



Primo Piano:

"...Assemblea Assoporti ..." (Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima, Ansa, Il Messaggero Marittimo, Ferpress, Corriere Marittimo, Seareporter, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Trasportonline, Agenzia Nova, Informare)

"...Correttivo Porti..."

(Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, La Repubblica GE, Informare, Messaggero Marittimo, Italia Oggi, Il Telegrafo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Porti: Trieste, Propeller d'Oro alla presidente del FVG Serracchiani..."

(Ansa, Il Natilus)

"...Per il costante impegno nel rilancio..." (Seareporter)

Genova:

"...Depositi Lng, Eni al lavoro per il Porto..."(La Repubblica GE)

"...Le mani cinesi sui Porti Europei..."

(Il Secolo XIX, La Repubblica GE, Il Messaggero Marittimo)

"...A Genova e Savona approvato pianta organica..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Porto 2000, << AdSp >> e Camera di Commercio presentano

<<Cenerentola>>..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Porto 2000, ecco il nuovo vertice..." (Il Telegrafo)

"...Il 9% dei traffici italiani passa dalle banchine..." (Il Tirreno)

"...Approvato Pot 2018-2020..."(Il Messaggero Marittimo)

"...Pot Livorno-Plombino presentato al Partenariato..." (La Gazzetta Marittima)

"...La Commissione Nautica di Confindustria..." (Il Natilus)

Napoli:

"...Immacolatella Vecchia: parte l'attività..." (Il Natilus)

Bari:

"...Master e short master riservati al personale delle AdSP..." (Il Natilus)

"...Infrastrutture, l'Authority investe sui nuovi alletati..."

(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Zes, la proteste amplia l'area..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Brindisi:

"...A Brindisi presentazione di "Light Tales..." (Il Natilus)

Messina:

"...Tremestieri, porto infinito..." (MF)

"...Porti e Zes, tutto il peso sulle spalle di Musumeci..." (Gazzetta del Sud)

Taranto:

Zone economiche speciali più ettari per la Puglia..."

(Gazzetta del Mezzogiorno, New Spam)

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE. «DOBBIAMO DEFINIRE DOVE IL SISTEMA PUÒ ANDARE»

D'Agostino, richiamo all'unità dei porti

«Oggi più che mai necessario fare squadra». Monti: «Non cambio idea»

dal nostro inviato

ROMA. «Siamo in fase di chiusura di un percorso governativo, dobbiamo vedere quello che è successo in questi anni ma vogliamo soprattutto definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana, abbiamo tutte le carte in regola per farlo». A dirlo è Zeno D'Agostino, presidente di Assoport, l'associazione che riunisce le Autorità portuali di sistema italiane, in occasione dell'assemblea programmatica pubblica dell'associazione che si è svolta ieri a Roma, la prima dopo la riforma della governance dei porti dello scorso anno.

«Mai come oggi dobbiamo fare squadra, saluteremo un ministro, una struttura che ci ha aiutato, e non abbiamo molte idee di quello che ci aspetta nel futuro - ha continuato D'Agostino - ma dobbiamo essere in grado di definire dove dobbiamo andare, a prescindere dagli interlocutori politici che avremo nei prossimi mesi». La portualità, ha poi ricordato il presidente di Assoport, «non è un problema settoriale», lo sviluppo dei porti, della logistica e della manifattura a questi correlati: «È un problema del Paese. Incro-

ciamo dinamiche globali, che sul *Secolo XIX* - *The Medi-* trattiamo con player di dimensioni spaventose e se non siamo capaci di saperli affrontare diventa un problema per Trieste, Palermo, Napoli e tutti noi».

Una portualità che deve fare i conti con una Cina sempre più capitalista, un'America sempre più protezionista e un'Europa dove l'Italia deve provare a contare di più, specie a livello Espo, l'organizzazione europea delle Autorità portuali.

I presidenti dei porti (tutti, meno i due siciliani) hanno così trattato i grandi temi strategici legati alla portualità, calandoli verso il finale ad alcune problematiche delle banchine italiane: dai finanziamenti europei alle reti Ten-t e la necessità di recuperare il traffico con il Nord Africa, passando per la questione del lavoro e le tematiche legate alla Via della Seta (trattate dal numero uno dei porti di Genova e di Savona, Paolo Emilio Signorini, che ha rilevato la necessità di cominciare a trattare il tema dell'automazione).

Diverse le allusioni (D'Agostino, ma anche i presidenti dei porti di Venezia, Napoli e lo stesso ministro dei Trasporti, Graziano Delrio) a Pasqualino Monti,

che sul *Secolo XIX* - *The Telegraph* aveva dichiarato nei giorni scorsi che non sarebbe intervenuto all'assemblea, contestandone l'impostazione (hanno parlato tutti i presidenti, cinque minuti ciascuno su un grande tema).

«Confermo la mia posizione - ha detto Monti alla fine dell'incontro di ieri - Ho anche condiviso alcuni temi di D'Agostino a inizio assemblea, ma avrei voluto continuare ad ascoltare il mio presidente parlare dei temi contingenti dei porti italiani, e non i presidenti che lo hanno eletto sui massimi sistemi». «Abbiamo un ministro dei Trasporti che ha rivolto grande attenzione alla portualità, che ha realizzato una riforma attesa da vent'anni - ha aggiunto Monti - Ma rimarcare che manca ancora qualcosa, non è lesa maestà. Del resto, è lo stesso Delrio che in assemblea ha in sostanza detto che le leggi non sono statiche, ma in movimento, si modificano. E quindi è necessario parlare di cosa ancora non va a partire dai dragaggi, alla pianificazione, ai problemi specifici dei porti del Mezzogiorno: ad esempio non ho sentito parlare nemmeno una volta dei porti siciliani».

A. GUA.

quarati@ilsecoloxix.it

DALL'ASSISE DI IERI ALLE SCUDERIE DI PALAZZO ARTIERI DI ROMA

Assoporti, "mission" e accordi quadro tanti spunti dall'assemblea plenaria

Cinque minuti di relazioni dei presidenti e le conclusioni sulla riforma in itinere - La sicurezza dei collegamenti ferroviari con le banchine e l'accordo Wi-Fi Italia con il Mise



Zeno D'Agostino

ROMA-Prima assemblea davvero plenaria per Assoporti, ieri mattina. E malgrado il maltempo, qualche problema nei collegamenti e una Roma invernale del tutto atipica, sono arrivati pressoché tutti i presidenti dei "sistemi" portuali, con il "compitino" assegnato loro da un inflessibile segretario generale Francesco P. Mariani e da una gentile ma determinata moderatrice, Antonella Alberici di Agemony. Cinque minuti per ogni relazione programmatica, sui temi pre-assegnati: scenari geo-strategici, la via della seta, l'Europa dei porti, Mediterraneo e mezzogiorno d'Italia, Zone Economiche Speciali, internodalità e pianificazione nazionale delle infrastrutture, piani regolatori portuali e connessioni con i waterfront delle città, sostenibilità ambientali, lavoro portuale ruoli delle compagnie, (A.F.)

(segue a pagina 7)

Assoporti, "mission"

transshipment, problemi delle crociere dei traghetti. Non è stato facile e ci sono state alcune sovrapposizioni. Ma il punto vero dell'assemblea "programmatica" di ieri a palazzo Artieri è stata la proclamazione del nuovo ruolo di Assoporti dopo la riforma Delrio. Ovvero della "mission", che da tempo viene discussa nelle tante anime dei "sistemi". Ovvero: Assoporti che dovrebbe spingere per la trasformazione delle AeSP in Spa (tesi Genova), oppure Assoporti non come duplicato dell'assemblea dei presidenti nella Conferenza nazionale (Struttura di sistema), o ancora Assoporti con ruolo di super-sindacato delle proprie strut-

ture e della negoziazione sui contratti (anche quelli dei lavoratori dei porti), oppure... Insomma, in assemblea ma anche nei corridoi nessuno si è nascosto dietro l'altà di delinea re un ruolo, in tempi che fatalmente andranno anche a incagliarsi con le prossime elezioni politiche del Paese e sulle scelte che potrà e vorrà fare un eventuale nuovo governo. Tutti temi che presidente Zeno D'Agostino in apertura non ha mancato di evidenziare, pur sostenendo che la riforma, per quanto incompleta, non può essere né tradita né tantomeno stravolta.

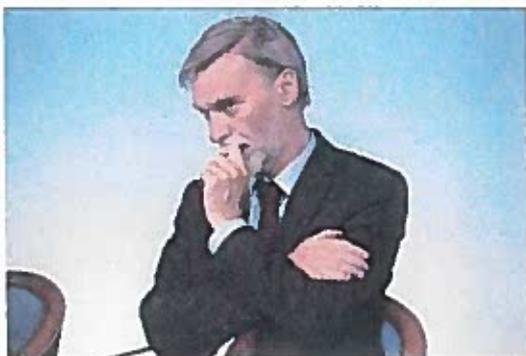
Delrio a sua volta non manca ad ogni occasione di sottolineare che il suo ministero sta forzando la mano, con buoni risultati, per proseguire la sua "cura del ferro" prima della scadenza del governo.

A margine di Assoporti c'è stata la sottoscrizione dell'accordo-quadro "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti" e dell'altro accordo, Wi-Fi Italia tra il sottosegretario del ministero dello sviluppo economico Giacomelli e il presidente di Assoporti D'Agostino.

C'è un tempo per riparlare, perché alcune delle relazioni, per quanto succinte, meritano approfondimenti. Anche perché è dalla presidenza, Zeno D'Agostino non si è nascosto i problemi che ancora condizionano la piena attuazione delle riforme, ma ha ricordato che il punto focale è far funzionare "il sistema dei sistemi". Uno dei compiti che appunto Assoporti sta cercando di svolgere anche per ricavare un motivo della sua esistenza nel mondo dei porti che tanto cambia o tenta di cambiare.

Porti: Delrio, bene il correttivo sul lavoro, porta flessibilità

È una buona soluzione perché dà molto respiro



(ANSA) - ROMA, 12 DIC - Il decreto correttivo sul lavoro portuale approvato ieri dal Consiglio dei ministri "è una soluzione buona, crea flessibilità e possibilità di piani di reinserimento e formazione per i lavoratori". Così il ministro dei Trasporti Graziano Delrio a margine dell'assemblea di Assoportori aggiungendo che "c'è una parte del lavoro portuale che risente dei picchi e della variabilità, serve perciò che le Autorità abbiano questa flessibilità che è ieri è stata formalizzata." Nel correttivo "c'è un tema sulle pensioni e un problema di coperture, ma sul resto tutto bene" ha continuato Delrio che rispondendo a una domanda sulla possibilità che questo decreto possa far saltare lo sciopero previsto dai lavoratori portuali per il 15 dicembre ha dichiarato "penso che sia una risposta importante perché dà molto respiro, poi io faccio il mio mestiere e i sindacalisti il loro".

Porti: Signorini, 'Svizzera e Cina opportunità per Genova'

Lavoriamo perché merci degli elvetici non passino da Nord Europa



"Ho segnali forti della volontà della Cina di puntare sul Tirreno e in particolare sui nostri porti. E ne ho avuto conferma in questi giorni". Lo afferma Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale che unisce Genova e Savona parla delle opportunità di crescita degli scali a un anno dal suo insediamento. Arrivano dalla Cina e anche dalla Svizzera che già ora, in attesa del Terzo Valico, è interessata agli scali liguri, sbocco sul Mediterraneo. "La Svizzera è già arrivata in Lombardia - dice Signorini - ma senza i volumi che la portualità e la logistica possono garantire non si può considerare conclusa l'operazione. Per questo ci troviamo di fronte un'opportunità unica, hanno un forte bisogno del mare e dei traffici che noi offriamo". E Signorini spiega che "stiamo intervenendo su tanti fronti, infrastrutturali e logistici ma anche burocratici e normativi" per fare in modo che le merci in arrivo e quelle in partenza dalla Svizzera non passino dai porti del Nord Europa ma da Genova che si appresta a chiudere il 2017 con un traffico record di 2 milioni e 600 mila teu su una capacità complessiva di 3 milioni che in futuro, con il potenziamento del Vte e l'apertura di calata Bettolo, oltre alla piattaforma di Vado Ligure, potrà portare il sistema Genova-Savona a 5 milioni di teu. "Ma qualcosa possiamo già farlo oggi soprattutto puntando di più sulla ferrovia. Lo squilibrio che c'è fra Nord e Sud Europa può già essere recuperato oggi anche se in parte" aggiunge Signorini che sottolinea l'interesse "fortissimo per tutta la filiera dello shipping. C'è energia, c'è interesse da parte degli operatori".

E quello cinese è stato confermato anche nella recente visita della delegazione governativa cinese che ha fatto "tappe mirate" sottolinea Signorini.

Porti: Assoporti, abbiamo le carte in regola per strategie future

La portualità non è un problema settoriale ma di tutto il paese



"Siamo in fase di chiusura di un percorso governativo, dobbiamo vedere quello che è successo in questi anni ma vogliamo soprattutto definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana, abbiamo tutte le carte in regola per farlo". A dirlo è Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti in occasione dell'assemblea programmatica pubblica dell'associazione svoltasi a Roma. "Mai come oggi dobbiamo fare squadra, saluteremo un ministro, una struttura che ci ha aiutato, e non abbiamo molte idee di quello che ci aspetta nel futuro - ha continuato D'Agostino - ma dobbiamo essere in grado di definire dove dobbiamo andare, a prescindere dagli interlocutori politici che avremo nei prossimi mesi". La portualità, ha poi ricordato il presidente di Assoporti, "non è un problema settoriale", lo sviluppo dei porti, della logistica e della manifattura a questi correlati: "è un problema del paese. Incrociamo dinamiche globali, trattiamo con player di dimensioni spaventose e se non siamo capaci di saperli affrontare diventa un problema per Trieste, Palermo, Napoli e tutti noi", ha aggiunto D'Agostino. "Sono tre le sfide-opportunità per i porti italiani che interessano tutto il Paese", ha sottolineato il presidente di Assoporti.

