una nota dell'azienda. E cresce il fatturato estero, che rappresenta ormai più del 73% del fatturato complessivo coke. «Ora non dovrebbero più esserci ostacoli all'erogazione del finanziamento del ministero dello Sviluppo economico (circa 13,5 milioni di euro, più contributo a fondo perduto di 1,7 milioni di euro) in tempi brevi - dice l'ad di Italiana Coke, Paolo Cervetti - il che ci permetterà di iniziare il rimborso ai creditori chirografari». «Possiamo quindi dedicarci - aggiunge - a migliorare ulteriormente gli aspetti operativi, soprattutto in considerazione del maggiore export, che rappresenta un'ottima notizia per l'azienda e il porto, ma che rende necessario rivedere gli spazi disponibili, che non bastano più».



Le navi si svuotano giù il Baltic Index primo allarme di crisi economica

LUCA PAGNI, MILANO

Sarà anche colpa del Lunar New Year, così come viene chiamato internazionalmente il Capodanno cinese, il periodo dell'anno in cui anche la più grande economia del mondo - dopo gli Stati Uniti - si paralizza per almeno un paio di settimane. Così come ha la sua parte di responsabilità la guerra che i governi di Washington e Pechino si stanno facendo su tariffe, dazi e supremazia sul commercio globale. Ma per quanto significativi, non basterebbero questi due fattori per giustificare il crollo dei prezzi per il noleggio dei trasporti via mare per merci e materie prime. Un indicatore che, da qualche decennio a questa parte, anticipa le recessioni economiche a livello mondiale.

Il punto di riferimento di tutti gli osservatori è il Baltic Dry Index. Nato nel 1985, prende il nome da una delle aree storicamente dedite al trasporto marittimo, ma in realtà misura il costo dei "noli" su tutte le principali rotte. Agli analisti non è sfuggito come l'indice sia

in caduta libera dall'inizio dell'anno: nel giro delle ultime cinque settimane ha perso il 50 per cento del suo valore, allontanandosi ancora di più dai massimi raggiunti circa una anno fa: dal marzo del 2018, la discesa supera addirittura il 70 per cento.

Un rallentamento negli ultimi giorni era anche preventivabile, visto che dal 5 febbraio è scattato l'anno del Maiale, fissando così in quella data il Capodanno cinese per il 2019. Le attività si fermano, dalle scuole alle aziende e, per forza di cose, anche quelle degli speditori dei porti di tutto il sud-est asiatico. Ma quest'anno, i festeggiamenti si inseriscono da un lato nelle trattative tra Cina e Stati Uniti che faticano a trovare un accordo per evitare di farsi la guerra a colpi di dazi e dall'altra in un rallentamento più profondo

dell'economia. Nel quarto trimestre del 2018, il Prodotto interno lordo della Cina è aumentato soltanto dell'1,5 per cento: la crescita complessiva annuale si è così attestata a un +6,6%, ma si tratta del livello più basso dal 1990, quando l'economia risentì delle proteste di piazza Tiananmen.

Preoccupazioni che si legano al quadro macro dell'Unione europea. Come ha spiegato ieri il premio Nobel dell'Economia Paul Krugman, in una intervista a Bloomberg. A suo dire «la Cina entrerà in crisi a causa dei consumi inadeguati», mentre l'Europa «sta vivendo un rallentamento e si sta

già avvicinando a livelli di recessione». In favore delle previsioni di Krugman arrivano i dati negativi del Baltic Dry Index. L'indice raggiunse il suo massimo nel maggio del 2008: da lì cominciò la discesa, pochi mesi prima del fallimento della Lehman. In anni più vicini, il crollo più recente è del 2012, quando la Federal Reserve fu poi costretta a intervenire con la terza fase del Quantitative easing.

Krugman potrebbe anche essere pessimista. Ma di sicuro, gli analisti non prevedono rialzi a breve nei costi dei noli. Alla congiuntura sfavorevole delle ultime settimane, va aggiunto il disastro causato dal colosso minerario Vale in Brasile avvenuto a fine gennaio: il crollo di una diga che conteneva le scorie di minerale ha causato centinaia di vittime, tra morti e dispersi e ha bloccato le attività di uno dei giganti delle materie prime.

Ma non è solo questo. Gli esperti non vedono segnali di inversione di tendenza, anche perché il sempre maggior utilizzo delle stampanti in 3D e le politiche di molti governi che stanno favorendo la ricollocazione in patria delle attività manifatturiere, in realtà, sono destinate a cambiare la realtà produttiva non solo della Cina ma di tutta l'Asia. Come avvenuto per il petrolio dopo il crollo della domanda, anche i noli potrebbero, in realtà, assestarsi e trovare nuovi sbocchi. Per esempio, con l'espansione dei mercati africani. Ma i prezzi se dovessero cadere ancora nel breve, non sarebbe un bel segnale.

