



In primo Piano:

"...L'Europa ha deciso: "I porti italiani paghino le tasse"..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ferpress, Messaggero Marittimo)

"...Rixi: "Convocati i ribelli"..." (Secolo XIX)

Dai Porti:

Livorno:

"...Nogarini: "Porto, io il pacificatore"..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Decadenza delle concessioni..." (Civonline)

Brindisi:

"...Porto Brindisi, Lega: "Opere pubbliche necessarie ma interferenze politiche evidenti, chi governa?..." (Brindiisi Sera)

"...La lega: "Completiamo Capobianco e spostiamoci la Marina..." (Brindiisi Report)

Messina:

"...Messina chiude il 2018 con 400mila crocieristi. Nel 2019 previsti 453mila..." (Tempo Stretto)

Altre notizie di porti italiani ed esteri

L'Europa ha deciso: «I porti italiani paghino le tasse»

Genova - La Commissione Ue è scesa oggi in campo contro le esenzioni fiscali di cui beneficiano i porti italiani e spagnoli ritenendo che possano essere considerati come aiuti di Stato e «invitando» le autorità nazionali ad adeguare le rispettive legislazioni in modo che dal primo gennaio del prossimo anno anche loro paghino le imposte sulle società come tutte le altre aziende che realizzano profitti. Per Margrethe Vestager, commissaria responsabile per la concorrenza, «i porti sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale. Per questo le norme Ue sugli aiuti di Stato prevedono che gli Stati membri dispongano di ampi margini di manovra per l'adozione di misure di sostegno e di investimento a favore dei porti». Ma «al tempo stesso, per garantire condizioni eque di concorrenza in tutta l'Ue, i porti che generano profitti esercitando attività economiche vanno tassati allo stesso modo degli altri operatori economici, né più, né meno».

Le decisioni odierne, si legge in una nota di Bruxelles, «fanno seguito a recenti decisioni in cui la Commissione ha chiesto a Paesi Bassi, Belgio e Francia di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società di cui beneficiavano i rispettivi porti». «La concorrenza transfrontaliera - si osserva nel comunicato - svolge un ruolo importante nel settore portuale e la Commissione si è impegnata a garantire condizioni concorrenziali eque in questo fondamentale settore economico. I porti svolgono sia attività non economiche che attività economiche». Il primo caso (sicurezza e controllo del traffico marittimo o sorveglianza antinquinamento), spiega Bruxelles, «rientra solitamente nell'ambito di competenza delle autorità pubbliche. Tali attività sono escluse dal campo di applicazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato». «Lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali (come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento) costituisce al contrario - spiega ancora la Commissione - un'attività economica. A questo secondo tipo di attività si applicano le norme Ue in materia di aiuti di Stato. L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'Ue». In Italia, ricorda Bruxelles, i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società. In Spagna i porti sono esentati dall'imposta sul reddito delle società per quanto riguarda i loro principali cespiti, ad esempio le tasse portuali o i redditi derivati da contratti di locazione o concessione. Nei Paesi Baschi, i porti sono totalmente esentati dal pagamento dell'imposta sulle società. Nell'aprile 2018, la Commissione ha informato l'Italia e la Spagna in merito alle proprie preoccupazioni relative ai regimi di tassazione dei porti in vigore nei due Paesi. «La Commissione ritiene, in via preliminare, che tanto in Italia che in Spagna i regimi fiscali vigenti concedano ai porti un vantaggio selettivo che potrebbe violare le norme UE in materia di aiuti di Stato». I due Paesi hanno ora due mesi di tempo per replicare.

The Medi Telegraph

Tasse agli scali italiani, Rixi: «Disponibili ad una revisione della legge sui porti»

Genova - «Avvieremo un confronto con la Commissione europea perché le osservazioni sui presunti aiuti di Stati, così come sono state formulate, di fatto significherebbero una limitazione gravissima nel piano delle investimenti infrastrutturali del nostro Paese. Le peculiarità dei nostri porti, che insieme a quelli spagnoli sono fondamentali per lo sviluppo del Mediterraneo, vanno preservate: in quest'ottica siamo disponibili a una eventuale revisione del ruolo delle Autorità di sistema portuale e quindi della legge Delrio, che oggi penalizza e ingessa i nostri scali rispetto ai competitors del Nord Europa». Lo dichiara il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi.

EDOARDO RIXI. Il viceministro dei Trasporti: «Francia e Nord Europa dietro questa decisione La trasformazione degli enti in società per azioni è una delle ipotesi che stiamo studiando»

«Sotto attacco perché ci temono, ma le Authority vanno ripensate»

L'INTERVISTA

GENOVA

La riforma della riforma è in cantiere da tempo. Per ora solo a livello accademico, ma da ieri è partita. Lo spiega il viceministro ligure ai porti Edoardo Rixi che al *Secolo XIX/The Medi Telegraph*, anticipa i cardini del provvedimento che il governo ha in mente. E tira una stoccata ai presidenti dei porti italiani.

L'Europa vi ha dato una mano questa volta...

«Chiariamo: io non accetto questa decisione della Commissione. Perché i porti italiani e spagnoli nei prossimi anni avranno una crescente rilevanza a livello strategico. Sostenere però che se i due Paesi, investendo nei loro porti, infrangono le regole sugli aiuti di Stato, è un freno inutile allo sviluppo. Adesso dobbiamo risolvere questo punto e contrattare gli investimenti con Bruxelles. È anche vero che la difesa che abbiamo impostato dicendo "siamo enti pubblici" alla fine non ha funzionato.»