"Dobbiamo fare squadra per un sistema che ha grandi potenzialità e deve essere in grado di reggersi sulle proprie gambe". "Una delle sfide è la Via della Seta, ma è importante anche il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo nei confronti della sponda sud che sta risorgendo, con economie e traffici che stanno tornando e su cui i porti del Mezzogiorno possono giocare una partita" dice. L'altro tema è "la capacità dei porti di integrarsi con il mondo logistico e manifatturiero che si lega a porti franchi e Zes (zone economiche speciali)". A margine dell'assemblea D'Agostino replica alle polemiche sollevate dal suo predecessore Pasqualino Monti, ora presidente del porto di Palermo, che aveva manifestato perplessità sull'assemblea annunciando che non sarebbe intervenuto dal palco con agli altri presidenti. "Non è che io tenga a restare sulla poltrona a ogni costo - dice D'Agostino -. Se gli associati ritengono che ci sia una posizione diversa da quella attuale, e che ci siano i numeri per sostenerla, non è un problema. Ho tante cose da fare e penso di avere il record di dimissioni negli ultimi 7 anni". Ed è pronto a convocare un'assemblea, fra un mese o quando ci sarà il nuovo governo. L'idea di trasformare le Autorità di sistema portuale in società per azioni, lanciata dal presidente dei porti di Genova e Savona non lo entusiasma. "Con una spa potrei forse anche muovermi meglio - dice - ma a me sembra che Trieste stia facendo tante cose con la normativa attuale e oggi l'unica esigenza che sento è che ci venga data, piuttosto, la possibilità di avere la maggioranza nelle società partecipate di logistica e intermodali"

Si è svolta a Roma l'Assemblea programmatica Assoportelli all'insegna del rinnovamento per Delrio «siamo sulla buona strada»

ROMA - Assemblea programmatica pubblica di Assoportelli con la partecipazione dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale organizzate dallo staff dell'associazione in maniera impeccabile nelle Scauderie di Palazzo Altieri.

Ad aprire l'assemblea il presidente Zeno D'Agostino che ha illustrato i numerosi compiti svolti dall'Associazione e la realtà della vita associativa nelle tre svariate sfaccettature. Ha evidenziato i servizi agli associati, i rapporti con le Istituzioni nazionali e quelle europee, collaborazioni e rapporti con le altre strutture nazionali, statistiche, documenti oltre ai compiti affidati ex lege e rapporti con le organizzazioni sindacali, organizzazione, servizi tecnico-manifesti, funzioni di supporto tecnico alla Conferenza nazionale (continua in ultima pagina)



Graziano Delrio e Zeno D'Agostino all'assemblea Assoportelli

Assoportelli all'insegna

zionale di coordinamento delle "AdSp".

Assoportelli, ha accennato il presidente, svolge il ruolo di interlocutore con i soggetti pubblici e privati in rappresentanza delle Autorità di Sistema offrendo, al contempo, informazioni di base sulla portualità nazionale anche al pubblico tramite il proprio sito web.

«La vita associativa - ha detto D'Agostino - è ricca di nuove iniziative per la portualità con riferimenti a compiti paralleli in Unione europea. Acceso in considerazione del nuovo assetto della portualità vi è l'esigenza, anche di una nuova impostazione di lavoro di squadra, che l'associazione sta già mettendo in atto, anche con partecipazione diretta degli altri presidenti dei vari sistemi».

Nel suo intervento il presidente si è quindi... spostato su scenari strategici.

«Si registra una concentrazione quasi oligopolista sul totale dei traffici containeri mondiali, per contro si assiste al trend di oversupply su scala globale. Il fenomeno delle mega navi generanti economie di scala per gli ocean carrier, per converso fa ricadere sugli scali forti di economie ed esternalità negative per i territori di riferimento. Tuttavia - ha continuato D'Agostino - in assenza di provvedimenti di regolazione a livello internazionale, i porti sono costretti ad assecondare le esigenze degli armatori, pena l'esclusione dai circuiti di traffico. Il destino dei terminal portuali, nei confronti delle nuove tendenze orientate verso acquisizioni da parte di compagnie armatoriali e fondi di investimento. Viceversa, si avverte la necessità di norme di rafforzamen-

to del ruolo degli organi di gestione dei porti. I nostri presidenti ci faranno capire quali sono le strategie da seguire. La portualità non è un problema settoriale è il problema del Paese. Siamo i primi ad avere questa responsabilità globale. Se non siamo capaci di affrontarla diventa un problema per Trieste, Napoli, Palermo, Livorno. Razionalizzare il coacervo dei porti non è stato un lavoro facile. Le AdSp non inglobano solo gli scali, ma un insieme di strutture. Concludo dicendo che il Mediterraneo si sta stabilizzando, il nord Africa sta tornando alla normalità. Non occorre parlare solo di Cina. Il messaggio vero è che abbiamo un ruolo. Dobbiamo essere tutti uniti, le nostre capacità ci daranno un futuro».

Paolo Emilio Signorini ha parlato dei traffici Italia-Cina. Abbiamo l'obbligo di tutelare le esportazioni e facilitare gli approvvigionamenti, ha detto il presidente. Da segnalare la recente comunicazione della Commissione Ue «accogliere con favore gli investimenti esteri pur tutelando gli interessi fondamentali, per affermando che l'apertura della Ue agli investimenti non è destinata a cambiare». Signorini ha concluso con la rotta ferroviaria Italia-Cina a confronto la rotta shipping e la via su rotaia.

Sergio Prete presidente AdSp del Mar Ionio si è soffermato sui porti del Mezzogiorno che stanno scontando delle carenze infrastrutturali, ma sono quelli più vicini alle rotte marittime principali che attraversano il Mediterraneo e sebbene il transhipment sia fortemente conteso e indirizzato maggiormente verso altri porti dell'area Med, occorre creare condizioni per poter assolvere al ruolo di hub logistici ed intermodali, anche grazie agli enormi spazi portuali e retroportuali di cui alcuni di essi sono dotati.

Pietro Spirito presidente della AdSp Mar Tirreno centrale ha improntato l'intervento sull'intermodalità e le sue politiche. «Le operazioni di carico e scarico delle unità intermodali si sono consolidate nelle esperienze dei decenni passati ed hanno conosciuto processi di miglioramento e di efficienza costanti. Insomma standardizzazione delle unità di carico e miglioramento dei processi industriali nei terminali hanno costituito le premesse necessarie per la crescita dei traffici merci su scala internazionale».

Stefano Corsini presidente dell'Autorità Livorno-Piombino-Elba si è soffermato sul Piano strategico nazionale della portualità e della logistica che ha definito dieci obiettivi strategici per il "Sistema Mare" al fine di minimizzare il valore aggiunto per il cluster manifatturiero portuale e logistico, nonché per l'intero sistema Paese.

Ugo Patroni Griffi presidente AdSp Mar Adriatico meridionale ha evidenziato l'importanza delle Zes (zone economiche speciali) aree contraddistinte da un regime giuridico particolare e diverso rispetto al territorio che le circonda. Segno comune delle Zes è infatti la creazione di un sistema economico/giuridico che favorisca la crescita delle imprese autoctone, attragga investimenti esteri, favorisca l'import-export. Le misure legislative che rendono speciali queste zone variano da paese a paese. In molti casi consistono in esenzioni doganali, in altri semplificazioni burocratiche, aiuti economici, misure fiscali.

Carla Roccalo presidente della AdSp del Mar Ligure orientale si è soffermata sul waterfront e la situazione normativa relativa ai "Prp" dalla Legge 84/94 ad oggi ed effetti collaterali, illustrando la nuova pianificazione portuale che si arti-

colerà su due livelli, un livello di scala di più ampia, il Documento di pianificazione strategica di sistema che riguarda l'intera portualità di competenza della AdSp, oltre alle aree retroportuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema.

L'intervento di Rodolfo Giampieri presidente AdSp Mare Adriatico centrale ha puntato sul lavoro portuale, sul tema della flessibilità, sulle esigenze continuamente connesse ad un ciclo operativo notevolmente condizionato da fattori esterni quali condizioni meteo, tipologie diverse di carico, tipologia di nave. Infine il Capitano di Vascello (CP) Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autorità di Gioia Tauro, ha parlato di transhipment, che ha subito meno gli effetti della crisi grazie al principio dell'hub & spoke, che per sua natura è anche al servizio di mercati geograficamente più lontani.

Quindi l'intervento del ministro Delrio che ha ammesso qualche ritocco sulla riforma deve essere ancora fatto anche se siamo sulla buona strada». Ha poi accennato «siamo ormai vicini all'arrivo, al traguardo dello Sportello unico e del Marebonus, mentre stanno andando molto bene i collegamenti ferroviari, l'ultimo miglio stradale e su rotaia». «Abbiamo bisogno ogni giorno di unger l'ingranaggio, abbiamo ancora problemi da affrontare, ma tanti sono stati risolti».

In conclusione, sono stati firmati un accordo quadro tra ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Agenzia nazionale sicurezza delle Ferrovie, Assoportelli, Rete ferroviaria Italia spa e "Asstra" e uno su "Sviluppo e sicurezza delle Infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti".

Musolino: porti contribuiscono a competitività Ue

ROMA - Il presidente dell'AdSp del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, nel suo intervento all'assemblea programmatica pubblica di Assoporti ha messo in risalto lo sviluppo dei porti del Mediterraneo e di quelli italiani in particolare.

Tale sviluppo, ha spiegato Musolino «può rappresentare un valore aggiunto non solo per il nostro Paese ma anche per l'intero continente. Nella rinnovata cen-

(continua in ultima pagina)

Musolino: porti

tralità euro-mediterranea, abbiamo il gravoso, ma stimolante, compito di contribuire alla competitività di tutti i Paesi dell'Ue in uno scenario che è definitivamente globale, nel quale la crescita si gioca tutta sui mercati esteri e sulle esportazioni. In questo contesto i porti e le infrastrutture ricoprono un ruolo fondamentale nelle politiche di sviluppo europee».

«È per questo che appare paradossale che tra i vertici di Espo non siedano - oramai da molti anni - rappresentanti italiani. Assoporti, assieme al Governo, può e deve far sentire la propria voce in Europa, non solo quando si tratta di chiedere fondi ma soprattutto quando su quei tavoli vengono elaborate e prese decisioni strategiche» ha detto il presidente dei porti di Venezia e Chioggia.

«L'attuale sistema portuale italiano ha integrato nelle AdSp porti geograficamente prossimi con l'obiettivo di migliorare le sinergie e promuovere la competitività tra sistemi portuali, ma queste aggregazioni non hanno ancora trovato corrispondenza a livello europeo. La prevista revisione del 2023 della Rete Ten-T è, dunque, l'occasione utile per colmare il gap esistente nella rete Comprehensive e nella rete Core Ten-T, così come individuati dalla recente riforma della portualità italiana. Va però ricordato che senza adeguata e maggiore autonomia finanziaria, lo sviluppo portuale continuerà a pesare solo sulle casse dello Stato. Voglio ricordare che i porti del Northern Range godono oggi di un'autonomia decisamente più significativa di quella dei porti italiani che a sua volta è ancora lontana da quella stabilita dall'Ue (Reg. Ue 352/2017- art. 13)».

«All'Italia, manca una autonomia impositiva idonea a consentire la costruzione di un'entrata fondata su presupposti, aspetti tecnici, commerciali e strategici propri. Serve,

peraltro, superare la limitata e condizionata compartecipazione al gettito Iva ed ammettere l'imposizione autonoma derivante da specifici presupposti a fronte di capacità di gettito. Maggiori risorse consentirebbero di realizzare quelle infrastrutture necessarie per avere porti più efficienti e, al contempo, consentire alle nuove AdSp di concentrarsi su uno sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista ambientale, attraendo le migliori tecnologie, come stiamo facendo a Venezia realizzando il primo terminal Lng che

ha appena ottenuto un cofinanziamento europeo grazie al progetto Gainit. Autoronomia finanziaria che incentiverebbe anche percorsi maggiormente virtuosi nella gestione e pianificazione portuale. Un ruolo più forte dei porti italiani in Europa - ha concluso Musolino - rende non solo l'Italia, ma l'intera Unione, più competitiva».

Assoporti: oggi l'assemblea programmatica. Il nuovo corso della portualità all'insegna dell'innovazione e del cambiamento

(FERPRESS) – Roma, 12 DIC – Si è tenuta oggi a Roma l'evento programmatico dell'Associazione alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Graziano Delrio, il quale ha chiuso i lavori.

Un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle Autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione.

“Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia,” ha dichiarato il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'assemblea, “non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le Autorità di Sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità.”

Una ricca scaletta di interventi conclusa dal sig. Ministro On. Graziano Delrio, il quale ha anzitutto ringraziato l'Associazione per lo spirito di squadra coesa e l'alto livello tecnico di tutti i presidenti.

“E' questa l'Italia dei Porti che vogliamo, sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi,” ha commentato Delrio, “vuol dire che ci siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore”.

“La riforma ha modificato l'impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede dell'Unione Europea. Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare è che la portualità riguarda l'intero Paese. Le dichiarazioni del Ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato,” ha concluso D'Agostino.

Assoporti: Assemblea Programmatica e sottoscrizione accordi / Oggi a Roma

ROMA– Oggi a Roma, l'Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti, presso le Scuderie di Palazzo Altieri, via di S. Stefano del Cacco, 1

Programma

ore 9,15 Registrazione dei partecipanti

ore 9,45 Apertura dei Lavori – Zeno D'Agostino, presidente Assoporti

ore 10.00 Interventi programmatici dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale Italiane su: Scenari Geostrategici, La via della seta, L'Europa dei porti, Mar Mediterraneo e Mezzogiorno, Zone Economiche Speciali, Intermodalità, PNSPL Infrastrutture, PRSP Waterfront, Sostenibilità ambientale, Lavoro portuale, Transshipment, Passeggeri, Assoporti dopo la riforma

ore 12,00 Conclude il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Graziano Delrio.
A seguire alla presenza dell'On. ministro :

Sottoscrizione dell'Accordo Quadro "Sviluppo Sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti"

Sottoscrizione Accordo "WI-FI Italia" MISE-Assoparti, da parte del sottosegretario al MISE, Antonello Giacomelli e il presidente di Assoporti.

ore 13,00 Fine dei lavori

Modera l'assemblea la giornalista Antonella Alberici.