Tre consorzi in gara per la realizzazione del primo porto secco in Egitto

Tra i partecipanti, i due gruppi terminalisti PSA e DP World

Tre consorzi hanno manifestato interesse alla costruzione del nuovo porto secco nei pressi del Cairo, progetto denominato “6th of October Dry Port” che prevede un investimento complessivo di 100 milioni di dollari (*informARE* del [18 dicembre](#) 2017). Il Ministero egiziano delle Finanze ha reso noto che proposte sono giunte da un consorzio costituito dall'indiana Container Corporation of India, dall'egiziana Hassan Allam Holding e dalla singaporiana PSA Corporation, da un consorzio formato dalla DP World di Dubai e dall'egiziana Holding Company for Maritime & Land Transport e da un terzo consorzio guidato dall'egiziana Elsewedy Electric che include la Schenker Egypt, filiale egiziana del gruppo tedesco DB Schenker, e l'egiziana 3A International.

Il dicastero ha precisato che le tre alleanze sono già state ammesse a partecipare al progetto di partenariato pubblico-privato che verrà realizzato su un'area di 100 ettari. Secondo le previsioni, le offerte tecniche e finanziarie saranno presentate il prossimo maggio. Il contratto per la realizzazione e gestione del porto secco, che opererà principalmente a servizio dei porti marittimi di Alessandria e El Dekheila, avrà una durata massima di 30 anni, al termine del quale la proprietà del progetto tornerà allo Stato.

DATA 12/2/2019 TESTATA INFORMARE

Fincantieri vara due navi da crociera per Regent Seven Seas Cruises e per Virgin Voyages

Verranno consegnate entrambe nel 2020

Sabato nel cantiere navale di Ancona della Fincantieri si è svolta la cerimonia di varo di *Seven Seas Splendor*, la seconda nave da crociera extra lusso che il gruppo navalmeccanico realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH). La consegna è prevista per il 2020.

Come la gemella *Seven Seas Explorer*, consegnata da Fincantieri presso lo stabilimento di Sestri Ponente (Genova) nel 2016, *Seven Seas Splendor* avrà 55.000 tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare 750 passeggeri. Lo scorso gennaio Fincantieri ha ricevuto l'ordine da NCLH per una terza unità della serie, con consegna prevista nel 2023 (*informARE* del [16 gennaio](#) 2019).

Venerdì, intanto, nel cantiere navale genovese di Sestri Ponente del gruppo navalmeccanico si è tenuta la cerimonia di varo di *Scarlet Lady*, la prima di quattro navi da crociera commissionate a Fincantieri da Virgin Voyages, brand del gruppo Virgin (*informARE* del [24 giugno](#) 2015, [20 dicembre](#) 2016 e [31 ottobre](#)). Ora inizierà la fase di allestimento degli interni, che porterà alla consegna dell'unità all'inizio del 2020.

Scarlet Lady avrà circa 110.000 tonnellate di stazza lorda, sarà lunga 278 metri e larga 38. La nave gemella, attualmente in costruzione presso lo stesso cantiere, verrà consegnata nel 2021, mentre la terza e la quarta unità prenderanno il mare rispettivamente nel 2022 e 2023. Saranno tutte dotate di oltre 1.400 cabine in grado di ospitare più di 2.770 passeggeri assistiti da un equipaggio di 1.160 persone.

Un rapporto dell'IEA conferma che la ferrovia è la modalità di trasporto più efficiente e meno inquinante

Lo studio è realizzato in collaborazione con l'UIC

La ferrovia è tra le modalità di trasporto più efficienti e meno inquinanti. Lo sottolinea oggi l'UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport) evidenziando che tali peculiarità del trasporto ferroviario sono confermate dall'ultimo rapporto pubblicato dall'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA) dal titolo "The Future of Rail Freight" che è stato realizzato in collaborazione con l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) e che rimarca come questa modalità trasporti a livello mondiale l'8% del totale dei passeggeri e il 7% del totale delle merci, ma rappresenti solo il 2% del consumo di energia complessivo del settore dei trasporti.

In particolare, il rapporto dell'IEA spiega che i servizi ferroviari consumano meno di 0,6 milioni di barili di petrolio al giorno, pari a circa lo 0,6% del consumo totale, e circa 290 terawattora di elettricità, pari ad oltre l'1% del consumo complessivo di elettricità, e sono responsabili dello 0,3% circa delle emissioni di CO₂ prodotte da combustibili fossili e dello 0,3% delle emissioni di particolato sottile (PM_{2,5}). Lo studio rileva che se attualmente tutti i servizi di trasporto ferroviario venissero sostituiti da servizi di trasporto stradale, il consumo mondiale di petrolio generato dai servizi di trasporto risulterebbe superiore di otto milioni di barili al giorno (15%) e le emissioni di gas serra prodotte dai trasporti aumenterebbero di 1,2 gigatonnellate di CO₂ equivalenti.