Quindi come agirete?

«Nell'ottica di un miglioramento complessivo dei porti, ma soprattutto con la ferma intenzione di non cedere all'Europa la nostra libertà di azione in materia di porti. Il traffico nei prossimi anni raddoppierà nella penisola e noi abbiamo la necessità forte di

far viaggiare a pieno regime le Autorità portuali».

Le trasformerete in Società per azioni?

«È una delle ipotesi, ma non so se sarà questa la decisione finale. La prossima settimana incontrerò i presidenti dei porti, li abbiamo convocati tutti. Come peraltro si evince dalla lettera, anche i presidenti delle Autorità portuali dovrebbero impegnarsi di più a elaborare i documenti per risolvere questo tipo di problemi e agitarsi di meno sul fronte dell'immigrazione che non mi pare sia materia di loro competenza».

Li convocate per punirli?

«Perché voglio che ci sia unità di intenti. Anche su Assoporti... questa storia della corsa per diventare presidente sembra diventata un'elezione politica. E non va bene. Dobbiamo parlarne con franchezza e sincerità, guardandoci negli occhi: a me serve soprattutto che i presidenti capiscano che i porti sono al servizio del Paese, non sono una roba loro».

C'è feeling con qualcuno?

«Stiamo lavorando molto bene, ad esempio, con Trieste, dove stiamo facendo grandi cose. Ma anche altri porti. Però dobbiamo risolvere anche tanti problemi...».

Ad esempio?

«Ad esempio per me sarebbe ideale avere una associazione dei porti rappresentativa dell'intero sistema portuale, con tutti dentro. Altrimenti

per me non è rappresentativa».

Si riferisce ai porti siciliani che hanno lasciato Assoporti?

«La Sicilia è Italia: non può restare fuori. E oggettivamente in questa occasione sono stati più lungimiranti i presidenti delle Authority siciliane degli altri che hanno parlato. Forse perché loro sul serio devono fronteggiare l'immigrazione, non come chi sta dall'altra parte del mondo e si lascia andare a dichiarazioni...»

Cosa avete in mente?

«Stiamo lavorando e aspettavamo questa lettera per partire. L'Europa dice che porti italiani non possono essere enti non economici e quindi o li trasformiamo in un ente pubblico economico o in Spa pubblica. Bisogna trovare una forma che ingessi meno e consenta maggiore spazio di azione».

Da dove comincerete?

«Dalla governance: è da rivedere rapidamente. Anche sulle nomine: la legge Delrio sul tema dell'incompatibilità è sbagliata e ci sono dei buchi: chi è stato nel cda di una Università, che è un ente pubblico non economico e senza scopo di lucro, magari 15 anni, oggi non può sedere nel board di un porto. È follia».

C'è una manina dei porti del Nord Europa in questa decisione di Bruxelles?

«Non solo: c'è un po' di Nord, un po' di Francia, un po' dei piccoli... si stanno spaventando perché nell'ultimo anno stiamo crescendo più noi di loro». —

IL CONTENZIOSO CON L'UE

Simone Gallotti

Affondo di Bruxelles
«Anche i porti
paghino le tasse»

Mesi di trattative e battaglie legali. Alla fine però l'Europa ha deciso, e non ha cambiato l'accusa iniziale: i porti italiani e spagnoli devono pagare le tasse.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

IL CONTENZIOSO CON L'UE

«Anche i porti devono pagare le tasse» La scure di Bruxelles accelera la riforma

La Commissione richiama Italia e Spagna. Il conto supera i 100 milioni, ma il governo è pronto a riscrivere la legge

Simone Gallotti / GENOVA

Mesi di trattative, battaglie combattute a furia di pareri legali e tentativi continui per spiegare le peculiarità del nostro sistema. Alla fine però l'Europa ha deciso, e non ha cambiato l'accusa iniziale: i porti italiani devono pagare le tasse. Nel mirino di Bruxelles questa volta non ci siamo finiti solo noi, perché la Commissione ha imposto la rivoluzione anche alle banchine spagnole, colpendo così la parte più importante del sistema logistico del Mediterraneo.

L'Europa ha chiarito meglio l'accusa mossa a Roma e ha dettato modi e tempi per adeguarsi alle nuove direttive. Le Autorità di sistema portuale italiane «generano profitti, esercitando attività economiche - ha spiegato la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager - e per questo vanno tassate allo stesso modo degli altri operatori economici, né più, né meno». La difesa impostata dall'Italia era incentrata sulla natura delle Autorità di sistema portuale, che sono enti pubblici, hanno provato a sostenere due governi, ma non è servito a molto. Perché anche Bruxelles capisce che c'è una parte di «attività non economiche», ma quel-

la che interessa alla Vestager è «lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento» e questo «costituisce un'attività economica». Così, non riscuotendo le tasse su questa parte di attività, per Bruxelles l'Italia concederebbe un vantaggio competitivo indebito e fornirebbe un aiuto di Stato «incompatibile con la norma europea». Il conto è salato: con questa decisione le 16 Autorità del sistema portuale italiano dovrebbero pagare al fisco 100 milioni di euro: Italia e Spagna dovranno cominciare a riscuotere a partire da gennaio del prossimo anno, trasformando così gli enti pubblici che governano i porti in imprese attive.