D'Agostino: "Fare lobby è necessario per far sentire le esigenze del nostro paese in Europa"



D'Agostino dirige l'orchestra di Assoporti nella giornata dell'Assemblea Generale.

di Lucia Nappi

ROMA – La svolta della portualità italiana è datata settembre 2016 che è il momento in cui la riforma dei porti è diventata legge. Le Autorità di Sistema portuale da quella data hanno iniziato ad essere scolpite, in alcuni casi a colpi d'ascia, per assomigliare sempre più a quello che la volontà del "legislatore" aveva previsto. Un processo di riforma normativa, ancora in atto, che ha avuto e sta avendo stesura ed applicazione sotto l'attività del ministero di Graziano Delrio. Oggi che il governo è in dirittura di arrivo, si tirano le somme: obiettivi raggiunti e quelli ancora raggiungere.

A farlo è Zeno D'Agostino nella giornata della prima Assemblea Generale della Associazione dei porti italiani, ad un anno dall'inizio della riforma e a pochi mesi dalla sua nomina a presidente di Assoporti.

La riunione si svolge a Roma a Palazzo Altieri dove la platea segue in diverse sale, collegate mediaticamente dal video, il palco dei relatori. Sono presenti tutti i presidenti delle Authority, unica defezione il presidente dell'Autorità di Catania e Augusta, a tutti loro il direttore d'orchestra D'Agostino ha assegnato un tema da relazionare e un tempo a disposizione non superiore ai 5 minuti. La sinfonia deve marciare all'unisono, come all'unisono devono procedere le attività, le programmazioni e gli obiettivi delle nuove Autorità di Sistema. Non tutti sono d'accordo, Pasqualino Monti, past president di Assoporti, nei giorni scorsi aveva fatto annuncio mediatico della sua dissidenza oratoria, quindi siede in platea e non interviene.

La riunione va avanti secondo lo schema dei "5 minuti", sforati da alcuni, però risponde alle tipologie assembleari globali, in un mondo che evolve anche nella capacità di rispettare i tempi di attenzione di una platea che non deve calare di partecipazione. La parola d'ordine è "fare squadra" e con la bacchetta da direttore D'Agostino dà il via: "Oggi i presidenti ci faranno capire quali sono le linee da seguire. Ma non ci sono solo macro programmazioni ci sono anche i problemi quotidiani".

Parlando del processo di riforma dice: "La razionalizzazione dei porti non era semplice, si è arrivati ad una razionalizzazione orizzontale cioè tra porti. Adesso si sta pervenendo anche ad una integrazione tra le piattaforme logistiche e tra le aree industriali. È qui che si gioca il fattore di competizione con i porti europei e il fenomeno di attrazione rispetto agli armatori globali". "Al mercato globale non ci possiamo presentare come porti singoli".

Due sono le visioni proposte da D'Agostino: se da un lato il **sud del Mediterraneo** che dal punto di vista geopolitico si sta stabilizzando tornando quindi alla normalità sta creando nuove opportunità per i porti del Mezzogiorno, dall'altro lato c'è il ruolo che gioca l'Italia in Europa e la capacità che deve acquisire il nostro paese di "fare lobby che non è un concetto negativo, ma è necessario per far sentire le esigenze del nostro paese all'Europa".

- segue

Le tematiche da portare in Europa secondo la visione del presidente di Assoportri sono: la contrattazione per quanto riguarda le reti TEN-T, la riprogettazione dei porti Core che vede Civitavecchia unico escluso. Le reti europee *"Transmediterranee che non devono fermarsi a Gibilterra o Istanbul"*. D'Agostino più volte ringrazia il ministro Delrio, seduto in sala, per il lavoro svolto: *"Se oggi non siamo qui a discutere è grazie all'attività del ministro"* *"Ogni volta noi dobbiamo pensare che abbiamo un governo forte che ci dà le linee guida ed è dalla parte dei porti"*.

Musolino: “Lo strapotere dei porti del Nord Europa, favorito dall’ozio italiano”.

di Lucia Nappi

ROMA – L’Italia manca di potere e rappresentanza in Europa per quanto riguarda la politica portuale, questo è il grido di allarme lanciato da Pino Musolino presidente dell’Autorità di sistema del Mar Adriatico Settentrionale. La dichiarazione arriva dal palco di Assoporti riunita a Roma, a palazzo Altieri, per l’Assemblea generale

L’Italia ha un ruolo importante in Europa, infatti ogni collo di bottiglia che si verifica in Italia, rappresenta un rallentamento dei traffici in Europa. Queste le tessere di un puzzle che va ricomposto e riposizionato negli spazi giusti, ovvero quelli di un paese che necessita di una maggiore rappresentanza in Europa per far sì che cresca insieme al sistema dei porti.

Incontriamo, a margine dell’iniziativa, il presidente Musolino per tornare sull’argomento:

“Il potere dei porti non solo dell’Italia, ma dei porti dell’intero southern range, è minore in confronto allo strapotere, legittimo, dei porti del Nord Europa che se lo sono guadagnato sul campo perché noi ci siamo ritirati nel nostro aureo ozio italiano e non abbiamo guardato, con sufficiente attenzione, alle dinamiche politiche europee”.

“Come sulla questione del regolamento dei servizi portuali, è andata a finire con norme che sono poco o per nulla applicabili all’Italia, non creano nessun valore aggiunto, ma che servivano invece alle dinamiche dei porti europei. Non chiediamo agevolazioni ma di sederci al tavolo della discussione delle politiche trasportistiche portuali europee da pari. Tanto importanti sono i porti”.

Delrio: “E’ questa l’Italia dei porti che vogliamo”

Roma: Si è tenuta a Roma l'evento programmatico dell'Associazione alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Graziano Delrio, il quale ha chiuso i lavori.

Un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle Autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione.

“Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia, “ ha dichiarato il Presidente di Assoporti Zeno D’Agostino a margine dell’assemblea, “non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le Autorità di Sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità.”

Una ricca scaletta di interventi conclusa dal ministro Graziano Delrio, il quale ha anzitutto ringraziato l’Associazione per lo spirito di squadra coesa e l’alto livello tecnico di tutti i presidenti.

“E’ questa l’Italia dei Porti che vogliamo, sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi,” ha commentato Delrio, “Il governo è orgoglioso della squadra in campo, vuol dire che siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore”. “le scelte fatte in merito ai presidenti sono state basate su criteri di competenza e professionalità” questo l’elogio del ministro Delrio rivolgendosi ai presidenti delle Autorità di sistema portuale e parlando dell’Italia dei porti.

“La riforma ha modificato l’impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede dell’Unione Europea. Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare è che la portualità riguarda l’intero Paese. Le dichiarazioni del Ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato, “ ha concluso D’Agostino.

INTERVENTO DEL PRESIDENTE PINO MUSOLINO ASSEMBLEA PROGRAMMATICA PUBBLICA DI ASSOPORTI



Venezia/Roma, 12 dicembre 2017 - *“Lo sviluppo dei porti del Mediterraneo, in particolare di quelli italiani, può rappresentare un valore aggiunto non solo per il nostro Paese ma anche per l'intero continente. Nella rinnovata centralità euro-mediterranea, abbiamo il gravoso, ma stimolante, compito di contribuire alla competitività di tutti i paesi dell'UE in uno scenario che è definitivamente globale, nel quale la crescita si gioca tutta sui mercati esteri e sulle esportazioni. In questo contesto i porti e le infrastrutture ricoprono un ruolo fondamentale nelle politiche di sviluppo europee.*

È per questo che appare paradossale che tra i vertici di ESPO non siedano – oramai da molti anni – rappresentanti italiani. AssoportI – assieme al Governo – può e deve far sentire la propria voce in Europa, non solo quando si tratta di chiedere fondi ma soprattutto quando su quei tavoli vengono elaborate e prese decisioni strategiche.

L'attuale sistema portuale italiano ha integrato nelle AdSP porti geograficamente prossimi con l'obiettivo di migliorare le sinergie e promuovere la competitività tra sistemi portuali ma queste aggregazioni non hanno ancora trovato corrispondenza a livello europeo. La prevista revisione del 2023 della Rete Ten-T è, dunque, l'occasione utile per colmare il gap esistente nella rete Comprehensive e nella rete Core TEN-T, così come individuati dalla recente riforma della portualità italiana.

Va però ricordato che senza adeguata e maggiore autonomia finanziaria, lo sviluppo portuale continuerà a pesare solo sulle casse dello Stato. Voglio ricordare che i Porti del Northern Range godono oggi di un'autonomia decisamente più significativa di quella dei porti italiani che a sua volta è ancora lontana da quella stabilita dall'UE (Reg. UE 352/2017- art. 13).

All'Italia, manca una autonomia impositiva idonea a consentire la costruzione di un'entrata fondata su presupposti, aspetti tecnici, commerciali e strategici propri. Serve, pertanto, superare la limitata e condizionata compartecipazione al gettito IVA ed ammettere l'imposizione autonoma derivante da specifici presupposti a fronte di capacità di gettito. Maggiori risorse consentirebbero di realizzare quelle infrastrutture necessarie per avere porti più efficienti e, al contempo, consentire alle nuove AdSP di concentrarsi su uno sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista ambientale, attraendo le migliori tecnologie, come stiamo facendo a Venezia realizzando il primo terminal LNG che ha appena ottenuto un cofinanziamento europeo grazie al progetto GAINNIT. Autonomia finanziaria che incentiverebbe anche percorsi maggiormente virtuosi nella gestione e pianificazione portuale. Un ruolo più forte dei porti italiani in Europa rende non solo l'Italia, ma l'intera Unione, più competitiva”.

Informazioni Marittime

Porti più autonomi ma coordinati. Assoporti lancia programma autarchico



di Paolo Bosso

Porti autarchici in un mondo autarchico. Un'autarchia economica per avere maggior potere contrattuale con i "clienti", gli armatori per esempio. Come? Facendo attività d'impresa, partecipando nelle società, investendo in attività logistiche, soprattutto ferroviarie e retroportuali. «È chiaro che non si tratta di partecipare in imprese all'interno del porto, sarebbe un grosso conflitto. Si tratta di investire al di fuori dalla propria authority, questo è un percorso normativo praticabile», spiega **Francesco Mariani**, segretario di Assoporti, nel corso dell'assemblea programmatica annuale dell'associazione, tenutasi martedì a Roma.

«Tra la Cina capitalista e gli Stati Uniti protezionisti c'è l'Europa nel mezzo che non può fare molto», spiega in apertura il presidente di Assoporti, **Zeno D'Agostino**. In questo scenario i porti italiani se la devono cavare da soli, fortunatamente non più individualmente ma come parte di un sistema portuale multiplo. «Da parte dell'Europa – chiarisce D'Agostino - non c'è una linea strategica e non ce la possiamo aspettare. Siamo noi a dover dare indicazioni. Pensare che i problemi si risolvano a Roma, a Bruxelles, è un alibi». Assoporti inaugura una nuova *ratio* improntata, sulla scia della riforma, su una logica di sistema, «lobbistica», come chiarisce il presidente, in senso proprio: «Portare le nostre istanze in Europa come lobby». Una visione cinica, responsabilizzante, esposta ad un'assemblea con poche presentazioni in power point, con 13 presidenti dei sistemi portuali su 15 a delineare altrettanti temi di attualità tra cui l'intermodalità, il lavoro portuale, la "Via della Seta/Belt and Road Initiative", il Mediterraneo, il Mezzogiorno, le emissioni mondiali, il trasbordo e il traffico passeggeri.

Due protocolli in chiusura di assemblea. Il primo è un Accordo Quadro tra ministero dei Trasporti, Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Assoporti, Associazione Trasporti (ASSTRA) e Rete Ferroviaria Italiana per "garantire che i collegamenti portuali e nazionali abbiano lo stesso livello di sicurezza". Il secondo è un protocollo d'intesa tra ministero dello Sviluppo Economico e Assoporti "per la diffusione di connettività Wi-Fi e piattaforme intelligenti sul territorio italiano".

Delrio: "Ci vuole maturità progettuale" Attualmente sono in cantiere nei porti, o correlati ad essi, 100 progetti per 100 miliardi di risorse, rende noto il ministro dei Trasporti **Graziano Delrio**. «ma per realizzarli ci vuole maturità progettuale». Non bastano le risorse, non basta la volontà di fare, ci vuole la capacità di scrivere progetti comprensibili e realistici. «Ora siete coscienti di essere parte di un sistema molto più largo della vostra autorità portuale», esorta Delrio, che conferma l'approvazione del Marebonus - «ora manca solo l'impegno di spesa del governo» - e rassicura sullo "sportello unico" doganale: «Il Consiglio dei Ministri mi ha garantito che lo licenzierà presto».

Lavoro portuale Sono 20 mila gli addetti portuali in Italia, di cui 3 mila dipendenti di imprese e agenzie abilitate alla fornitura di lavoro temporaneo. Secondo il presidente dell'Adsp dell'Adriatico centrale, **Rodolfo Giampieri**, si deve armonizzare il "correttivo porti" (emendamenti alla legge 169/2016), approvato dal Consiglio dei ministri lunedì, e l'art. 17 comma 15 bis della legge dei porti, la 84/94, «attraverso il superamento della previsione, introdotta nel 2013, che impropriamente prevede erogazioni dirette di provvidenze, estese peraltro alle imprese art. 16 in stato di grave crisi economica, a sostegno all'occupazione, del riequilibrio di bilancio e della riduzione della manodopera del 5 per cento l'anno.

- segue

Le soluzioni alternative proposte da Giampieri sono due: una quota delle entrate dell'Adsp per finanziare la formazione e riallocare i lavoratori, infine misure di sostegno al reddito per le imprese articolo 16, 17 e 18. Chi se ne deve occupare? La nuova Conferenza nazionale delle Adsp, guidata dal ministero dei Trasporti, che deve coordinare i singoli porti e farli andare insieme verso un'unica organizzazione del lavoro.