L'UIRR evidenzia come i risultati principali del rapporto indichino che un utilizzo intensivo e strategico del trasporto ferroviario dei passeggeri delle merci possa far sì che il picco delle emissioni prodotte dall'intero settore del trasporto sia raggiunto alla fine del decennio del 2030 e che in tal caso nel 2050 l'attività di trasporto ferroviario delle merci risulterà triplicata rispetto ai livelli del 2017. Uso intensivo e strategico ("High Rail Scenario") che prevede una media annua di investimenti in treni e infrastrutture ferroviarie pari a 770 miliardi di dollari rispetto ad una previsione base ("Base Scenario") che, stando ai progetti attualmente in programma e in costruzione, prevede che nel 2050 gli investimenti annuali in infrastrutture ferroviarie ammonteranno a 315 milioni di dollari.

Lo scorso anno i terminal portuali turca Yilport Holding hanno movimentato 6,4 milioni di container

Incremento del +5% sul 2017

La turca Yilport Holding, società terminalista che alla fine dello scorso anno si è aggiudicata la gestione del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto (*informARE* del [20 novembre](#) 2018), ha reso noto che nel 2018 i propri terminal portuali hanno movimentato un traffico containerizzato pari a 6,41 milioni di teu (volume che include il traffico movimentato dalle aziende partecipate tra cui quello movimentato da Malta Freeport, di cui Yilport detiene il 50% del capitale, che lo scorso anno ha movimentato 3,31 milioni di teu - *informARE* del [14 gennaio](#) 2019). Si tratta di un incremento complessivo del +5% rispetto a 6,11 milioni di teu movimentati nell'anno precedente. Inoltre Yilport ha specificato che lo scorso anno i suoi terminal hanno movimentato 11,86 milioni di tonnellate di merci convenzionali (9,5 milioni nel 2017), 445mila ceu di rotabili (364mila nel 2017) e 3,51 milioni di metri cubi di rinfuse liquide (3,67 milioni nel 2017).

Lo scorso anno il traffico containerizzato movimentato dai principali terminal turchi della società è stato pari a 554mila teu per Yilport Gebze (+11%) e a 525mila teu per Yilport Gemlik (+11%). Il traffico movimentato dai terminal in America Latina (porti di Puerto Bolivar e Paita) è stato di 380mila teu (+23%), quello movimentato dai terminal nordeuropei del gruppo (Oslo, Gävle e Stoccolma) è stato pari a 474mila teu (+2%), mentre il traffico movimentato dai terminal gestiti da Yilport nei porti spagnoli e portoghesi si è attestato a 661mila teu (+6%).

Venezia stringe un accordo con il porto del Pireo per sviluppare la tratta adriatica della Via della Seta marittima

L'obiettivo è di favorire i flussi commerciali tra Europa, Mediterraneo ed Estremo Oriente attraverso i due porti

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, e il presidente dell'Autorità Portuale del Pireo, Fu Chengqiu, hanno sottoscritto un memorandum of understanding volto a rafforzare le relazioni tra i due enti e a potenziare i flussi di traffico tra il porto greco e il sistema portuale di Venezia e Chioggia. Con l'intesa le due parti si impegnano a stabilire una cooperazione stabile al fine dello sviluppo dei rispettivi porti e dei servizi portuali, di supportare politiche volte a realizzare collegamenti infrastrutturali e a favorire flussi commerciali tra Europa, Mediterraneo ed Estremo Oriente attraverso i due porti lungo la Nuova Via della Seta.

Il memorandum ha inoltre l'obiettivo di migliorare lo scambio delle migliori pratiche e del know-how nella gestione dei porti, in particolare nei settori dell'informatica, dell'attrazione degli investimenti e della comunicazione.

«In uno prossimo scenario che prevede un forte aumento degli scambi tra Asia ed Europa lungo la nuova Via della Seta marittima - ha commentato Musolino - è necessario impegnarsi al massimo nella razionalizzazione delle catene logistiche, partendo dai porti e dai collegamenti stradali con i mercati interni, al fine di accorciare le distanze, ridurre i costi di trasporto, togliere i camion dalle strade e migliorare la sostenibilità ambientale dei traffici. Da tempo Venezia, il punto di arrivo via mare più ad occidente nell'ambito della strategia cinese "Belt and Road Initiative" - ha precisato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale - condivide questo obiettivo, lavorando giorno dopo giorno con operatori privati e pubblici per dare consistenza e affidabilità ai flussi commerciali fra l'Europa, il Mediterraneo e il Far East. Con questo accordo, che si aggiunge a quello siglato recentemente con COSCO Shipping per un collegamento settimanale tra il Pireo e Venezia, vogliamo dimostrare con forza che lo sviluppo dei traffici necessita di accordi commerciali, dell'ottimizzazione dei servizi e di interventi infrastrutturali mirati. Questa è la strada giusta per creare valore per la nostra economia e per il nostro territorio».