GIÀ PRONTA LA RIFORMA

Il governo non è impreparato, la vertenza dura da un anno e l'esito non è nemmeno così sgradito: per la prima volta una decisione dell'Europa che bacchetta l'Italia favorisce in realtà un piano che da tempo è nei cassetti dell'esecutivo gialloverde. Da mesi gli uffici e gli esperti del viceministro ai porti, Edoardo Rixi, stanno lavorando ad una riforma che superi la legge varata dal predecessore Graziano Delrio. I porti cambieranno di nuovo

pelletta, a poco più di due anni dal decreto varato dal governo democratico. Una delle ipotesi è la trasformazione delle Autorità portuali in società per azioni, magari dividendo le quote tra enti pubblici. La parte più leghista del ministero ha spinto su questo fronte, ma per i 5 stelle la «privatizzazione» sarebbe vissuta come un tradimento. C'è un anno di tempo per elaborare la soluzione, mentre da oggi cominceranno le missioni a Bruxelles per intavolare l'ennesimo dialogo su un fronte già chiuso: la decisione piombata ieri sui porti italiani, non dovrebbe essere impugnata.

IL «COMMISSARIAMENTO» DELLE OPERE

Il pericolo principale per gli scali adesso sono i finanziamenti statali per realizzare le opere. La commissione ieri ha ribadito che «gli Stati membri hanno numerose possibilità di sostenere i porti rispettando le norme Ue». Eppure «la questione non è così semplice, ci sono tre strade che possono essere seguite - spiega l'avvocato Davide Maresca, esperto in diritto comunitario - Lo Stato potrà erogare soldi, ma quelli per le infrastrutture dovranno essere notificati a Bruxelles e poi approvati dalla Commissione». —

Commissione europea: Italia e Spagna allineino la loro tassazione dei porti con le norme sugli aiuti di Stato

La Commissione europea ha proposto, in due distinte decisioni, che Italia e Spagna allineino la loro tassazione dei porti con le norme sugli aiuti di Stato. La concorrenza transfrontaliera svolge un ruolo importante nel settore portuale e la Commissione si impegna a garantire parità di condizioni in questo settore economico chiave.

Lo riferisce una nota della Commissione.

"I porti – spiega la nota – effettuano sia controlli non economici (ad esempio controllo del traffico marittimo) che rientrano tipicamente nelle competenze delle autorità pubbliche e che non riguardano il campo di applicazione del controllo degli aiuti di Stato dell'UE sia delle attività economiche, a cui si applicano le norme sugli aiuti di Stato dell'UE. L'operazione commerciale dell'infrastruttura portuale, come la concessione dell'accesso a pagamento al porto, costituisce un'attività economica. Un'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che traggono profitti dalle attività economiche può fornire loro un vantaggio competitivo quando operano sul mercato interno e comportano quindi aiuti di Stato, che potrebbero non essere compatibili con le norme dell'UE.

In Italia, i porti sono completamente esenti dall'imposta sul reddito delle società. In Spagna, i porti sono esenti dall'imposta sul reddito delle società sulle loro principali fonti di reddito, come le tasse portuali o il reddito derivante da contratti di affitto o di concessione. Nel Paese Basco, i porti sono completamente esenti dalla tassa sulle società".

"Nell'aprile 2018, la Commissione ha informato l'Italia e la Spagna delle sue preoccupazioni riguardo ai loro regimi per la tassazione dei porti. La Commissione – si legge ancora – ritiene preliminarmente che, sia in Italia che in Spagna, i regimi fiscali esistenti offrano ai porti un vantaggio selettivo che può violare le norme UE in materia di aiuti di Stato.

Oggi la Commissione ha quindi invitato l'Italia e la Spagna ad adeguare la loro legislazione al fine di garantire che i porti, a partire dal 1° gennaio 2020, paghino l'imposta sulle società allo stesso modo di altre società in Italia e in Spagna, rispettivamente. Ogni paese ha ora due mesi per reagire.

Il commissario Margrethe Vestager, responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "I porti sono infrastrutture chiave per la crescita economica e lo sviluppo regionale, motivo per cui le norme sugli aiuti di Stato dell'UE offrono agli Stati membri ampi spazi per sostenere e investire nei porti. garantire una concorrenza leale in tutta l'UE, i porti che generano profitti dalle attività economiche dovrebbero pagare le tasse allo stesso modo di altre società – né più né meno ".

Porti: Serracchiani, alzare pressing politico su Commissione Ue contro la lobby dei porti del Nord Europa

"Bisogna alzare il pressing politico sulla Commissione e se necessario prepararsi ad andare alla Corte di Giustizia europea per far valere le nostre ragioni ed evitare che i porti italiani subiscano un colpo pesantissimo proprio mentre si stanno rilanciando".

Lo afferma la deputata del Pd Debora Serracchiani, commentando la richiesta della commissaria Ue per la Concorrenza Margrethe Vestager, rivolta a Italia e Spagna, di includere i porti tra i soggetti che pagano le imposte sul reddito delle società, in quanto l'esenzione "potrebbe violare le norme Ue in materia di aiuti di Stato".