Mediterraneo «Anche se meno attrezzati, i porti mediterranei presentano bassi livelli di saturazione, ma il trasbordo tende a spostarsi verso i paesi extra-Ue», afferma **Sergio Prete**, presidente dell'Adsp del Mar Ionio (Taranto). Il canale di Suez è cresciuto negli ultimi 17 anni del 120 per cento. Tre quarti del suo traffico proviene dal Far East. Per i porti del Mezzogiorno c'è la possibilità di crescere e l'opportunità potrebbero arrivare dalle Zone economiche speciali, legiferate da qualche mese come strumento individuato dal governo per stimolare la crescita delle piccole e medie imprese meridionali potenziando l'esportabilità dei loro prodotti attraverso i porti.

Zes Secondo il presidente dell'Adsp dell'Adriatico Meridionale (Bari), **Ugo Patroni Griffi**, il modello di riferimento è quello polacco, dove 14 Zes «hanno sostenuto la crescita e l'occupazione oltre le percentuali dell'eurozona. La loro forza è stato il modo con cui sono state sfruttate, non tanto il fatto che siano state istituite». E la fortuna delle Zes non dipenderà dal governo centrale quanto dalle singole Regioni che le gestiranno. «Il governo – spiega Griffi - ha creato una legge-cornice che verrà riempita dai decreti attuativi regionali». Le Zes rappresentano, secondo la guida del porto di Bari, laboratori dove sperimentare processi industriali che possano funzionare da modello nazionale. «La scelta italiana – continua Griffi - è di introdurre Zes tematiche, legate ai porti», tant'è che non possono essere istituite in luoghi dove non ci sono porti. Il Comitato di gestione della Zes è infatti presieduto dall'Adsp interessata insieme al ministero dei Trasporti.

Intermodalità razionale Continuità è la parola chiave per l'intermodalità, secondo il presidente dell'Adsp del Tirreno centrale (Napoli e Salerno), **Pietro Spirito**, che nel corso del suo intervento ha trattato questo argomento. Uniformità di investimenti, uniformità della programmazione, coordinamento. Insomma, tutto quello che non è stato fatto in Italia, dove «accanto ai principali interporti italiani di dimensione europea, come Bologna, Verona e Padova – afferma Spirito - sono proliferate infrastrutture prive di un vero significato industriale, spesso occasioni di business solo per gli immobiliari». Opere quasi mai competitive, visti i collegamenti ferroviari inferiori, mediamente, ai 300 chilometri. Come uscirne? «È stato avviato un percorso di adeguamento infrastrutturale, in raccordo tra il ministero dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana. Una premessa indispensabile per rimettere in carreggiata la competitività dei collegamenti dai sistemi portuali all'hinterland», spiega Spirito. Per Napoli, per esempio, la sfida è costituita dalla possibilità di creare una struttura ferroviaria regionale, quindi a corto raggio, verso gli interporti. La soluzione, secondo l'Adsp, **sarà realizzare collegamenti diretti tra porto e linea ferroviaria nazionale senza tracce interne.**

Cina e automazione Lo scenario è noto. C'è la "Nuova via della Seta", la *one belt, one road*, il progetto – ma sarebbe meglio definirlo fenomeno storico - di razionalizzazione infrastrutturale, di egemonia economica e politica della Cina nel continente euroasiatico. Non è un evento, non è uno scenario, è una cosa già accaduta. Secondo il rapporto annuale 2017 della Fondazione Italia-Cina, nel biennio 2014-2015 gli investimenti cinesi in Europa sono cresciuti del 44 per cento, raggiungendo oggi i 22 miliardi di dollari, di cui l'Italia è il terzo Paese di destinazione, dopo Regno Unito e Germania. Un giro d'affari che non è più costituito, come vent'anni fa, di oggettistica e merci di seconda mano ma anche di lusso. Un rapporto sbilanciato, trattandosi di una relazione tra una superpotenza e tanti piccoli staterelli. Gli investimenti italiani in Cina, infatti, ammontano ad appena, in confronto alla Repubblica Popolare, 300 milioni e, come per tutti gli altri imprenditori esteri, non possono superare la forma di investimenti greenfield, filiali all'estero in pratica, mentre gli investitori cinesi possono partecipare in società europee senza limitazioni, com'è accaduto nel porto del Pireo, acquisito interamente dal gruppo Cosco **l'anno scorso**. A conferma di ciò, lo dicono i dati della Fondazione Italia-Cina, la stragrande maggioranza (90%) degli investimenti cinesi in Europa si costituiscono nella forma del controllo maggioritario di una società. Una trasformazione così profonda, in una dimensione così ampia, che accade parallelamente all'automazione tecnologica dei processi logistici: saranno richieste sempre meno persone per gestire il flusso delle merci. «Ieri, negli Stati Uniti, si è rotta la contrattazione con l'associazione dei camalli statunitensi, è saltato il tavolo perché i sindacati protestano contro l'automazione dei terminali», afferma D'Agostino.

In questo contesto, l'azione scoordinata dei porti non è più ammissibile. Lo scenario macroeconomico è complesso ma, secondo il presidente Assoporti, per affrontarlo non bisogna esserne ossessionati, piuttosto i porti italiani devono intraprendere un'azione locale coordinata. «Abbiamo l'opportunità di proporci come sistema piuttosto che come singoli porti. Partiamo dai problemi quotidiani piuttosto che dalla macroeconomia». È quella che Delrio definisce «intelligenza dei territori». Quindi, da dove partire? Dal nostro, di mare, il Mediterraneo, che «sta tornando alla normalità geopolitica, insieme al nordafrica», conclude D'Agostino.

ASSEMBLEA PORTI ITALIANI/GIACHINO (F.I.) I PORTI ITALIANI SONO UN GRANDE MOTORE DI SVILUPPO DA RIMETTERE IN MOTO PER RILANCIARE LA LOGISTICA ITALIANA, LA NOSTRA ECONOMIA E IL LAVORO



Roma, 12 dicembre 2017 – L'Assemblea dei porti e' una grande occasione per vedere come funziona la porta della ECONOMIA DEL MARE da cui passano oltre il 50% delle nostre importazioni e una parte importante delle nostre esportazioni.

Un motore di sviluppo che mi auguro il Governo voglia preservare dallo sciopero proclamato per questa settimana.

Quest'anno non sono stati forniti i dati di traffico forse perché complessivamente, tra i porti che vanno bene Genova, La Spezia, Trieste e altri che tengono il ritmo, l'Italia, purtroppo, dopo 6 anni di Governi non eletti, il nostro Paese non ha ancora recuperato i container italiani che ha scelto di arrivare nei porti del NORD EUROPA invece di arrivare nei nostri Porti e l'ITALIA, perde così 6 miliardi di PIL e migliaia di posti di lavoro come avevamo già descritto nel Piano della Logistica 2011-2020 cui avevo lavorato col Governo Berlusconi e approvato dalla Consulta dei Trasporti e della logistica. Investimenti portuali ancora pochi. Unica bella notizia la decisione di progettare la Nuova Diga Foranea a Genova.

E' vero che procedono i lavori del Terzo Valico e della TAV ma grazie alla norma dei lotti costruttivi idea geniale del Governo Berlusconi.

Si chiude una Legislatura che ai porti, alla logistica, ai trasporti, malgrado l'impegno di DELRIO, non ha dato un contributo visibile, se è vero che il Presidente del Porto di Genova chiede la trasformazione della Autorità portuale in spa e che complessivamente i traffici non sono aumentati e che la nostra logistica ha perso punti a favore della logistica europea.

La vera notizia arriverà con la firma del Decreto che istituirà lo Sportello unico dei controlli, la priorità del Piano della Logistica approvato nel 2011.

Sei anni a dimostrazione che investimenti nelle infrastrutture, logistica e trasporti non erano una priorità degli ultimi Governi.

Con lo Sportello unico dei controlli, norma a costo zero, i nostri Porti nel 2018 acquisiranno una maggiore competitività.

Eppure con la realizzazione dei Corridoi TEN-T e gli investimenti nei porti Economia del mare, trasporti e logistica potrebbero dare un punto di PIL e decine di migliaia di posti di lavoro in più.

Sarà il compito della prossima Legislatura se gli italiani voteranno chi vuole la crescita economica, senza se e senza ma.

Mino GIACHINO

Assoporti: nuovo corso della portualità all'insegna dell'innovazione e del cambiamento



Assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra.

ROMA - Si è tenuta oggi a Roma l'evento programmatico dell'Associazione alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Graziano Delrio, il quale ha chiuso i lavori.

Un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle Autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione.

"Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia," ha dichiarato il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'assemblea, "non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le Autorità di Sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità."

Una ricca scaletta di interventi conclusa dal sig. Ministro On. Graziano Delrio, il quale ha anzitutto ringraziato l'Associazione per lo spirito di squadra coesa e l'alto livello tecnico di tutti i presidenti.

"E' questa l'Italia dei Porti che vogliamo. sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi," ha commentato Delrio, "vuol dire che ci siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore".

"La riforma ha modificato l'impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede dell'Unione Europea. Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare è che la portualità riguarda l'intero Paese. Le dichiarazioni del Ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato," ha concluso D'Agostino.

Trasporti: Assoport, martedì 12 dicembre assemblea programmatica pubblica

Roma, 06 dic 11:59 - (Agenzia Nova) - Si svolgerà il 12 dicembre, a partire dalle ore 9:15, presso le scuderie di Palazzo Altieri, l'assemblea programmatica pubblica di Assoport. Lo comunica l'ente in una nota. Il programma della giornata prevede l'intervento di apertura di Zeno D'Agostino, presidente dell'Assoport, mentre a seguire si svolgeranno gli interventi programmatici dei presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane su temi come gli scenari geostrategici, la via della seta, l'Europa dei porti, il Mediterraneo e il Mezzogiorno, le zone economiche speciali, l'intermodalità, infrastrutture, waterfront, sostenibilità ambientale, lavoro portuale, transshipment, passeggeri, e il futuro di Assoport dopo la riforma. Le conclusioni dei lavori saranno poi affidate al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio. Al termine della giornata, infine, saranno sottoscritti due importanti accordi. Il primo sullo "Sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti" e il secondo, con il Mise, alla presenza del sottosegretario Antonello Giacomelli, sul "Wi-fi Italia". (Com)

© Agenzia Nova - Riproduzione riservata

D'Agostino rilancia il ruolo di Assoportori quale guida della portualità italiana

Evidenziata la necessità di norme per rafforzare la posizione delle AdSP nei confronti di armatori e concessionari

Nei porti italiani ci sono le competenze per accrescere la competitività degli scali portuali e l'Associazione dei Porti Italiani (Assoportori) può esercitare il ruolo di promotrice di questo sviluppo sia in ambito nazionale che presso l'UE. Lo ha sottolineato oggi il presidente dell'associazione, Zeno D'agostino, nel corso dell'assemblea di Assoportori che si è tenuta a Roma alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.

«Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi - ha spiegato D'Agostino - ci sono e sono qui in Italia. Non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le Autorità di Sistema Portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità».

Ricordando che la riforma della normativa italiana sulla portualità introdotta lo scorso anno ha modificato l'impianto della governance dei porti, D'Agostino ha evidenziato che «soltanto Assoportori può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede dell'Unione Europea. Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso - ha aggiunto - ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare è che la portualità riguarda l'intero Paese».

Nel suo intervento D'Agostino ha parlato delle sfide con cui si confrontano oggi i porti, in uno scenario mondiale dei traffici marittimi che nel segmento dei container è caratterizzato da una concentrazione quasi oligopolista, sfide tra cui quella presentata dal fenomeno delle meganavi che generano economie di scala per le compagnie di navigazione ma che fanno ricadere sui porti forti diseconomie ed esternalità negative per i territori di riferimento. Sfide tra cui ancora quella rappresentata dalla trasformazione in atto nel settore del terminalismo portuale in cui si assiste ad un trend orientato verso acquisizioni dei terminal da parte di compagnie armatoriali e fondi di investimento. Rilevando che in assenza di provvedimenti di regolazione a livello internazionale i porti sono costretti ad assecondare le esigenze degli armatori pena l'esclusione dai circuiti di traffico, il presidente di Assoportori ha sottolineato la necessità di norme di rafforzamento del ruolo amministrativo e gestionale delle Autorità di Sistema Portuale nei confronti di armatori e concessionari.

Un tema, quello dei nuovi soggetti che si affacciano sul panorama portuale italiano, che è stato ripreso dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che, soffermandosi sulle sfide e opportunità offerte dalle "Vie della Seta", il progetto avviato nel 2013 dal presidente cinese per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare, ed evidenziando la rilevanza dei possibili interventi cinesi nel settore portuale e logistico italiano, ha suggerito uno stretto monitoraggio dell'iter legislativo in sede UE in materia di investimenti in quanto l'azione europea potrebbe essere volta a ridurre la possibilità di investimenti stranieri nei Paesi del Sud Europa e in particolare in Italia. A tal proposito Signorini ha osservato che la recente comunicazione della Commissione Europea "Accogliere con favore gli investimenti esteri diretti tutelando nel contempo gli interessi fondamentali", pur affermando che l'apertura dell'UE agli investimenti esteri non è destinata a cambiare, riconosce il rischio che in singoli casi gli investitori stranieri possano cercare di acquisire il controllo o di esercitare influenza nelle imprese europee le cui attività hanno ripercussioni sulle tecnologie cruciali, sulle infrastrutture, sui fattori produttivi o sulle informazioni sensibili.