Chengqiu ha evidenziato che «il porto del Pireo è il più grande scalo portuale della Grecia e del Mediterraneo orientale ed è un hub ideale tra l'Asia e l'Europa centrale ed orientale. È - ha specificato il presidente della port authority greca - il primo porto in acque profonde dell'UE una volta attraversato il canale di Suez e offre soluzioni di trasporto combinato con efficienti servizi a valore aggiunto per le merci, che possono essere ridistribuite via strada, via ferrovia e via mare. L'istituzione della nostra cooperazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - ha aggiunto Chengqiu - mira a rafforzare i legami commerciali tra Asia e Mediterraneo e a potenziare il ruolo dei porti quali motori dell'economia europea. Il porto del Pireo, con il suo piano di investimenti in corso, mira a contribuire nei prossimi anni alla crescita dell'economia locale e regionale sviluppando praticamente ogni aspetto dei settori dello shipping e dell'industria marittima, inclusi il traffico dei container, i cantieri navali, la logistica, le crociere e i traghetti»

Nel 2018 il traffico dei container nei terminal di Eurogate/Contship è calato del -0,2% in Germania e del -6,0% in Italia

Nel solo quarto trimestre i terminal tedeschi hanno movimentato 2,0 milioni di teu (+6,2%) e quelli italiani 1,1 milioni di teu (-0,9%)

Nel 2018 i terminal portuali che fanno capo al gruppo tedesco Eurogate, joint venture 50:50 tra le connazionali Eurokai e BLG Logistics, hanno movimentato un traffico containerizzato pari a 14,1 milioni di teu, con una flessione del -2,2% sull'anno precedente che è stata in piccola parte determinata dalla lieve flessione del -0,2% del traffico movimentato dai terminal nei porti tedeschi e in misura maggiore calo del -6,0% del traffico nei terminal nei porti italiani e dalla riduzione del -4,2% negli altri terminal esteri che fanno parte del gruppo.

Una diminuzione complessiva del -2,2% che si è generata nei primi tre trimestri del 2018, mentre nell'ultima parte dell'anno il traffico ha registrato una crescita del +2,6% sul quarto trimestre del 2017 prodotta da un incremento del +6,2% del traffico nei terminal tedeschi che ha compensato una contenuta flessione del -0,9% nei terminal italiani e un più accentuato calo del -39,1% segnato dagli altri terminal del gruppo.

Nell'intero 2018 i terminal tedeschi del gruppo hanno movimentato un totale di 7,6 milioni di teu (-0,2%), di cui quasi 5,5 milioni di teu movimentati nel porto di Bremerhaven (-1,3%), 1,6 milioni di teu nel porto di Amburgo (-3,0%) e 656mila teu nel porto di Wilhelmshaven (+18,3%). In Italia, regione in cui Eurogate è presente attraverso la partecipata Contship Italia di cui detiene il 33,4% del capitale (il restante 66,6% è della Eurokai), il traffico è ammontato complessivamente a meno di 4,4 milioni di teu (-6,0%), di cui 2,3 milioni di teu (-4,5%) movimentati dalla Medcenter Container Terminal (MCT), filiale della Contship che movimentata l'intero traffico containerizzato del porto di Gioia Tauro, oltre 1,3 milioni di teu (+0,8%) dalla La Spezia Container Terminal (LSCT) del porto della Spezia, 332mila teu (+5,6%) dalla Salerno Container Terminal (SCT) nel porto di Salerno. Eurogate non ha reso noti i consuntivi annuali del traffico movimentato nel porto di Ravenna dalla Ravenna Container Terminal (RCT), che sulla base delle stime preliminari per l'intero 2018 dovrebbe essersi attestato a circa 182mila teu (-1%), e del traffico movimentato nel porto di Cagliari dalla Cagliari International Container Terminal (CICT), specificando solo che quest'ultimo scalo portuale ha subito il forte impatto del trasferimento di servizi di linea in altri terminal perdendo quasi il 50% del traffico, traffico che infatti risulta essere stato pari a circa 206mila teu (-49%).