Per Serracchiani "i due mesi che l'Italia ha a disposizione devono essere utilizzati tutti dal Governo, a partire da domani, per costruire una replica che chiarisca in termini definitivi che le nostre Autorità di sistema portuale non sono imprese e che finiremmo all'assurdo di un pezzo di Stato che versa tasse a se stesso. E chi avrà la responsabilità di occuparsi per il Governo di questo nodo – aggiunge – ricordi che la legge Delrio rappresenta un baluardo di fronte alla Commissione, e rinunciarvi significa accettare da subito l'impostazione pro-tassazione".

In Europa la lobby dei porti del Nord sa farsi valere con efficacia e dovrà venire il momento in cui anche l'Italia imparerà a costruire strategie e – conclude – tessere alleanze intorno ai suoi interessi".

Porti: Ue considera esenzione tasse un aiuto di Stato

BRUXELLES – La Commissione europea ha proposto oggi, in due decisioni distinte, che l'Italia e la Spagna conformino i rispettivi sistemi di tassazione dei porti alle norme in materia di aiuti di Stato. La Commissione conferma così il proprio impegno contro le esenzioni fiscali di cui beneficiano i porti italiani e spagnoli, e a garantire condizioni concorrenziali eque in tutta l'Ue in questo fondamentale settore economico.

Le decisioni odierne fanno seguito a recenti decisioni in cui la Commissione ha chiesto a Paesi Bassi, Belgio e Francia di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società di cui beneficiavano i rispettivi porti.

Oggi Bruxelles ha quindi invitato l'Italia e la Spagna ad adeguare la loro legislazione per assicurare che i porti paghino, a partire dal 1° Gennaio 2020, l'imposta sulle società allo stesso modo delle altre imprese attive, rispettivamente, in Italia e in Spagna. Ciascun paese dispone ora di due mesi per reagire.

Copme ha spiegato Margrethe Vestager, commissaria responsabile per la Concorrenza, "I porti sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale. Per questa ragione le norme Ue in materia di aiuti di Stato prevedono che gli Stati membri dispongano di ampi margini di manovra per l'adozione di misure di sostegno e di investimento a favore dei porti. Al tempo stesso, per garantire condizioni eque di concorrenza in tutta l'Unione europea, i porti che generano profitti esercitando attività economiche vanno tassati allo stesso modo degli altri operatori economici, né più, né meno."

Come noto, i porti svolgono sia attività non economiche che attività economiche: quelle non economiche (di sicurezza e di controllo del traffico marittimo o di sorveglianza antinquinamento), rientrano solitamente nell'ambito di competenza delle autorità pubbliche e sono escluse dal campo di applicazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato.

Mentre lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento, costituisce al contrario un'attività economica alla quale si applicano le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

La decisione assunta oggi da Bruxelles, stabilisce che l'esenzione dall'imposta a società che realizzano profitti da attività economiche, può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'Ue.

In Italia i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società. In Spagna i porti sono esentati dall'imposta sul reddito delle società per quanto riguarda i loro principali cespiti, ad esempio le tasse portuali o i redditi derivati da contratti di locazione o concessione. Mentre nei Paesi Baschi, i porti sono totalmente esentati dal pagamento dell'imposta sulle società.

- segue -

Nell'Aprile 2018, la Commissione ha informato l'Italia e la Spagna in merito alle proprie preoccupazioni relative ai regimi di tassazione dei porti in vigore nei due paesi. La Commissione ritiene, in via preliminare, che tanto in Italia che in Spagna i regimi fiscali vigenti concedano ai porti un vantaggio selettivo che potrebbe violare le norme in materia di aiuti di Stato.

La Commissione, infine, ricorda che i regimi fiscali applicabili ai porti in Italia e in Spagna esistevano prima dell'entrata in vigore del trattato sull'Unione europea. Tali misure sono pertanto considerate "aiuti esistenti" e la loro valutazione è soggetta ad una specifica procedura di cooperazione tra gli Stati membri interessati e la Commissione. Per gli aiuti esistenti che risultano essere stati adottati in violazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato, i beneficiari non sono tenuti a rimborsare gli aiuti percepiti in passato.

Ma quando un aiuto esistente risulta violare le norme Ue sugli aiuti di Stato, la Commissione informa, in un primo momento, lo Stato membro riguardo ai suoi timori. In base alla risposta, la Commissione può, in un secondo momento, proporre misure appropriate per rendere la misura conforme alle norme Ue sugli aiuti di Stato.

Le proposte odierne rivolte all'Italia e alla Spagna sono un esempio di proposte che la Commissione può adottare in tale fase. Qualora gli Stati membri non accettino le opportune misure proposte, la Commissione può decidere, in un terzo momento, di avviare un'indagine approfondita per verificare la compatibilità degli aiuti esistenti. Se dovesse giungere alla conclusione che il regime non è compatibile con le norme Ue in materia di aiuti di Stato, la Commissione può chiedere allo Stato membro di porre fine al regime di aiuti che falsa la concorrenza all'interno del mercato unico.

Appena ricevuta la notizia, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha annunciato: "Avvieremo un confronto con la Commissione europea perché le osservazioni sui presunti aiuti di Stato, così come sono state formulate, di fatto significherebbero una limitazione gravissima nel piano degli investimenti infrastrutturali del nostro Paese. Le peculiarità dei nostri porti, che insieme a quelli spagnoli sono fondamentali per lo sviluppo del Mediterraneo, vanno preservate: in quest'ottica siamo disponibili a una eventuale revisione del ruolo delle Autorità di sistema portuale e quindi della legge Delrio, che oggi penalizza e ingessa i nostri scali rispetto ai competitors del Nord Europa".