-segue

Il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, rilevando che lo sviluppo dei porti del Mediterraneo, in particolare di quelli italiani, può rappresentare un valore aggiunto non solo per l'Italia ma anche per l'intero continente europeo, ha denunciato che tra i vertici dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) non siedono oramai da molti anni rappresentanti italiani. «Assoporti, assieme al governo - ha affermato - può e deve far sentire la propria voce in Europa, non solo quando si tratta di chiedere fondi ma soprattutto quando su quei tavoli vengono elaborate e prese decisioni strategiche». Musolino ha accennato anche al tema dell'autonomia finanziaria delle AdSP: «senza adeguata e maggiore autonomia finanziaria - ha spiegato - lo sviluppo portuale continuerà a pesare solo sulle casse dello Stato. Voglio ricordare - ha precisato - che i porti del Northern Range godono oggi di un'autonomia decisamente più significativa di quella dei porti italiani che a sua volta è ancora lontana da quella stabilita dall'UE. All'Italia, manca una autonomia impositiva idonea a consentire la costruzione di un'entrata fondata su presupposti, aspetti tecnici, commerciali e strategici propri. Serve, pertanto, superare la limitata e condizionata compartecipazione al gettito IVA ed ammettere l'imposizione autonoma derivante da specifici presupposti a fronte di capacità di gettito. Maggiori risorse - ha specificato - consentirebbero di realizzare quelle infrastrutture necessarie per avere porti più efficienti e, al contempo, consentire alle nuove AdSP di concentrarsi su uno sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista ambientale, attraendo le migliori tecnologie, come stiamo facendo a Venezia realizzando il primo terminal LNG che ha appena ottenuto un cofinanziamento europeo grazie al progetto GAINNIT. Autonomia finanziaria che incentiverebbe anche percorsi maggiormente virtuosi nella gestione e pianificazione portuale».

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha sottolineato la centralità del Mediterraneo nello scenario marittimo internazionale, che è un forte fattore di attrattività per investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica. Prete ha rilevato che tale centralità è testimoniata anche dal consistente aumento del trasporto marittimo attraverso il canale di Suez che dal 2001 al 2016 ha registrato una crescita del +120% delle merci in transito, con circa il 75% di queste che sono riconducibili alle rotte Far East - Europa. Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima - ha osservato - tutti i Paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia e per lo sviluppo e la produzione estera dell'area. Il presidente dell'AdSP del Mar Ionio ha specificato che, se molto sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero, negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i porti nazionali hub che hanno perso traffico, che è invece cresciuto, anche a tassi importanti, nei porti gateway. I porti del Mezzogiorno d'Italia, proprio dove sono situati gli hub - ha affermato - scontano generalmente delle carenze infrastrutturali (marittime e terrestri, ferroviarie in primis), presentano livelli di saturazione più bassi e subiscono la concorrenza dei porti della parte meridionale ed orientale del Mediterraneo.

Il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha parlato del ruolo delle Zone Economiche Speciali nella valorizzazione dei sistemi produttivi e logistici locali grazie al loro specifico sistema giuridico/economico che promuove la crescita delle imprese autoctone, l'attrazione di investimenti esteri e favorisce l'import-export.

Nel suo intervento a conclusione dell'assemblea il ministro Delrio ha rimarcato gli ulteriori elementi positivi inclusi nella legislazione portuale, principalmente in materia di lavoro portuale con l'introduzione di margini di flessibilità a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale, con l'approvazione di ieri del decreto legislativo che contiene disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo del 4 agosto 2016 (n. 180) del [12 dicembre 2017](#)

IL CASO



Prepensionamenti per i portuali, affossata la norma

L'inviato **QUARATI** >> 12

IL DECRETO "CORRETTIVO" ACCOGLIE SOLO IN PARTE LE RICHIESTE DEL MONDO DEL LAVORO

Niente prepensionamenti per i portuali

Delrio: «La norma non è passata». Tullo (Pd): «La Ragioneria dello Stato ha vinto sulla politica»

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

ROMA. «I prepensionamenti non sono passati». A margine dell'assemblea di Assoporti, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio scuote la testa. Si tratta degli scivoli pensionistici - che secondo la ricognizione dell'associazione delle Autorità di sistema portuale avrebbero riguardato una platea di 70 persone, 35 a Genova - inizialmente previsti dal Correttivo porti, approvato lunedì sera dal Consiglio dei ministri insieme ad altri due decreti attuativi della Riforma della pubblica amministrazione, presentati dal ministro Marianna Madia. Il Correttivo serve a completare la riforma dei porti targata Delrio, licenziata nell'agosto 2016. Tema più scottante del Correttivo è appunto quello del lavoro, atteso per sanare gli squilibri occupazionali nei porti progressivamente generati dalla legge di settore, la 84/94, ma anche da situazioni pregresse.

«Tuttavia - afferma Delrio - passi in avanti sono stati fatti, rimane una soluzione perfezionabile. Rimango convinto

che abbiamo fatto bene a scorporare dalla riforma la parte del lavoro. A piccoli passi stiamo procedendo». In effetti, benché manchi il capitolo prepensionamenti, il Correttivo lascia impostato il cosiddetto organico porto, che permette alle Autorità di sistema portuale di finanziare con una quota fino al 15% delle entrate fiscali i «piani operativi di intervento per il lavoro portuale», elaborati dalle Autorità di sistema portuale una volta ricevuti da terminalisti, imprese, compagnie i piani d'impresa, «finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale». Insomma si all'accompagnamento all'uscita per gli invalidi, si ai corsi di formazione per riqualificare il personale, ma niente prepensionamenti. «Si tratta - commenta Mario Tullo, deputato della commissione Trasporti alla Camera, da sempre in trincea per le battaglie dei portuali - di una vittoria della Ragioneria di Stato sulla politica».

I sindacati confermano lo sciopero del 15 dicembre, e per il momento l'unica possibilità

per la reintroduzione dei prepensionamenti rimane l'emendamento Cassinelli, che però limita il provvedimento alle sole compagnie portuali e rischia di finire nel mirino della Commissione europea nella parte in cui prevede la possibilità del ripiano dei bilanci delle compagnie da parte delle Adsp. La questione dei prepensionamenti non deve essere riportata unicamente a chi oggi è in età prepensionabile, quindi i 70 del 2017, ma in prospettiva: i dubbi della Ragioneria sulla sostenibilità del provvedimento potrebbero derivare dal fatto che il settore portuale ha un'età media molto alta, sui 50 anni, e dunque potenzialmente soggetta in futuro a un intervento molto più massiccio. Tornando al Correttivo, va detto che la previsione del ricollocamento apre scenari interessanti per Genova, perché secondo una fonte Assoporti questo aprirebbe potenzialmente la possibilità di inglobare la Pietro Chiesa all'interno della Culmv (gli art. 17 vengono inoltre definiti servizi di interesse generale per il porto). «Mi chiedo per quale motivo la Ragioneria abbia deciso di eliminare il capitolo prepensio-

- segue

namenti», dice Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica. «Forse si è trattato di un motivo esclusivamente economico, anche se prima di trarre conclusioni affrettate voglio leggere il testo completo del Correttivo e capire se ci saranno ancora margini di intervento». In relazione agli altri percorsi normativi legati ai porti, Delrio è tornato sul Marebonus, spiegando che c'è stato un nuovo avanzamento perché «è stato registrato presso la Corte dei conti», mentre «la presidenza del Consiglio ci ha garantito che a breve sarà licenziato il decreto attuativo sullo Sportello unico dei controlli».



Da destra: Ivano Russo, Zeno D'Agostino (presidente Assoport) e il ministro Graziano Delrio

Un decreto integrativo su Autorità portuali

ROMA - Il Consiglio dei ministri, riunitosi lunedì pomeriggio a Palazzo Chigi, su proposta della ministra per la Semplificazione e la Pubblica amministrazione Maria Anna Madia, ha approvato, in esame definitivo, tre decreti legislativi che introducono disposizioni integrative e corret-

(continua in ultima pagina)

Un decreto integrativo

tive ai decreti di attuazione della riforma della Pa.

In particolare, il terzo di questi riguardante la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Au-

torità portuali", dispone integrazioni e correzioni al decreto legislativo 4 Agosto 2016, n. 169 concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 Gennaio 1994, n. 84, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 Agosto 2011, n. 124.

Il decreto reca disposizioni integrative e correttive in merito alle nuove norme sulle Autorità portuali e costituisce un ulteriore tassello alle iniziative normative volte al compimento degli obiettivi strategici della riforma della portualità.

Gli interventi più significativi riguardano, in particolare:

l'introduzione di norme di semplificazione in tema di pianificazione portuale;

la previsione del riferimento al Piano dell'organico del porto, con

la riforma del lavoro portuale;

il richiamo delle norme in materia di inconfirmità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico;

l'introduzione della possibilità di approvare varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, che prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei. Del decreto correttivo sul lavoro portuale approvato dal Consiglio dei ministri, ha parlato anche il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ieri a Roma a margine dell'assemblea di Assoporti. «E' una

soluzione buona, crea flessibilità e possibilità di piani di reinserimento e formazione per i lavoratori» ha detto Delrio, aggiungendo che «c'è una parte del lavoro portuale che risente dei picchi e della variabilità, serve perciò che le Autorità abbiano questa flessibilità che è stata formalizzata» dal Cdm di lunedì.

Nel correttivo «c'è un tema sulle pensioni e un problema di coperture, ma sul resto tutto bene» ha continuato il ministro che rispondendo a una domanda sulla possibilità che questo decreto possa far saltare lo sciopero previsto dai lavoratori portuali per il 15 Dicembre ha dichiarato «penso che sia una risposta importante perché dà molto respiro, poi lo faccio il mio mestiere e i sindacalisti il loro».

Informazioni Marittime

Disciplina Autorità portuali, governo approva disposizioni integrative

Il governo ha approvato ieri il decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al [decreto legislativo n. 169 del 4 agosto 2016](#) relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994. Di seguito i punti di maggiore interesse.

• Nuova classificazione dei porti

Si prevede una riqualificazione dei porti introducendo, rispetto all'attuale, un criterio più snello e semplificato. Vengono, pertanto, previste tre sole categorie:

- Porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- Porti commerciali di rilevanza internazionale o nazionali costituenti nodi delle grandi reti dei trasporti e della navigazione;
- Porti di rilevanza interregionale e regionale nei quali le Regioni esercitano funzioni gestorie.

• Adeguamento delle funzioni del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale in materia di governance del lavoro portuale

Allo stesso sono prevalentemente trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'Ente gestore. In particolare:

- Il Presidente adotta il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati da dette imprese;

- A queste si affiancano le funzioni che il Presidente può adottare circa le misure di politiche attive del lavoro indirizzate a migliorare i fattori di criticità del mercato del lavoro tramite dei piani. Tali piani hanno per oggetto:

1. la formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato;
2. eventuali misure di sostegno al reddito volto ad accompagnare, per un periodo massimo di cinque anni, i lavoratori interessati ai trattamenti previdenziali di legge;
3. la ricollocazione del personale idoneo a ciascuna delle mansioni previste e richieste nell'ambito della fornitura del lavoro portuale.

• Estensione del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 ai membri del Comitato di gestione dell'AdSP

E' previsto che ai membri del Comitato di gestione si applichino le disposizioni vigenti in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico. Si prevede, inoltre, che il Comitato di gestione sia comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti.

PORTI, TROPPI GIOCANO IN DIFESA

Francesco Munari

Torno sul dibattito lanciato da *Repubblica* sui porti, sia perché il mio precedente contributo ha ricevuto specifiche prese di posizione, sia perché vanno commentate le dichiarazioni del Presidente Signorini, del Sindaco, e del Governatore sull'idea non nuova della "porto s.p.a." come possibile panacea per curare i (presunti) mali dell'Autorità di sistema portuale.

pagina XI

“L'idea non nuova della "porto spa" come possibile panacea per curare i (presunti) mali dell'Autorità di sistema portuale? Il problema non è a mio avviso legato alla natura dell'ente

”

“Sul piano giuridico, una spa pubblica a cui fosse demandata la gestione di un porto sarebbe soggetta agli stessi controlli di un ente pubblico, qual è l'attuale autorità di sistema

”

Commento

PORTI, TROPPI GIOCANO IN DIFESA

Francesco Munari *

La leale cooperazione quale volano per lo sviluppo dei porti italiani è il senso di una riflessione che mi sento di riproporre al vostro giornale dopo intense settimane di confronto su un tema tanto delicato.

Torno infatti sul dibattito lanciato da *Repubblica* sui porti, sia perché il mio precedente contributo ha ricevuto specifiche prese di posizione, sia perché vanno commentate le dichiarazioni del presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini, del sindaco di Genova Marco Bucci e del governatore della Regione Liguria Giovanni Toti sull'idea non nuova della "porto s.p.a." come possibile panacea per curare i (presunti) mali dell'autorità di sistema portuale. Sono grato a *Repubblica* per aver lanciato questo tema, aprendo un dibattito che si va arricchendo sempre più di contributi e di riflessioni su cui si può, o meno concordare. Al di là delle singole tesi proposte, infatti, sono fermamente convinto che proprio da un dibattito come questo il confronto finisce per arricchirsi giorno dopo giorno. Stimolando interventi costruttivi, si può davvero sperare che tutto questo possa alla fine tradursi in scelte strategiche concrete da parte di chi è chiamato a intervenire su una delle realtà-chiave di questo Paese come la portualità.

Con questo mio intervento mi propongo in particolare, e col massimo rispetto, di gettare un sasso nello stagno, e provare a dire che il cuore del problema non è legato alla natura dell'Ente, bensì a una sua prassi che si è sclerotizzata negli anni, ha origine esterna all'Autorità, e ha determinato un fenomeno simile alla "medicina difensiva" divenuta prioritaria nel modo di essere della nostra sanità, con disagi e costi inutili per la stessa collettività.

Sul piano giuridico, una società per azioni pubblica cui fosse demandata la gestione di un porto sarebbe soggetta agli stessi controlli di un ente pubblico, qual è l'attuale Autorità di sistema: avrebbe un collegio di sindaci, del tutto simile agli attuali revisori, e non potrebbe certo esimersi dall'applicare il codice dei contratti pubblici, né eludere la vigilanza di Art. di Anac, della Corte dei conti e della magistratura.