Lo scorso anno gli altri terminal del gruppo in Portogallo, Marocco, Russia e Cipro hanno movimentato un totale di quasi 1,6 milioni di teu (-4,2%), di cui 137mila teu movimentati nel porto di Lisbona (-29,5%), quasi 1,4 milioni di teu nel porto di Tanger Med (-0,5%), 69mila teu nel porto di Ust-Luga (-7,1%) e 394mila teu nel porto di Limassol (+14,1%).

Al traffico containerizzato portuale movimentato dai terminal di Eurogate si aggiunge quello di trasporto intermodale movimentato dall'azienda che nel 2018 è stato pari a 1,05 milioni di teu (+2,8%), di cui 655mila teu in Germania (-0,5%), 311mila teu in Italia (+3,3%) e 81mila teu in Portogallo e Brasile (+36,9%).

Nel solo quarto trimestre del 2018 il traffico containerizzato portuale complessivo è stato pari a quasi 3,6 milioni di teu, con un rialzo del +2,6% sul corrispondente periodo dell'anno precedente. In

Germania la movimentazione totale è stata di 2,0 milioni di teu (+6,2%), di cui 1,4 milioni di teu a Bremerhaven (-0,1%), 415mila teu ad Amburgo (+22,6%) e 208mila teu a Wilhelmshaven (+25,4%). Il traffico containerizzato nei terminal italiani è ammontato a quasi 1,1 milioni di teu (-0,9%), di cui 555mila teu a Gioia Tauro (-0,1%), 341mila teu a La Spezia (+1,4%), 82mila teu a Salerno (-0,7%), 44mila teu a Ravenna (-5,0%) e 42mila teu a Cagliari (-22,0%). Negli altri terminal esteri il totale è stato di 104mila teu (-39,1%), di cui 19mila teu movimentati a Lisbona (-54,7%), 366mila teu nel porto marocchino di Tanger Med (-0,2%), 12mila teu nello scalo russo di Ust-Luga (-31,9%) e 100mila teu a Limassol (+12,7%).

Benvenuti a Khorgos, l'hub della via della seta cinese

a cura di **Paolo Bosso**

La concretezza di un concetto così complesso come "via della seta cinese" la si può vedere a Khorgos, una città del Kazakistan al confine con lo Xinjiang. Il piano di egemonia logistica e infrastrutturale della Cina verso l'Europa comincia da qui, in uno dei punti sulla Terra più lontani dal mare, a circa 130 chilometri dal polo dell'inaccessibilità. Fino al 2014 era anche una delle zone più isolate e scarsamente abitate del pianeta, oggi è un hub ferroviario posseduto al 51 per cento dalla Kazakhstan Temir Zholy e al 49 per cento da Cosco Shipping Corporation e Jiangsu Lianyungang Port Co. Da lì, da cinque anni, passano la maggior parte dei treni che dalla Cina sono diretti nel Vecchio Continente. Due reportage, uno del New York Times Magazine e un altro più recente di Forbes - ripresi da Il Post, ne hanno fatto un'accurata descrizione rendendo più comprensibile questa seconda fase storica dell'egemonia economica cinese, dopo quella basata sull'esportazione di oggetti di consumo e l'importazione di industria occidentale.

L'hub di Khorgos

Per Khorgos c'è passato il primo treno Cina-Spagna e il primo servizio regolare tra Chengdu e Melzo, che arriverà in Italia a giorni. È uno dei crocevia più importanti della via della seta cinese, una zona economica speciale di 600 ettari tra Russia, Cina ed Europa centrale. I primi lavori sono iniziati nove anni fa, come mostrano le foto satellitari del Center for strategic and international studies di Washington.

Ogni mese a Khorgos passano 65 treni per una media di 6,200 teu, che entro la fine del 2020 dovrebbero balzare a 41 mila al mese per un totale di mezzo milione di teu l'anno, grazie all'aggiunta continua di gru da 41 tonnellate. Il porto secco di Khorgos è come uno dei tanti porti marittimi cinesi, passati in pochi anni da essere porti di pescatori a terminal container a decine di milioni di teu l'anno. A Khorgos fino a cinque anni fa c'erano dune di sabbia, oggi treni che percorrono non meno di 9 mila chilometri, diretti a Chongqing, Chengdu, Yiwu, oppure a Barking, Duisburg, Milano, Lodz, per un totale di 39 rotte commerciali.

«Il Kazakistan è un paese senza sbocco sul mare e sta diventando il paese più collegato del continente», secondo Karl Gheysen, primo amministratore delegato di Khorgos Gateway. «Prendi la Russia, il paese più grande; la Cina, la più grande economia; l'India, il paese più popoloso. Proprio nel mezzo c'è il Kazakistan», racconta Gheysen che considera Khorgos una nuova Dubai.