Secolo XIX

Rixi: «Convocati i ribelli»

Due saliranno le scale del Mit domani. «Sì, li abbiamo convocati» ammette il viceministro Edoardo Rixi. Carla Roncallo, presidente del porto della Spezia e Pino Musolino, numero uno dell'Authority di Venezia, si erano dichiarati disponibili ad aprire i rispettivi porti in aperta ribellione con la decisione del governo di non far sbarcare in Italia gli immigrati a bordo della "Sea Watch". Il terzo presidente finito nel mirino del ministero, Pietro Spirito, che aveva appoggiato l'iniziativa dei colleghi, è stato convocato la prossima settimana. Il ministro Toninelli aveva annunciato sanzioni disciplinari nei loro confronti e ieri è arrivato l'ordine di presentarsi a Roma.

GUERRA SULLE BANCHINE

Nogarini: «Porto, io il pacificatore altolà agli scontri, perde la città»

Il sindaco in campo come "Onu delle banchine": Onorato e Grimaldi la smettano di litigare
«Invece di cercare di arraffare la fetta più grande, fate crescere la torta» ZUCCHELLI / IN CRONACA

Guerra delle banchine fra Onorato e Grimaldi: il sindaco scende in campo come pacificatore

Nogarini: «Sono io l'Onu del porto i due big ora la smettano di litigare»

L'INTERVISTA

MAURO ZUCCHELLI

«**L**a smettessero di litigare. Il mio sforzo è quello di rimettere intorno a un tavolo i duellanti perché devono piantarla di pensare ai traffici portuali come una torta da spartirsi che resta quella e ognuno ha da strillare per arraffare la fetta più grossa. No, se la competizione resta nell'alveo della concorrenza fa bene a tutti: operatori, porto e città. Semplicemente perché ciascuno va fuori a conquistare traffici che ancora non sono qui e la torta diventa più grande per tutti». Di fronte al porto lacerato fra conflitti istituzionali (Autorità vs Capitaneria) e guerre commerciali (Onorato contro Grimaldi), il sindaco Filippo Nogarini, 48 candeline sulla torta di compleanno nella stessa data di Ivan Illich e Anthony De Mello, rivendica per sé il ruolo di pacificatore. Come dire: se cercate i "caschi blu" eccomi qui, sarò la vostra Onu.

In realtà, lei spesso è apparso più nelle vesti dell'incendiario che in quelle del pompiere...

«Di me si è detto di tutto, perfino che sono uomo da ris-

sa: si sa che le botte si prendono e si danno, non mi tiro indietro. Mac'è anche il momento in cui questo non è opportuno: mi sto ritagliando questo ruolo e sto cercando di far sì che le parti dialoghino».

Lei ha lanciato un grido d'allarme preoccupato: rischiamo che Grimaldi se ne vada. L'ha detto nel giorno di San Silvestro, dunque avvalorando l'idea che le cose fossero talmente gravi da non aspettare un istante in più.

«Se un operatore del calibro di Grimaldi dice così, non lo sottovaluterei. D'altronde, la riforma Delrio ha avuto una appendice "ad personam" per tagliare fuori me dal comitato di gestione. In quel consesso ci sono **livornesi portuali** l'autorità marittima e il sindaco. Se gli altri due litigano, è davvero una genialata tagliarli fuori chi può riportare un po' di equilibrio?».

Questa è una domanda retorica, invece gliene faccio una io: non c'è il rischio che il suo intervento la schieri dalla parte di Grimaldi e dunque aumenti quella polarizzazione fra due fronti contrapposti che è l'antimera dello scontro finale?

«Macché. Il mio intento è quello di rimettere le cose in carreggiata e aiutare tutti a ritrovare un equilibrio. Come?

Ad esempio, sollecitando il ministro Toninelli ad aprire un tavolo inter-istituzionale per sbrogliare la matassa...».

Chiarendo cioè come si intrecciano le competenze di **Autorità** e **Capitaneria** per evitare che l'una pesti i piedi all'altra?

«Certo. Ma guardi che non è un problema solo del porto di Livorno. Ma qui con lo scontro fra i big delle flotte e l'intervento della Procura, c'era il rischio che tutto si bloccasse. L'ho gridato perché se un sindaco vede un pericolo per la sua città deve dirlo ad alta voce».

Onorato dice che Livorno è talmente fondamentale nella geografia delle rotte di Grimaldi che non se ne andrà mai: insomma, è un bluff...

«Bisogna uscire da questa logica da harakiri. Piantiamola di vedere chi vince e chi perde: o vince la città tutta o perde la città tutta. E stiamo parlando del porto più importante dell'Alto Tirreno...».

Genova e La Spezia non saranno d'accordo...

«Ma io parlo in termini di potenzialità di sviluppo. L'estensione e il livello di infrastrutturazione della piana alle spalle del porto ne fanno lo scalo più interessante agli occhi di chi guarda al domani e forse, anzi soprattutto, al do-

podomani. La portualità non è quella di cent'anni fa: non c'è solo da guardare alla profondità dei fondali. Lo dico sapendo che in Italia quando si parla di economia del mare si ha a che fare con sei ministeri differenti. Ha capito bene: sei».

E ora per uscire dal tunnel, dove lo andiamo a cercare un pacificatore che possa mettere attorno a un tavolo le parti?