È superfluo ripercorrere la tempesta giudiziaria che si abbatté sull'attuale portuale di Giovanni Novi, su presunti fatti di reato che dopo anni la Cassazione ritenne insussistenti. Non superfluo è registrare che, a valle di essa, il modo di operare dell'Autorità è profondamente cambiato, e al semplice rispetto delle regole si sono aggiunte stratificazioni e procedure amministrative interne inutili, defatiganti, contra-

rie ai principi di semplificazione amministrativa, ai poteri che la legge attribuisce agli organi dell'Autorità, ai diritti delle imprese come sanciti dallo Statuto delle imprese, al divieto di cosiddetto "gold plating" rispetto alla disciplina dell'Unione Europea che per inciso è quella applicata pure nei porti di Rotterdam, Anversa, o Barcellona.

Ciò perché, in parallelo, l'Autorità è soggetta a continui controlli e verifiche di altre amministrazioni, della magistratura ordinaria e contabile, a una diuturna confrontation con "controllori" che ne appesantisce inaccettabilmente la gestione e intimorisce chi vi lavora, dai suoi vertici a scendere.

Talora il tutto si fa ancora più insidioso per la presenza di altre autorità che diffondono il proprio punto di vista su come si governa un porto, adottando documenti di... soft law che aggiungono norme a norme: così, le amministrazioni destinatarie delle stesse subiscono ulteriori condizionamenti, probabilmente ultra vires e non sempre ineccepibili sul piano tecnico giuridico.

Ad esempio, e con tutto il rispetto, nella bozza del Piano Nazionale Anticorruzione 2017 di Anac, metà del quale dedicato ai porti, le concessioni demaniali sono erroneamente confuse con le concessioni di servizi; così, la più recente giurisprudenza del Consiglio di Stato, che consente procedure rispettose del diritto ma più agevoli e soprattutto efficaci per la gestione del demanio portuale, viene ignorata a favore di "suggerimenti" per la gestione del porto il cui unico driver sembra essere quello di evitare pratiche corruttive; senza quasi comprendere che i porti devono essere amministrati certamente nel rispetto delle leggi, ma con una velocità ed efficienza almeno pari a quelle di quelli stranieri.

Sia chiara una cosa, a scanso di equivoci: l'Anac fa il proprio mestiere, così le procure, ed è doveroso che ciò avvenga; ma in Italia il rapporto tra controllori e controllati sovente richiama alla mente l'aforisma di Maslow, per cui "se l'unico strumento che hai in mano è un martello, ogni cosa inizierà a sembrarti un chiodo".

Bisognerebbe piuttosto rafforzare la leale cooperazione tra istituzioni, di cui in Italia si fa invece troppo poco uso: se si cercasse di abbattere anche la "gestione difensiva" dei nostri porti, molto probabilmente essi (ri)comincerebbero a correre, nonostante la loro natura di enti pubblici veri e propri, quali sono e devono restare.

* avvocato e docente di Diritto dell'Unione Europea all'università di Genova

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Informare

Il governo italiano ha approvato il decreto con disposizioni integrative e correttive alla disciplina sulle Autorità Portuali

Prevede tra l'altro l'introduzione di norme di semplificazione in tema di pianificazione portuale

Ieri il governo italiano ha approvato il decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo n. 169 del 4 agosto 2016 relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994.

Il provvedimento prevede in particolare l'introduzione di norme di semplificazione in tema di pianificazione portuale, la previsione del riferimento al piano dell'organico del porto con la riforma del lavoro portuale, il richiamo delle norme in materia di inconfiribilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, l'introduzione della possibilità di approvare varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti che prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili e il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei.

Un decreto Integrativo su Autorità portuali

ROMA - Il Consiglio dei ministri, riunitosi lunedì pomeriggio a Palazzo Chigi, su proposta della ministra per la Semplificazione e la Pubblica amministrazione Maria Anna Madia, ha approvato, in esame definitivo, tre decreti legislativi che introducono disposizioni integrative e correttive ai decreti di attuazione della riforma della Pa. In particolare, il terzo di questi riguardante la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali", dispone integrazioni e correzioni al decreto legislativo 4 Agosto 2016, n. 169 concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 Gennaio 1994, n. 84, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 Agosto 2011, n. 124. Il decreto reca disposizioni integrative e correttive in merito alle nuove norme sulle Autorità portuali e costituisce un ulteriore tassello alle iniziative normative volte al compimento degli obiettivi strategici della riforma della portualità. Gli interventi più significativi riguardano, in particolare: l'introduzione di norme di semplificazione in tema di pianificazione portuale; la previsione del riferimento al Piano dell'organico del porto, con la riforma del lavoro portuale; il richiamo delle norme in materia di inconfiribilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico; l'introduzione della possibilità di approvare varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, che prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei. Del decreto correttivo sul lavoro portuale approvato dal Consiglio dei ministri, ha parlato anche il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ieri a Roma a margine dell'assemblea di Assoport. «E' una soluzione buona, crea flessibilità e possibilità di piani di reinserimento e formazione per i lavoratori» ha detto Delrio, aggiungendo che «c'è una parte del lavoro portuale che risente dei picchi e della variabilità, serve perciò che le Autorità abbiano questa flessibilità che è stata formalizzata» dal Cdm di lunedì. Nel correttivo «c'è un tema sulle pensioni e un problema di coperture, ma sul resto tutto bene» ha continuato il ministro che rispondendo a una domanda sulla possibilità che questo decreto possa far saltare lo sciopero previsto dai lavoratori portuali per il 15 Dicembre ha dichiarato «penso che sia una risposta importante perché dà molto respiro, poi io faccio il mio mestiere e i sindacalisti il loro».

disco verde dal consiglio dei ministri al decreto

Una licenza zero sui prodotti utilizzabili anche per torture

Per prestare servizi di intermediazione o di esportazione di prodotti e merci soggette al regolamento anti-tortura, che potrebbero cioè essere utilizzati anche per infliggere torture pur essendo destinati ad altre finalità commerciali, l'operatore deve richiedere il rilascio di un' autorizzazione specifica individuale. Viene poi introdotta la cosiddetta «licenza zero», presente da tempo negli ordinamenti di altri Paesi Ue, che attesta che un determinato bene potrà essere liberamente esportato. Allo stesso modo, viene estesa ai servizi d' intermediazione collegati a beni non presenti nelle liste la «clausola onnicomprensiva mirata», comunemente detta catch all, che consente all' Autorità competente di assoggettare ad autorizzazione un' operazione di esportazione altrimenti libera, qualora si riceva notizia di un utilizzo finale sensibile e connesso alla proliferazione di armamenti in paesi terzi soggetti a embargo o di armi di distruzione di massa.

Per chi non rispetta le regole scatta la pena della multa o, nei casi più gravi, della reclusione fino a sei anni, nonché della confisca delle merci, ovvero della sospensione o ritiro della relativa licenza o sospensione dall' attività d' esportazione.

Lo si prevede nel decreto legislativo approvato l' 11 dicembre sera dal consiglio dei ministri, recante disposizioni sull' esportazione di prodotti e di tecnologie a duplice uso e sanzioni in materia di embarghi commerciali e di esportazione di materiali proliferanti, attuativo della delega al governo di cui all' articolo 7 della legge 12 agosto 2016 n.170. Il decreto stabilisce la disciplina generale e di dettaglio riguardo al regime dei prodotti e delle tecnologie a duplice uso (cioè di quei beni e di quelle tecnologie utilizzabili in applicazioni civili ma anche nella produzione, nello sviluppo e nell' utilizzo di beni militari), delle sanzioni in materia di embarghi commerciali, di commercio di strumenti di tortura, nonché per ogni tipologia di operazione di esportazione di materiali proliferanti (materiali suscettibili di favorire la proliferazione di armi di distruzione di massa).

Il testo, inoltre, opera una regolamentazione delle sanzioni per la violazione delle norme sul commercio di determinate merci che potrebbero essere utilizzate per la pena di morte, la tortura o altri trattamenti o pene crudeli, inumane o degradanti e per la violazione delle disposizioni concernenti misure restrittive e

di embarghi commerciali adottati dall' Unione, definendone la cornice sanzionatoria.

Porti. Varato un decreto con disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 concernente le Autorità portuali. Gli interventi più significativi riguardano: l' introduzione di norme di semplificazione in tema di pianificazione portuale; la previsione del riferimento al Piano dell' organico del porto, con la riforma del lavoro portuale; il richiamo delle norme in materia di inconferibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico; l' introduzione della possibilità di approvare varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, che prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei.

Diffusione delle specie esotiche invasive.

Altro sì definitivo è giunto al decreto di adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (Ue) n.

1143/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, recante disposizioni volte a prevenire e gestire l' introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive.

Esso stabilisce le norme atte a prevenire, ridurre al minimo e mitigare gli effetti negativi sulla biodiversità causati dall' introduzione e dalla diffusione, sia deliberata che accidentale, delle specie esotiche invasive all' interno dell' Unione europea, nonché a ridurre al minimo e mitigare l' impatto che queste specie possono avere per la salute umana o l' economia, attraverso tre tipi di intervento: la prevenzione, la diagnosi precoce e l' eradicazione rapida e, infine, la gestione.

Il decreto definisce i divieti relativi alle specie esotiche invasive, prevedendo sanzioni penali e amministrative; istituisce il sistema di sorveglianza delle specie esotiche invasive; disciplina le misure di eradicazione rapida, le deroghe, le misure di emergenza, nonché quelle misure di ripristino degli ecosistemi danneggiati e il recupero dei costi; introduce, infine, l' obbligo di denuncia del possesso di esemplari di specie esotiche invasive.

Cooperazione degli organismi nazionali alla normazione europea. Varato anche in questo caso in via definitiva un decreto di «Adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (Ue) n.

1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea e della direttiva (Ue) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d' informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell' informazione». L' obiettivo è quello, da un lato, di favorire la partecipazione dei soggetti interessati alla normazione europea, dall' altro di garantire una certa uniformità, soprattutto nel caso di specifiche tecniche in mercati di prodotti o di servizi in cui la compatibilità o l' interoperabilità con altri prodotti o sistemi sono essenziali.

Nomine. Ok alla nomina di Fabrizio Cafaggi a Consigliere di Stato, nell' ambito della quota dei posti riservati al governo.

ECONOMIA

Riforma dei porti Sindaci tagliati fuori



Graziano Delrio

■ A pagina 11

NELLA PRIMA assemblea programmatica della nuova Assoport, che si è tenuta ieri nel raffinato auditorium delle scuderie di palazzo Artieri, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio ha confermato che il consiglio dei ministri nella serata di lunedì ha approvato il decreto "correttivo" alla legge di riforma dei porti. E il "correttivo" contiene tra l'altro la norma che esclude i politici, ovvero coloro che ricoprono cariche pubbliche elettive, dai comitati di gestione delle Autorità di sistema portuale. Un siluro che colpisce in particolare le aspirazioni del sindaco di Livorno Filippo Nogarini, riammesso un mese fa dal Tar nel comitato dell'Autorità di Stefano Corsini, che inizialmente lo aveva escluso interpretando la volontà dello stesso Delrio. Il sindaco Nogarini si era fatto anche parte dirigente di una campagna dell'Anci, l'associazione dei Comuni italiani nella quale presiede il raggruppamento dei comuni portuali, per eliminare dal testo del "correttivo" la norma contro i sindaci, sostenendo - insieme ai colleghi anche di sinistra - che la pianificazione dei porti non può prescindere dalla condivisione dei Comuni.

MA HA PREVALSO la linea di

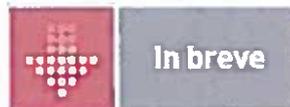


ATTRITI Il ministro Graziano Delrio e il sindaco Filippo Nogarini

Delrio: anche se la battaglia sembra ancora aperta nelle sedi istituzionali attraverso le quali il "correttivo" dovrà alla fine passare. Da parte sua il sindaco di Livorno Nogarini, informato della decisione, ha commentato definendola "una inutile prepotenza" contro di lui. Lunedì ci sarà un'assemblea delle città portuali dell'Anci nel corso della quale ha detto ancora Nogarini - si deciderà il da farsi per difendere la ri-

chiesta, espressa a suo tempo in modo unanime, di non tagliar fuori i sindaci.

NELL'ASSEMBLEA di ieri, il presidente di Assoport Zeno D'Agostino ha delineato i compiti dell'associazione dei "sistemi" portuali sottolineando che sarà impostato un lavoro di squadra coinvolgendo la partecipazione diretta dei presidenti degli stessi sistemi. E se ne è avuto un esempio nelle relazioni tecnico-pro-



In breve

La conferma

La conferma è arrivata dal ministro in persona nella prima assemblea programmatica della nuova Assoport, tenutasi ieri a palazzo Artieri di Roma

Siluro a Nogarini

Il «siluro» colpisce in particolare le aspirazioni del sindaco di Livorno Filippo Nogarini, riammesso un mese fa dal Tar nel comitato dell'Autorità di Corsini

grammatiche che sono state svolte, in tempi strettamente contingenti, da dodici presidenti e dal commissario governativo dell'unico porto ancora senza vertice (Gioia Tauro). Particolarmente seguita la relazione del presidente del "sistema" Livorno-Piombino Stefano Corsini sulla pianificazione del potenziamento infrastrutturale dei porti italiani e dei loro collegamenti terrestri.

A.F.

Porti: Trieste, Propeller d'Oro alla presidente del FVG Serracchiani

Agenti marittimi premiano impegno Governo, Rfi e Porto Franco



(ANSA) - TRIESTE, 12 DIC - "Per il costante impegno a favore del Porto di Trieste, per avere stabilito un proficuo dialogo con il Governo centrale, per aver contribuito a ristabilire buoni rapporti tra il territorio e Rete ferroviaria italiana, per avere collaborato all'approvazione del Decreto attuativo del Porto Franco di Trieste, per essere stata protagonista di una collaborazione politica e istituzionale, che ha consentito un chiaro e trasversale supporto allo sviluppo dei traffici, dell'occupazione e dell'economia del territorio". Con queste motivazioni, ieri sera a Trieste, il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbin, ha assegnato a Debora Serracchiani - presidente della Regione Friuli Venezia Giulia - il riconoscimento annuale a personalità o associazioni che si sono particolarmente distinte nel favorire scambi commerciali o sviluppo economico.