Nuovo servizio ro-ro per Misurata

LIVORNO – Una importante novità, relativa alle relazioni commerciali con la Libia, è stata annunciata dalla compagnia maltese Glenhallen Shipping Ltd che si occuperà anche di svolgere le funzioni di agenzia marittima.

Glenhallen Shipping ha infatti predisposto l'avvio di una nuova linea che garantirà partenze regolari ogni venti giorni dai porti di Sagunto, Marsiglia, Genova e Salerno verso lo scalo libico di Misurata.

La partenza inaugurale che sarà effettuata dalla ro-ro "Sea Amazon", è in programma per venerdì 22 Febbraio dal porto di Genova. A bordo della nave che ha una lunghezza di 135 metri ed una stazza lorda di 5954 tonnellate, vengono accettate merci rotabili di ogni tipo, trailers dry e frigo, oltre ad autovetture.

L'Autorità portuale di Haifa in Puglia

BARI – Si è conclusa con l'incontro negli uffici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale la visita della delegazione proveniente dall'Autorità portuale di Haifa, invitata in Puglia per suggellare le intese già avviate dal presidente Ugo Patroni Griffi, nel corso della sua recente missione in Israele.

Gli ospiti, Mr. Maor e M. Brieman, per la prima volta in Italia, alla presenza del Console onorario di Israele in Italia, Luigi De Santis, sono stati accompagnati in un articolata visita guidata nello scalo Adriatico, nel corso della quale i vertici dell'ente hanno illustrato le peculiarità operative e dinamiche del porto e le attrezzature tecnologiche di cui è dotato.

Al rientro in sede, con il supporto di strumenti audiovisivi, sono stati proiettati i dati sui traffici commerciali e passeggeri, e illustrati i numerosi progetti che l'AdSp ha messo in cantiere. Il viaggio della delegazione prosegue oggi al porto di Brindisi.

“L'economia israeliana continua a dimostrare un dinamismo impressionante” commenta il presidente Patroni Griffi. “Il Paese ha avviato e sviluppato traffici sia con la Cina, che ormai considera Israele al pari del canale di Suez e del porto greco del Pireo come elementi fondanti per la visione marittima della sua nuova Via della seta, sia con gli sceicchi del Golfo: una ferrovia collegherà Haifa e la capitale omanita Mascate; inoltre, i sauditi si affidano alla tecnologia israeliana per proteggersi da possibili attacchi.

Nell'ambito di questa economia espansionistica -continua- il nostro Paese, e in particolare il Mezzogiorno, potrebbe recitare un ruolo importante, atteso che attualmente l'Italia, ha una quota di mercato sulle importazioni israeliane pari al 5,3%.

La delegazione visiterà anche il porto di Brindisi -conclude Patroni Griffi- voglio candidare i porti del nostro sistema a svolgere il ruolo di ponte nel Bacino del Mediterraneo, considerato che Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export, infatti, passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil.”“È in giornate come questa che essere il console onorario d'Israele in Puglia dà un senso compiuto a un ruolo che fin dall'inizio ho inteso interpretare proprio come strumento di collegamento socio-economico fra la Puglia e Israele” ha detto Luigi De Santis al termine dell'incontro.

“È chiaro che creare collegamenti marittimi fra i porti pugliesi e quello di Haifa significa creare un canale diretto e privilegiato che indubbiamente porterà risultati per i nostri imprenditori. Il Mediterraneo, spesso al centro della cronaca per tragedie umanitarie, può e deve diventare anche il Mare delle occasioni da cogliere grazie a queste nuove relazioni che non sono solo di facciata: l'interesse delle istituzioni e delle autorità israeliane nei confronti della Puglia è concreto.

Infatti -ricorda il console- l'incontro di oggi non è casuale, ma nasce da un altro incontro avuto, poco meno di un anno fa, con l'Autorità portuale del mare Adriatico meridionale ed il ministro consigliere agli Affari Economici dell'Ambasciata d'Israele in Italia, Sharon Kabalo, che subito individuò nei porti pugliesi il nuovo punto di accesso per l'Europa da parte di Israele.

Dopo la visita in Puglia l'Ambasciata d'Israele in Italia ed il Consolato hanno lavorato su questa ipotesi di lavoro per concretizzare il tutto ed ora ci accingiamo a raccogliere i primi risultati.”



Venezia nuovo hub per l'Europa Accordo con i cinesi del Pireo

Barbara Ganz
VENEZIA

Un memorandum d'intesa finalizzato a potenziare i rapporti e i traffici tra i due scali portuali: lo hanno firmato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, e il Ceo dell'Autorità Portuale del Pireo, Capitano Fu Chengqiu nella sede del Porto greco. È il primo accordo in assoluto che il Pireo firma con un'Autorità italiana o europea.