«Lo ripeto. È quel che sto facendo. A dispetto di una riforma Delrio che ha cercato di mettere in un angolo i sindaci. Dispiace che il destino di un porto rischi di ridursi al litigio fra grandi armatori e nel mezzo c'è la città a pagarne il prezzo».

Ma questo scontro non è l'unica "malattia": nello specifico livornese, lei contro cosa punterebbe il dito?

«Balza agli occhi la difficoltà di sentirsi comunità che ha il mondo del porto. Non sarà una malattia esantematica che colpisce solo qui ma a Livorno questo settore ha sempre funzionato per fughe in avanti di singoli. Ora non basta più: i singoli operatori non possono competere con i grandi gruppi internazionali, la comunità portuale deve capirlo».

Lei all'inizio del mandato andava a giro la notte per

L'ECONOMIA DEL MARE

**Scontro in porto
la parola a Grimaldi
«Non siamo criminali
solo dei lavoratori»**

FULVI ■ A pagina 4

Scontro in porto, parla Grimaldi «Lavoriamo, non siamo criminali»

Il direttore generale Baldissara spiega le posizioni dell'armatore

Sono del tutto d'accordo con quello del presidente della Clp Enzo Raugeri: è il momento di unirsi

IL DOTTOR Costantino Baldissara, dg delle linee Grimaldi e presidente dell'agenzia livornese Ghianda cui la compagnia è appoggiata sul porto labronico, ha seguito con crescente amarezza gli sviluppi dello scontro tra istituzioni che sta avvelenando il settore.

Avrà letto le varie prese di posizione sul giornale...

«Ho seguito e continuo a seguire gli interventi e voglio sottolineare che sono del tutto d'accordo con quello del presidente della Clp Enzo Raugeri perché è il momento di unirsi, non di scontrarsi, per il successo di tutti e del porto. In questa fase di crescita, il porto di Livorno ha bisogno di tutti gli operatori, nessuno escluso. Gli spazi? Sono sacrificati per tutti ma è stato raggiunto un equilibrio che, pur migliorabile, non comporta intralci tra operatori. Ancor oggi è più facile trovare collaborazione che dinieghi o opposizioni tra colleghi-competitors terminalisti. Lo dimostra anche la disponibilità della Compagnia portuali che ha operato la nostra nave noleggiata, la Msc Cristiana, il 31 dicembre scorso: com-

pagina che intendo anche oggi ringraziare».

Però oggi siamo con un'inchiesta aperta dalla magistratura e pesanti accuse all'Armatoria portuale...

«Davvero non posso tollerare che venga considerato un atto criminale la normale e trasparente gestione dell'attività imprenditoriale sul porto. Non accetto che in occasione della richiesta di un ormeggio libero, mi venga evidenziato che ci possono essere risvolti penali. Lavorare per trasportare merci e passeggeri non può essere considerato un crimine. Operare sulle ban-

LA POSIZIONE

«Non può essere considerata un atto criminale l'attività imprenditoriale»

chine portuali non è un crimine e difendo con orgoglio l'operato della Sintermar e della Std. Generare ricchezza attraverso il lavoro con la sana e trasparente gestione di un'impresa è un crimine? E' terribile apprendere che propri colleghi sono accusati ingiustamente: e che funzionari dello Stato sono indagati per aver fatto ciò che la legge impone loro di fare: sviluppare

i trallici, ottenendo anche incassi per lo Stato superiori alla norma».

Tutto sembra risalire alla vostra tensostruttura sequestrata.

«Fa davvero rabbia trovarsi in questo assurdo. Lo Stato ci invita a non servirci della Porto 2000 per problemi operativi e quando ripieghiamo sulla soluzione dell'accosto 14 ci viene richiesto, giustamente, di provvedere alla sicurezza e all'accoglienza dei passeggeri, ma a spese nostre. Decidiamo di farlo seguendo tutte le prescrizioni e ottenendo tutte le autorizzazioni, per dare un servizio ai passeggeri ma anche al porto. E che succede? il terminal provvisorio ci viene sequestrato. Una doppia punizione».

Si è detto e scritto che è il risultato della guerra tra armatori dei ro/ro.

«Non c'è alcuna guerra, solo corretta concorrenza. Siamo tutti in modo eguale una risorsa per il porto: tutti da tutelare, compresa Moby. Noi non ci sentiamo in guerra con nessuno. Anzi, ci sentiamo privilegiati ad avere Moby-Tirrenia come concorrente. Ma tutti devono rispettare le stesse regole. Un invito: guardiamo al futuro unendo le forze nell'interesse del porto e del Paese».