"Ringrazio il capitano Zerbin - ha detto Serracchiani - anche perché in questi anni tutto il lavoro che è stato fatto per il Porto, oltre all'impegno istituzionale, è riuscito anche perché è stata una missione collettiva. Se non fosse stato un sogno collettivo non ci saremmo riusciti". Ha inoltre ricordato due momenti salienti dell'operazione di rilancio dello scalo giuliano, l'accordo con la Baviera e il Decreto attuativo per il Porto Franco.

Il premio è stato consegnato, assieme al presidente del Propeller, dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza e dal segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Mario Sommariva, alla presenza del Comandante Luca Sancilio, che dirige la Capitaneria di porto di Trieste.

Propeller d'oro 2017: premiata la presidente FVG Debora Serracchiani



TRIESTE – Per il costante impegno a favore del Porto di Trieste, per avere stabilito un proficuo dialogo con il Governo centrale, per aver contribuito a ristabilire buoni rapporti tra il territorio e Rete ferroviaria italiana, per avere collaborato all'approvazione del Decreto attuativo del Porto Franco di Trieste, atteso da decenni, per essere stata protagonista di una collaborazione politica ed istituzionale che ha consentito un chiaro e trasversale supporto allo sviluppo dei traffici, dell'occupazione e dell'economia del territorio. Con queste motivazioni, ieri sera a Trieste, il presidente del Propeller Club Fabrizio Zerbini ha assegnato a Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, il riconoscimento che ogni anno si consegna a personalità o associazioni che si sono particolarmente distinte nel favorire scambi commerciali o sviluppo economico.

«Ringrazio il capitano Zerbini, anche perché, in questi anni, tutto il lavoro che è stato fatto per il Porto, oltre all'impegno istituzionale, è riuscito anche perché è stata una missione collettiva. Se non fosse stato un sogno collettivo non ci saremmo riusciti». Con queste parole la presidente Serracchiani ha voluto ringraziare il Propeller Club e più in generale gli operatori portuali, ricordando due momenti salienti dell'operazione di rilancio dello scalo giuliano, portata avanti negli ultimi anni: l'accordo con la Baviera e il Decreto attuativo per il Porto Franco di Trieste.

Il premio è stato consegnato, assieme al presidente del Propeller, dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, e dal segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Mario Sommariva, alla presenza del comandante Luca Sancilio, che dirige la Capitaneria di porto di Trieste.

“Il Propeller Club non è solito attribuire questo premio a figure politiche. Ciò perché si rischia di essere fraintesi e considerati di parte, anche quando il politico in questione sia meritevole di riconoscimento per il lavoro svolto. Lo statuto del Propeller – ha ricordato il presidente Fabrizio Zerbini -, tra l'altro, spiega chiaramente come l'associazione non abbia carattere politico, ma esclusivamente culturale e d'informazione”.

Nel 2016 il riconoscimento è stato ritirato dall'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono.

“Per il costante impegno nel rilancio del porto di Trieste”



Trieste, 12 dicembre – Per il costante impegno a favore del Porto di Trieste, per avere stabilito un proficuo dialogo con il Governo centrale, per aver contribuito a ristabilire buoni rapporti tra il territorio e Rete ferroviaria italiana, per avere collaborato all’approvazione del Decreto attuativo del Porto Franco di Trieste, atteso da decenni, per essere stata protagonista di una collaborazione politica ed istituzionale che ha consentito un chiaro e trasversale supporto allo sviluppo dei traffici, dell’occupazione e dell’economia del territorio.

Con queste motivazioni, ieri sera a Trieste, il presidente del Propeller Club Fabrizio Zerbini ha assegnato a Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, il riconoscimento che ogni anno si consegna a personalità o associazioni che si sono particolarmente distinte nel favorire scambi commerciali o sviluppo economico.

«Ringrazio il capitano Zerbini, anche perché, in questi anni, tutto il lavoro che è stato fatto per il Porto, oltre all’impegno istituzionale, è riuscito anche perché è stata una missione collettiva. Se non fosse stato un sogno collettivo non ci saremmo riusciti». Con queste parole la presidente Serracchiani ha voluto ringraziare il Propeller Club e più in generale gli operatori portuali, ricordando due momenti salienti dell’operazione di rilancio dello scalo giuliano, portata vanti negli ultimi anni: l’accordo con la Baviera e il Decreto attuativo per il Porto Franco di Trieste.

Il premio è stato consegnato, assieme al presidente del Propeller, dal sindaco di Trieste, Roberto Di-piazza, e dal segretario generale dell’Autorità di sistema portuale, Mario Sommariva, alla presenza del comandante Luca Sancilio, che dirige la Capitaneria di porto di Trieste.

“Il Propeller Club non è solito attribuire questo premio a figure politiche. Ciò perché si rischia di essere fraintesi e considerati di parte, anche quando il politico in questione sia meritevole di riconoscimento per il lavoro svolto. Lo statuto del Propeller – ha ricordato il presidente Fabrizio Zerbini -, tra l’altro, spiega chiaramente come l’associazione non abbia carattere politico, ma esclusivamente culturale e d’informazione”.

Nel 2016 il riconoscimento è stato ritirato dall’amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono. Questo, invece, l’elenco completo dell’Albo d’oro:

2003 BARCOLA-GRIGNANO (BARCOLANA)

2004 MICHELE LA CALAMITA

2005 DARIO SAMER

2006 ERNESTO ILLY

2007 LUIGI CATTARUZZA

2008 FRATELLI COSULICH

2009 ASSICURAZIONI GENERALI

2010 non assegnato

2011 non assegnato

2012 non assegnato

2013 PIERLUIGI MANESCHI

2014 FRANCESCO PARISI

2015 OSCAR ZABAI

2016 FINCANTIERI

2017 DEBORA SERRACCHIANI

Il porto

Depositi Lng, Eni al lavoro per il porto di Genova

L'annuncio dell'ad Descalzi "Avviato con l'autorità un discorso importante".

Assemblea Assoport, Delrio "Correttivo, soluzione buona"

Eni sta collaborando con l'autorità portuale di Genova per la realizzazione di depositi (bunkeraggi) di gas naturale liquefatto (gnl) nell'ottica di alimentare navi con motori a gas o dual fuel. Ne parla Claudio Descalzi, ad del gruppo Eni. Dal 2020 l'Imo-International Maritime Organization consentirà la circolazione di navi nel Mediterraneo settentrionale e in altre aree solo a navi con basse emissioni, mettendo fuori gioco l'inquinante combustibile delle attuali navi (heavy fuel oil). Insomma, «arrivano le navi a

gas - sintetizza Descalzi - studiamo il Gnl a Gela e anche a Genova abbiamo un discorso importante per il futuro a basse emissioni per il grosso del traffico marittimo. Abbiamo un progetto con il porto di Genova, siamo molto contenti di collaborare su depositi costieri e sulla catena del freddo», chance questa che deriva dal fatto che il gnl è gas raffreddato a oltre "meno 168 gradi", diventando così liquido e trasportabile da navi gasiere, sorta di enormi termos galleggianti.

E sempre in tema di porti, si segna l'intervento del ministro dei Trasporti Graziano Delrio all'assemblea di Assoport a Roma, dopo l'approvazione del decreto correttivo sul lavoro portuale approvato lunedì dal consiglio dei ministri. «È una soluzione buona, crea flessi-

bilità e possibilità di piani di reinserimento e formazione per i lavoratori - dice Delrio - C'è una parte del lavoro portuale che risente dei picchi e della variabilità, serve perciò che le autorità abbiano questa flessibilità che è ieri è stata formalizzata». Nel correttivo «c'è un tema sulle pensioni e un problema di coperture, ma sul resto tutto bene» continua Delrio che rispondendo a una domanda sulla possibilità che questo decreto possa far saltare lo sciopero previsto dai lavoratori portuali per il 15 dicembre dichiara «Penso sia una risposta importante perché dà molto respiro, poi lo faccio il mio mestiere e i sindacalisti il loro».

Sul fronte Assoport, invece, interviene il presidente Zeno DOAgostino. «Siamo in fase di chiusura di

un percorso governativo, dobbiamo vedere quello che è successo in questi anni ma vogliamo soprattutto definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana, abbiamo tutte le carte in regola per farlo - spiega - Mai come oggi dobbiamo fare squadra, saluteremo un ministro, una struttura che ci ha aiutato, e non abbiamo molte idee di quello che ci aspetta nel futuro, ma dobbiamo essere in grado di definire dove dobbiamo andare, a prescindere dagli interlocutori politici che avremo nei prossimi mesi. La portualità non è un problema settoriale, lo sviluppo dei porti, della logistica e della manifattura a questi correlati: "è un problema del paese».

-(n.b.)

Navi e politica

Le mani cinesi sui porti europei

In quindici anni le partecipazioni in infrastrutture sono passate da 8 a 30

ALBERTO QUARATI

GENOVA. L'iniziativa Belt and Road (il maxi-piano cinese nato nel 2014, e che al netto delle frequenti ridenomiazioni ha come obiettivo quello di aumentare attraverso le infrastrutture l'influenza economica della Cina sull'Europa) ha portato negli ultimi anni al moltiplicarsi di investimenti da parte di terminalisti e compagnie di navigazione del Paese asiatico sulle banche del Vecchio Continente.

Un recente studio di Drewry, società inglese punto di riferimento nelle analisi economiche per il settore marittimo, ha sottolineato come questa tendenza sia ulteriormente cresciuta nel terzo trimestre di quest'anno: «Gli investitori cinesi - spiega Neil Dekker, responsabile per Drewry delle analisi sul ramo contenitori - vogliono e possono pagare un premio per i beni e le società acquistate nei porti».

Se nel 2002 le partecipazioni cinesi nei terminal container europei erano otto, quest'anno sono salite a 30. Ma la scalata non è destinata a fermarsi, come sottolinea Dekker, perché in questo momento le banche cinesi che stanno sostenendo gli investimenti ispirati da Pechino sui porti europei finanziano queste operazioni con tassi tra il 2,5 e il 3,5%, e questo a parere degli esperti sta a significare che l'obiettivo è certamente quello di predisporre, dove se ne presenti l'opportunità, offerte il più possibile aggressive, e comun-

que tese a mettere in difficoltà un'eventuale concorrenza.

Cosco è azionista al 30% del terminal Apm in costruzione a Vado Ligure, mentre Napoli ha registrato a luglio 2016 il disimpegno del gruppo statale cinese dal Terminal Conateco di Napoli. Ma al di là delle vicende italiane, i colpi più significativi messi a segno nel contesto della strategia di Pechino sono l'acquisizione della maggioranza porto greco del Pireo nel secondo semestre dello scorso anno, l'annuncio a giugno 2017 dell'ingresso al 51% nel Terminal Noatum di Valencia, la conferma a marzo

2016 da parte del gruppo China Merchant dell'investimento nello scalo lituano di Klaipeda, e ancora - il caso più recente - l'acquisizione nel mese di novembre e ancora da parte di Cosco Shipping della totalità del Terminal di Zeebrugge, ceduto da Apm, il braccio portuale del gruppo danese Maersk.

Nel 2014 - quando i cinesi entrarono con una quota del 24% - quello di Zeebrugge era un terminal in crisi, situazione comune alle strutture in tanti porti di media grandezza penalizzati dalla razionalizzazione delle linee marittime a favore dei grandi snodi continentali, come ad esempio Rotterdam. La presenza dei cinesi ha cambiato le carte in tavola, perché insieme alla partecipazione nel terminal, Cosco ha riportato alcune linee su questo scalo, che nella strategia

del gruppo risulta una buona base per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi.

L'ad del terminal, Joachim Cocns, spiega però che anche Zeebrugge va interpretata come il punto di una rete: per Cosco non avrebbe avuto cioè senso concentrare sullo scalo una parte delle proprie strategie se alle spalle non ci fossero state le altre basi per le linee in Spagna e Grecia. Nel quadro della Belt and Road, il porto di Zeebrugge rappresenta anche un terminal di terra, essendo da metà di quest'anno collegato direttamente con la Cina da un servizio di treni merci con quattro partenze a settimana, mentre l'Autorità portuale sta portando avanti una trattativa con alcune società di logistica, sempre cinesi, per aprire un centro di distribuzione e assemblaggio delle merci.

Il prossimo passaggio di questa strategia sarà dirottare gli investimenti dalle infrastrutture alle società che le gestiscono, come dimostra ad esempio l'acquisizione da parte di China Merchants del 49% di Terminal Link, la società terminalistica della compagnia di navigazione francese Cma Cgm; o ancora, puntare più forte sulle infrastrutture di terra, come dimostrano le pressioni cinesi per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra Budapest e Belgrado, funzionale all'ampliamento dell'area di influenza del porto del Pireo.