L'impegno fra le due parti è a «dar vita a una cooperazione stabile e reciproca, utile a sviluppare i rispettivi porti e servizi portuali, supportando politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali atti ad implementare il flusso commerciale tra i mercati dell'Europa, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente attraverso i due porti.

Il memorandum mira anche a migliorare lo scambio di buone pratiche e conoscenze in ambito di gestione portuale nei campi dell'information technology, dell'attrazione degli investimenti e della comunicazione. L'obiettivo comune finale «è migliorare le prestazioni dei due scali, snodi fondamentali nei collegamenti marittimi internazionali del futuro». Il porto del Pireo - ricorda Fu Chengqiu - «è il maggiore scalo della Grecia e del Mediterraneo orientale, snodo di collegamento ideale tra Asia ed Europa centrale e orientale. È il primo hub per le più grandi navi porta-container in servizio diretto Europa-Far East dopo aver attraversato il Canale di Suez e offre soluzioni di trasporto intermodali ed efficienti servizi ad alto valore aggiunto per le merci, che possono viaggiare su strada, ferrovia e via mare. La scelta di stabilire questa cooperazione mira a rafforzare i rapporti commerciali tra Asia e Mediterraneo e a potenziare il ruolo dei porti come motori di sviluppo

per l'economia europea. Grazie all'attuale piano di investimenti, il porto del Pireo intende favorire nei prossimi anni la crescita dell'economia locale e regionale, sviluppando ogni aspetto dell'industria marittima compresi container, cantieristica, logistica, crocieristica e traghetti». E per Musolino «in uno scenario prossimo che vede un vigoroso aumento dei traffici tra Asia ed Europa lungo la nuova Via della Seta marittima, è necessario puntare con decisione sulla razionalizzazione delle catene logistiche, partendo dagli scali portuali e dai collegamenti viari con i mercati interni, per accorciare le distanze, abbassare i costi di trasporto, togliere camion dalle strade e migliorare la sostenibilità ambientale dei traffici. Venezia - indicata come punto di arrivo via mare dalla strategia cinese Belt Road Initiative, anche in quanto scalo più vicino ai mercati dell'Europa centrale e snodo primario nella rete infrastrutturale europea TEN-T - si muove da tempo lavorando quotidianamente con opera-

tori privati ed enti gestori per dare concretezza e sostanza al flusso commerciale tra Europa, Mediterraneo ed Estremo Oriente».

Questo accordo si somma alla collaborazione siglata negli scorsi mesi con Cosco Shipping per un collegamento settimanale Pireo-Venezia: «Vogliamo dimostrare che lo sviluppo dei traffici richiede primariamente accordi commerciali, ottimizzazione dei servizi e interventi infrastrutturali mirati», conclude Musolino. A fine 2018 la movimentazione complessiva delle merci nello scalo veneziano è cresciuta del 5,4% rispetto all'anno precedente superando i 26 milioni di tonnellate. Sul totale delle merci movimentate, risulta prevalente la quota di merci ascrivibili al settore manifatturiero (52%). Intanto, un provvedimento adottato a fine ottobre dalla Giunta regionale veneta prelude al rilancio dell'area "Montesyndial": oltre 80 ettari dove sarà realizzato un nuovo terminal dotato di accessibilità stradale e ferroviaria dedica-

ta e di una banchina di circa 1.400 metri. Il primo stralcio dell'intervento, che riguarderà circa 18 ettari, consentirà, grazie al finanziamento di oltre 51 milioni a carico del Mise, di arretrare la banchina e dare seguito alle opere di bonifica e alla realizzazione dei piazzali del futuro terminal container.

LA NUOVA VIA DELLA SETA

Da Israele alla Spagna, lo shopping di Shanghai

Gli accordi tra Venezia e il Pireo sono in linea con il progetto della Cina di creare una nuova Via della seta tra Asia e Occidente, che si sta concretizzando con una notevole penetrazione di interessi cinesi nei terminal del Mediterraneo. Per quanto riguarda Pireo, Cosco (China ocean shipping company) nel 2016 ha acquisito da il 51% della Port Authority dello scalo greco. Un anno prima, Shanghai international port group aveva acquisito la concessione del porto di Haifa. E China harbour engineering sta realizzando in Israele un terminal container ad Ashdod. Inoltre, la joint venture Euro-Asia Oceanogate ha acquisito in Turchia, il 64,5% del Kumport