Antonio Fulvi

Decadenza della concessione: Port Utilities contesta il provvedimento

CIVITAVECCHIA - Natale di lavoro per i vertici di Port Utilities, la società costituita nel 2002 con lo scopo di gestire i cosiddetti servizi di interesse generale all'interno dei Porti di Roma che, il 26 dicembre scorso, ha protocollato le controdeduzioni alla comunicazione di avvio del procedimento di decadenza della concessione disposto dall'Autorità di Sistema Portuale. Un lungo e dettagliato documento, firmato dal presidente Giancarlo Cangani, nel quale vengono completamente ribaltate le contestazioni mosse dai vertici di Molo Vespucci, con la società che ha più volte ribadito come non abbia mai posto in essere alcun inadempimento alle obbligazioni contrattualmente assunte, parlando di addebiti giudicati illegittimi e privi di fondamento. Un documento dove si ripercorre una fitta corrispondenza tra le due realtà, con un'accelerazione avvenuta di fatto ad agosto. Bisognerà capire, però, dovuta a quale motivazione in particolare. Una cosa è certa: la società, che si occupa in modo particolare di illuminazione, servizi idrici, servizi di manutenzione e riparazione e servizi informatici e telematici, non ci sta e ribatte punto per punto tutte le presunte inadempienze contestate nel provvedimento firmato dal presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo, «basate - si legge - su elementi di fatto non corrispondenti ai reali accadimenti e su presupposti giuridici palesemente e strumentalmente erranei. A Port Utilities non può essere ascritto alcun inadempimento delle obbligazioni contrattuali ed un eventuale provvedimento di decadenza della concessione in essere sarebbe infondato e, quindi, illegittimo, oltre che contrario agli interessi del porto e degli utenti».

Porto Brindisi, Lega: "Opere pubbliche necessarie ma interferenze politiche evidenti, chi governa?"



Siamo stanchi di assistere a scelte politiche di basso rango e poco lungimiranti da parte di certa politica, con una chiara regia Bari-centrica che a Brindisi genera solo confusione. Ci sono delle opere pubbliche che sono necessarie per rilanciare il Porto della città, ma che non si sa perché non vengano realizzate. Viene spontaneo chiedersi chi governi il nostro porto.

Le interferenze politiche di Emiliano sono evidenti ed ingombranti, come è evidente la dipendenza politica del presidente scelto per l'AdSPMAM (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale) dallo stesso Emiliano. Inoltre il progetto di colmata, sostenuto vigorosamente da Ugo Patroni Griffi, non risulta nemmeno finanziato. Un progetto che francamente riteniamo incomprensibile poiché andrebbe ad incidere sulla foce di Fiume Grande, parte integrante del Parco delle saline di Punta della Contessa e soprattutto luogo nevralgico per l'equilibrio idrogeologico dell'intera area dove insiste la Città.

La Lega ritiene più interessante e funzionale, come opzione di progetto, completare la colmata di Capobianco con i materiali dragati. In questo modo, con costi limitati, si valorizzerebbe la colmata già realizzata dalla British Gas nonché quella prevista dall'Accordo di Programma del 1999 con la Marina Militare per lo spostamento dal porto interno a Capobianco di diverse attività della stessa M.M. Si ritiene, pertanto, che questa opzione rimetterebbe in moto un processo virtuoso di rigenerazione urbana dell'intero "water-front" del porto interno e consentirebbe alla Marina Militare di disporre di spazi e fondali ben maggiori di quelli attuali.

Come Lega riteniamo, pertanto, che sarebbe opportuno invitare l'AdSPMAM, gli ordini professionali, i rappresentanti degli operatori portuali e le associazioni delle categorie interessate in un Consiglio Comunale aperto e mono-tematico sul porto: dal PRP al PUG, alle OOPP realmente necessarie al porto di Brindisi.

Brindisi ed i brindisini sono stanchi di subire decisioni che non rispettino il nostro territorio, il porto e le potenzialità di sviluppo futuro. Non si possono più subire passivamente le scelte etero dirette che trovano, puntualmente, alcuni soggetti di potere pronti ad intervenire per dividere la Città in fazioni paventando la perdita di finanziamenti ed opportunità per il porto ed il territorio brindisino e salentino, quando sarebbe più opportuno intraprendere percorsi adeguati per assumere, finalmente, decisioni partecipate e nell'interesse reale di tutti."

Lo dichiarano Anna Rita Tateo, deputata pugliese della Lega e commissaria provinciale di Brindisi per il suo partito, insieme a Massimo Ciullo ed Ercole Saponaro, consiglieri comunali Lega a Brindisi, e Gianni Signore, coordinatore cittadino di Brindisi.

La Lega: "Completiamo Capobianco e spostiamoci la Marina"

Secondo il partito di Salvini, sarebbe una alternativa all'interramento del tratto tra Costa Morena Est e l'ex molo Enichem

La Lega: "Completiamo Capobianco e spostiamoci la Marina"

BRINDISI - La Marina Militare, soprattutto dopo la riorganizzazione che ha fatto della base di Brindisi la terza Stazione navale italiana per importanza, non pare abbia intenzione di lasciare l'area che occupa dal 1909 nel Seno di Ponente, ma per la Lega il sito ex British Gas della colmata di Capobianco è una alternativa che potrebbe interessare allo stato maggiore della flotta. Sarebbe il primo risultato di una operazione che risparmierebbe l'interramento e il banchinamento del tratto del porto esterno compreso tra Costa Morena Est e il molo del petrolchimico.

Lo sostengono Anna Rita Tateo, deputata pugliese della Lega e commissaria provinciale di Brindisi per il suo partito, insieme a Massimo Ciullo ed Ercole Saponaro, consiglieri comunali Lega a Brindisi, e Gianni Signore, coordinatore cittadino di Brindisi. Del progetto dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale dicono: "Un progetto che francamente riteniamo incomprensibile poiché andrebbe ad incidere sulla foce di Fiume Grande, parte integrante del Parco delle saline di Punta della Contessa e soprattutto luogo nevralgico per l'equilibrio idrogeologico dell'intera area dove insiste la città."