terminal di Ambarli. Cosco fa anche parte (con il 20%) della joint venture che gestisce il Suez canal container terminal, e ha acquisito il 51% della spagnola Noatum ports holding; quest'ultima conta, tra i suoi asset, i terminal container di Bilbao e Valencia. In Italia, la Cina mostra interesse soprattutto per i porti dell'Alto Adriatico (Trieste e Venezia) e dell'Alto Tirreno, in particolare Genova-Savona, con un occhio anche alla Spezia e Livorno. Il solo terminal dove i cinesi sono azionisti di rilievo, però, è a Savona Vado. Nel 2016, infatti, la Apm terminals Vado Ligure, che sta costruendo la nuova piattaforma container del porto ed era di proprietà del gruppo Maersk, ha

aperto all'ingresso della cinese Cosco shipping ports, con il 40%, e di Qingdao international development (Hong Kong), con il 9,9%. A Trieste, invece, la China merchants ports holding è vicina ad acquisire la nuova piattaforma logistica in via di completamento. A Venezia si registra l'interesse dei cinesi di Cccc (China communication construction company) per la realizzazione della banchina alti fondali e quelli di Cosco per il riassetto dell'area ex Montesyndial. A Ravenna, Cmg (China merchant group) ha avviato un centro di ricerca e sviluppo per oil&gas e ingegneria navale.

—Raoul de Forcade



Consentito il cumulo con l'iperammortamento Nessun sovra beneficio

Sempre consentito il cumulo tra iperammortamento e mini-Ires. Il risparmio che si può ottenere dai due incentivi non supera l'importo del costo, non verificandosi dunque alcuna ipotesi di sovra-beneficio. Anche per la maggiorazione degli ammortamenti, le dismissioni dei cespiti non completamente ammortizzati possono compromettere il bonus.

L'iperammortamento, vecchio e nuovo, continua ad essere il vero, possibile traino degli investimenti 4.o. La deduzione delle quote calcolate sul 150% del costo o sulle differenti percentuali a scaglioni della legge 145/2018 rende certo il beneficio minimo effettivamente ottenibile anche qualora, a consuntivo, la mini-Ires spetti per importi inferiori a quelli preventivati (si veda l'esempio in pagina).

L'articolo 1, comma 34, della legge 145/2018 stabilisce che la mini-Ires è cumulabile con altri benefici eventualmente concessi, ad eccezione di quelli che prevedono regimi forfettari di determinazione del reddito. Conseguentemente, gli investimenti considerati nel calcolo della mini-Ires possono usufruire dell'iperammortamento (nonché del superammortamento per beni non 4.o acquistati entro il 30 giugno di quest'anno su ordini e acconti del 20% del 2018).

IL PLAFOND

Anche stimando il beneficio massimo ottenibile da iperammortamento e mini-Ires non viene mai superato il 100% del costo, ma va posta attenzione alle cessioni anzitempo di beni agevolabili

Il cumulo, che può riguardare sia la coda dell'iperammortamento 150% (ordini e acconti del 20% effettuati entro il 31 dicembre scorso), sia il nuovo incentivo a scaglioni, non può comunque produrre, secondo quanto indicato dalle Entrate in un recente convegno, un beneficio superiore al costo dell'investimento. Questo vincolo va applicato quantificando l'importo di effettivo risparmio fiscale che deriva da un determinato investimento soggetto, al tempo stesso, ad iperammortamento e mini-Ires. Anche stimando il massimo beneficio ottenibile dalle due agevolazioni, si può notare che il risparmio fiscale non eccede mai (se non vi sono ulteriori incentivi) il 100% del costo. Per una società di capitali, l'iper può procurare un minor versamento pari al 40,8% (aliquota 24% moltiplicata per la maggiorazione del 170%) del costo e la mini-Ires un ulteriore 9%, con un totale inferiore al 50 per cento. Anche applicando le aliquote Irpef marginali, le due norme si fermano ben al di sotto dell'intero costo. Il cumulo potrebbe invece far splafonare solo in presenza di contributi in conto impianti concessi sull'investimento.

Nella pianificazione fiscale va, infine, posta una particolare attenzione all'ipotesi di cessioni anzitempo dei beni agevolabili. Per entrambe le norme, infatti, la dismissione può provocare la perdita dei benefici. Per l'iperammortamento (investimenti post 14 luglio 2018), la cessione (anche in Italia come chiarito a Telefisco 2019) prima del termine del procedimento comporta il recupero delle deduzioni già applicate, salvo che non si acquisti, entro lo stesso anno, un nuovo bene 4.o. Nel caso della mini-Ires, non è previsto un recapture di quanto già fruito. Ciononostante, la cessione, oltre ad interrompere il beneficio per quel bene (non stanziandosi più le quote di ammortamento), impatta negativamente sulla variabile incremento del costo non ammortizzato, rischiando di azzerare il meccanismo anche per altri beni ancora in ammortamento.