Pertanto, "la Lega ritiene più interessante e funzionale, come opzione di progetto, completare la colmata di Capobianco con i materiali dragati. In questo modo, con costi limitati, si valorizzerebbe la colmata già realizzata dalla British Gas nonché quella prevista dall'Accordo di Programma del 1999 con la Marina Militare per lo spostamento dal porto interno a Capobianco di diverse attività della stessa Marina. Si ritiene, pertanto, che questa opzione rimetterebbe in moto un processo virtuoso di rigenerazione urbana dell'intero water-front del porto interno e consentirebbe alla Marina Militare di disporre di spazi e fondali ben maggiori di quelli attuali."

La conclusione è la proposta di tenere una seduta consiliare apposita: "Come Lega riteniamo, pertanto, che sarebbe opportuno invitare l'Adsp, gli ordini professionali, i rappresentanti degli operatori portuali e le associazioni delle categorie interessate in un Consiglio Comunale aperto e mono-tematico sul porto: dal Prp al Pug, alle opere pubbliche realmente necessarie al porto di Brindisi. Brindisi ed i brindisini sono stanchi di subire decisioni che non rispettino il nostro territorio, il porto e le potenzialità di sviluppo futuro."

Messina chiude il 2018 con 400mila croceristi. Nel 2019 previsti 453mila

MESSINA - 399mila 585 croceristi, in aumento del 2,4 % rispetto al 2017, quando erano stati 390mila 196. E' il dato definitivo del 2018 per il porto di Messina, riportato dal sito shipsofmessina. La stagione è iniziata il 16 gennaio con la Msc Orchestra e si è conclusa il 24 dicembre con la Msc Sinfonia, con navi presenti in porto in 149 giorni su 365 per un totale di 172 scali, in linea col 2017. In aumento, invece, le compagnie croceristiche, da 25 a 29, e le navi, da 48 a 50. Il mese con più scali, 34, è stato ottobre. La Msc Seaview è la nave più lunga, più grande e che ha fatto più scali: 323 metri, 153mila tonnellate e 23 approdi. Nel 2013 il porto di Messina aveva toccato i 500mila passeggeri, ottavo porto italiano, ma nel 2014 era "crollato" a 320mila e all' undicesimo posto. Poi la lenta risalita: 327mila nel 2015, 367mila nel 2016, 390mila nel 2017 e, come detto, 400mila nel 2018 e 453mila previsti nel 2019, con il ritorno al decimo posto. Primeggia sempre Civitavecchia, con 2 milioni e mezzo di passeggeri, seguono Venezia (1 milione e mezzo), Genova (1 milione 350mila), Napoli (1 milione 230mila), Savona (885mila), Livorno (820mila), La Spezia (700mila), Bari (610mila), Palermo (580mila), Messina (453mila), Cagliari (316mila). Per Messina, dunque, un aume registrare incrementi ancora maggiori: Genova (dodicesimo al settimo posto), Bari (+ 8 % ma, n aveva registrato un + 42 %). In calo, invece, C altissimo (+ 82 %) ed è dodicesima con 218mila passeggeri. L'obiettivo per la città dello Stretto, allora, può essere quello di mantenere il decimo posto, magari tornando sopra quota 500mila, come accaduto nel 2013, potenziando gli approdi soprattutto nella stagione invernale. Potrà essere d' aiuto il nuovo terminal crociere, il cui bando dovrebbe essere pubblicato a brevissimo. In quello attuale, l' info point è operativo grazie alla Città Metropolitana ed ai ragazzi di Casa Ahmed, impegnati nel progetto AccogliMe, ma è ora che anche il Comune faccia la sua parte. (Marco Ipsale)

Porto di Pescara: preoccupazione per i fondali

PESCARA – L’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale esprime forte preoccupazione ma massimo impegno sul problema del fondale del porto di Pescara, le cui vicende vengono anche affrontate nel Comitato di gestione portuale dell’Autorità di Sistema dove siedono il rappresentante della Regione Abruzzo, Enzo Del Vecchio, e quello del Comune di Pescara, ammiraglio Rinaldo Veri, riferimenti per il territorio.

L’AdSp, la cui competenza sul porto di Pescara decorre dal 1° Gennaio 2017, ha sottoscritto con la Regione Abruzzo, nel Settembre dello stesso anno, un protocollo ricognitivo e di coordinamento per la realizzazione dei lavori e delle opere, già previste da parte dell’amministrazione regionale, affidandole allo stesso ente.

Anche in applicazione di questa intesa, a fine Luglio 2018, l’Autorità di Sistema portuale ha messo a disposizione della Regione una somma di 400 mila euro, da utilizzare per un primo intervento straordinario in urgenza per la movimentazione dei sedimenti portuali, un lavoro già allora ritenuto indispensabile per ripristinare le condizioni di operatività dello scalo e garantire l’accesso e l’uscita dal porto di Pescara.

Dopo il nuovo episodio di insabbiamento di imbarcazioni nel porto nella notte fra domenica e lunedì scorsi e la richiesta di un intervento urgente da parte del comandante della Capitaneria di porto di Pescara, Donato De Carolis, l’Autorità di Sistema ha sollecitato la Regione Abruzzo riguardo l’intervento urgente di dragaggio del porto, il completamento e la realizzazione delle sponde di prolungamento del fiume Pescara richiedendo gli eventuali studi già realizzati dalla Regione, indispensabili per qualsiasi tipo di intervento futuro da parte dell’AdSp.