- segue

2,5%

Il tasso
applicato dalle
banche cinesi a chi
fa shopping in Europa

30%

la partecipazione
di Cosco nella nuova
piattaforma portuale
di Vado Ligure

51%

la quota
detenuta dai cinesi
nel Terminal Noatum
di Valencia



Il terminal container del Pireo, avamposto nel Mediterraneo degli Interessi marittimi cinesi

MASSIMO MINELLA

Da un anno esatto al timone di Palazzo San Giorgio, Paolo Signorini traccia le linee-guida di un piano di sviluppo che punta verso il Nord Europa, ma anche verso Oriente. Il presidente dell'autorità che unisce gli scali di Genova e Savona condivide l'attenzione sempre più forte nei confronti della Cina. Ma invita anche a guardare un po' più vicino, se si vuole crescere ancora: alla Svizzera, in particolare, crocevia di un traffico antico che può tornare d'attualità. Da lì, da Zurigo, il presidente dell'autorità ha partecipato al road show del ministero dello Sviluppo Economico sulle opportunità dell'interscambio con la Svizzera, dall'immobiliare all'alimentare fino alla portualità e logistica, tema affidato appunto a Signorini. **Ma c'è davvero interesse per la nostra portualità, presidente Signorini? O siamo di fronte a un tema che ricorre ciclicamente ma che alla fine rimane a livello di dibattito?** «C'è un interesse fortissimo per tutta la filiera dello shipping, c'è energia, c'è interesse da parte degli operatori. Io avverti chiaramente». **Aspettano il terzo valico?** «Sono interessati già ora ai nostri porti. La Svizzera è già arrivata in Lombardia, ma senza i volumi che la portualità e la logistica possono garantire non si può considerare conclusa l'operazione. Per questo ci troviamo di fronte a un'opportunità unica, hanno un

Intervista

Paolo Signorini: "Dalla Cina alla Svizzera così il porto può decollare"

forte bisogno del mare e dei traffici che noi offriamo». **Se ne parla da molto tempo...** «Ma lo scenario oggi è differente rispetto a quello di dieci anni fa. Siamo intervenendo su tanti fronti, infrastrutturali e logistici, ma anche burocratici e



Signorini
Il presidente
dell'autorità
portuale del Mar
Ligure Occidentale
(che riunisce gli
scali di Genova,
Savona e Vado Ligure)

Paolo Signorini al timone dell'ente da un anno scommette sul recupero dei traffici diretti in Svizzera con le nuove infrastrutture

normativi». **Possiamo stimare quanto vale una simile operazione che non riguarda solo la Svizzera ma anche il Sud della Germania?** «Faccio una premessa: quest'anno il porto di Genova farà il suo nuovo record, 2,6 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi n.d.r.) su una capacità complessiva che oggi non potrebbe superare i tre milioni». **Allora siamo noi che dobbiamo aspettare il terzo valico?** «Sarà sicuramente decisivo, ma con i lavori che sono già in corso oggi possiamo salire parecchio. Penso alla piattaforma di Vado, al potenziamento del Vte, a Calata Bettolo. Con questo si può

arrivare a 4 milioni e mezzo, 5 milioni di teu. Ecco il delta fra quello che vale oggi il porto di Genova e quello che potremo fare con i nuovi spazi disponibili può essere la quota che va in Svizzera. Perché, diciamo, 1,2,6 milioni di oggi sono tutti nostri, al Nord può andare il resto». **Resta il problema dei tempi...** «Ma guardi che qualcosa di immediato noi possiamo già farlo oggi, soprattutto puntando di più sulla ferrovia. Lo squilibrio che c'è fra Nord e Sud Europa può già essere recuperato oggi, anche se in parte». **L'altra direttrice su cui puntare è la via della Seta, anche se nel movimento contrario a quello storico, da Oriente a Occidente. Siamo davvero di fronte a una rotta vincente?** «Non faccio proclami e qualche volta posso anche sbagliare, ma mi sono sempre mosso in buona fede e fin dall'inizio, parlando nelle varie assemblee pubbliche, ho rimarcato ogni volta i segnali forti in arrivo dall'Oriente. Oggi posso semplicemente ribadire, ho segnali forti della volontà della Cina di puntare sul Tirreno e in particolare sui nostri porti. E peraltro ne ho avuto conferma proprio in questi ultimi giorni». **Si riferisce alla visita del vicepremier cinese Ma Kai?** «Sì, certo. È venuto a capo di una folla delegazione governativa per visitare tre siti. Non è venuto a caso con un itinerario libero, ma ha fatto tappe mirate, mostrandosi sempre molto preparato. Qualcosa vorrà pur dire».

Foto: P. P. / Contrasto



Pitto: nuove opportunità interscambio con la Cina

GENOVA - Dalla missione a Hong Kong e Shenzhen di fine Novembre, organizzata dal Propeller club, gli spedizionieri genovesi sono tornati con un gemellaggio con i colleghi di Hong Kong e un'opportunità di crescita in più.

«La logistica legata all'e-commerce è in forte sviluppo - spiega (continua a pagina 2)



Partecipanti alla missione a Hong Kong organizzata dal Propeller

Pitto: nuove opportunità

Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova - tutti gli spedizionieri che abbiamo incontrato ci hanno chiesto un punto di appoggio o assistenza in Italia soprattutto per sdoganamento e consegna della merce al cliente finale. Ci sono molti esportatori e operatori cinesi che vendono via internet a clienti italiani, ma per chi compra c'è l'incognita dei costi della spedizione e di quello che succederà in dogana. Quindi c'è l'opportunità per lo spedizioniere doganale di integrarsi in questi circuiti e aiutare le parti ad avere maggiore certezza e chiarezza dei costi».

Oggi le spedizioni dalla Cina si fanno soprattutto per via aerea. «Ma in futuro è prevedibile che possano essere anche via mare» sottolinea Pitto. «Ci sono piattaforme, anche online - prosegue - che consolidano le spedizioni, mettono insieme i singoli pacchi e inviano via aereo, ma se i volumi dovessero aumentare, come è probabile, molte delle aziende cinesi che esportano tramite siti come Alibaba dovranno avere una base logistica in Europa, quindi spedire via mare grandi quantità di merce e poi fare le consegne da un magazzino in Italia o in Europa: con tempi più rapidi e magari costi finali inferiori».

Di questo, ma anche del porto di Genova come terminal nel Mediterraneo per la nuova Via della seta, hanno parlato i protagonisti della missione a Hong Kong. Fra gli altri c'era il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, che in Italia porta avanti la battaglia - sostenuto anche dal sindaco Marco Bucci - di trasformare le Autorità in società per azioni, anche se il tema lascia freddo il ministro Delrio. «Io sono d'accordo. Se l'Autorità avesse forma di Spa potrebbe avere meno burocra-

zia e procedure più rapide e snelle, non tempi biblici anche per le cose più banali come avviene ora».

A Genova e Savona approvata pianta organica

GENOVA - Il comitato di gestione ha approvato l'armonizzazione delle contrattazioni dei dipendenti della nuova AdSP del Mar Ligure Occidentale, ultimo tassello a completamento del processo di unificazione tra le ex Autorità portuali di Savona e Genova. Dopo l'approvazione della nuova pianta organica - sottolinea una nota (segue a pagina 7)

A Genova e Savona

dell'Autorità - si chiude così entro i termini previsti uno dei compiti imposti dalla riforma dei porti che, un anno fa, ha istituito le Autorità di Sistema. L'AdSP del Mar Ligure Occidentale può chiudere, quindi, il suo primo anno di vita tralasciando gli obiettivi connessi all'unificazione dei due porti di Genova e Savona: il documento unico di programmazione economica, la riorganizzazione aziendale e il piano operativo complessivo degli investimenti.

Nel corso della riunione, è stato rilasciato anche il parere positivo al subingresso parziale della Spinelli s.r.l. nella concessione demaniale marittima precedentemente in capo al Terminal Rinfuse Genova s.r.l. per l'utilizzo di una superficie di circa 14.500 mq presso il Ponte ex idroscalo. L'istanza era stata presentata ad inizio 2017, in accordo con TRGE, in virtù del costante aumento dei traffici del gruppo Spinelli che ha anche evidenziato le previsioni di un'ulteriore crescita delle sue movimentazioni nei prossimi anni e presentando un piano di impresa che attesta investimenti per circa 8 milioni di euro.

Torna a Livorno per quinto anno la manifestazione Natale in Fortezza Porto 2000, «AdSp» e Camera di Commercio presentano «Cenerentola» per la città e la Toscana

LIVORNO - A Palazzo Rosciano si è tenuta ieri mattina la conferenza stampa di presentazione della quinta edizione della manifestazione Natale in Fortezza, dal titolo "Natale con Cenerentola".

Porto di Livorno 2000 insieme ad Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ed alla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno organizzano l'evento per il week-end di Natale sabato 16 e domenica 17 Dicembre.

La manifestazione ha ricevuto il patrocinio della Regione Toscana e del Comune di Livorno, mentre anche quest'anno la Fondazione Teatro Goldoni sarà partner tecnico. (continua a pagina 2)

Porto di Livorno AdSp e Cciaa

La favola scelta per questa edizione è Cenerentola, un tema suggerito anche dalla ricorrenza del bicentenario dall'opera omonima del celebre Gioachino Rossini.

La proposta spettacolare rimane quella degli anni scorsi: un percorso itinerante negli angoli più suggestivi della Fortezza Vecchia, dall'ipogeo fino al Mastio di Matilde dove la storia del classico Disney

viene mixata al tema del Natale fino all'incontro con Babbo Natale in Sala Ferretti al quale i bambini potranno consegnare la letterina.

L'evento viene riproposto nella sua articolazione originaria (cinque zone di sosta) con un ingente lavoro di allestimenti e una direzione artistica che fa capo a quasi venti teatranti e artisti che diventeranno i più piccoli. Coinvolti l'associazione teatrale TodoModo di Emanuele Gamba. Per gli allestimenti natalizi la ditta Ghionelli Garden e per il service audio-luci Promos Eventi.

Si parte dalla Sala Canaviglia con la scena "Cenerentola e la Matrigna". Lungo il corridoio della Cannoniera si svolgeranno i due capitoli su "Cenerentola e le sorellastre" e "Cenerentola e la fata madrina". Si passa al piano superiore del monumento, precisamente nella Sala della Cisterna con l'incontro con "il Principe Azzurro e la Matrigna", fino a celebrare il "Gran ballo" di Cenerentola ed il Principe mixato con Babbo Natale e le letterine in Sala Ferretti.

Novità di quest'anno saranno i canti di Natale eseguiti nella Chiesa

della Fortezza dai bambini di alcune scuole primarie della città, oltre al coro delle Voci Bianche del Teatro Goldoni. Il coordinamento dei canti e la direzione artistica saranno affidati all'associazione musicale Pietro Napoli.

Anche quest'anno, come per tutte le trascorse edizioni, l'ingresso sarà gratuito. Erano presenti alla conferenza stampa il presidente dell'AdSp Stefano Corsini, il nuovo presidente della Livorno Porto 2000 Luciano Guerrieri e il segretario generale della Camera di Commercio Pierluigi Giuntoli.

Porto 2000, ecco il nuovo vertice «Privatizzazione? Avanti adagio»

Corsini (Authority): «Si guardi al futuro, smettendo di ricorrere al Tar»

AVANTI adagio con la Porto 2000. Ovvero: come ha ribadito il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini, la privatizzazione del 72% della società che gestisce traghetti e crociere procede nei tempi imposti dalla faticosa rete di adempimenti burocratici e legali per le gare pubbliche. Fare presto e bene, come qualcuno da tempo sollecita? «Meglio bene che presto» ha risposto sardonico l'ingegnere-presidente: consapevole che un'operazione da quasi 100 milioni di euro, articolata da una joint-venture di più società, richiede non solo tanti controlli (in atto da mesi) ma anche ulteriori passaggi che dovranno coinvolgere l'intera comunità portuale e la stessa città per l'influenza che dovrà avere sul waterfront. Roba che richiederà anni.

IL MESSAGGIO, scaturito ieri nel corso dell'incontro a palazzo Rosciano per gli eventi del Natale in Fortezza, è dunque chiaro: spingere sull'acceleratore non si può e non si deve, bisogna sviscerare ogni elemento della gara vinta dai gruppi armatoriali Onorato-Msc perché non ci siano poi elementi che consentano a chi ha perso di mettere i bastoni tra le ruote ricorrendo al Tar. «Una cultura, questa dei ricorsi al Tar - ha detto con un sorriso che non è bastato ad ammorbidire la durezza dell'affermazione - particolarmente diffusa in questo porto e in questa città». Ogni riferimento è voluto anche alla lunga e complicata guerra al Tar tra Comune e Authority per la presenza o meno del sindaco nel comitato di gestione. Tra Rossini e Nogarini conti-



SFIDE Ieri presentati i nuovi vertici della società Porto 2000

CONTROLLI
L'operazione da 100 milioni richiede passaggi delicati che coinvolgono tutta la città

nua il pugilato con cazzotti di ferro in guanti di velluto. Intanto la Porto 2000 ha il nuovo assetto di vertice, che ieri è stato formalmente presentato. C'erano, a fianco di Stefano Rossini, il neo-presidente Luciano Guerrieri, il consigliere riconfermato Pierluigi Giuntoli e la nuova consigliera, Maria Gloria Gian Pollastrini. Ciascuno di

loro ha brevemente parlato di programmi, di volontà di potenziare il settore nel quale sono stati chiamati ad operare, di prospettive di crescita. Anche Massimo Provinciali, segretario generale dell'AdSP e fino a pochi giorni fa presidente proutempore della Porto 2000, ha parlato dei grandi destini della società. Che forse - ma è un dubitativo pleonastico - potrebbe presto trovare anche accordi a Piombino per allargare a quel porto e al 'sistema' Elba la pianificazione delle crociere. Mai dire mai, anche se è presumibile che a Piombino vogliano difendere quanto già esiste nel campo: e



Il processo

La privatizzazione della società che gestisce il traffico passeggeri arriverà il 72% e procede nei tempi previsti per le gare pubbliche

Le prospettive

L'obiettivo dell'autorità portuale è quello non spingere sull'acceleratore ma sviscerare ogni elemento della gara

quanto già funziona. Non mancano, nel frattempo, le cose da fare. «E che stiamo facendo - ha voluto specificare Corsini - come il recupero per il futuro comparto crociere della calata Orlando e dell'Alto Fondale. E la predisposizione della rettifica delle banchine relative». Domandina ingenua: ma non toccherebbe alla Porto 2000 privatizzata? Risposta di Corsini: «Noi manteniamo il 17% nella società. E come tutti sanno, i voti non solo si contano ma anche si pesano». Come a dire: palazzo Rosciano rimane il primo giudice e il primo garante.

A.F.

LA SALUTE DEL PORTO

Il 9% dei traffici italiani passa dalle banchine di Livorno e Piombino

Il comitato di gestione de l'Authority approva il primo piano operativo
Le priorità sono la Darsena Europa e i collegamenti ferroviari

LIVORNO

Sarà messo a gara l'appalto per il servizio di raccolta, trasporto e consegna dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che scalano il porto di Livorno agli impianti di stoccaggio, trattamento ed avviamento allo smaltimento. Nel frattempo il servizio sarà effettuato provvisoriamente dalla società Labromare.

Lo ha deciso ieri il comitato di gestione di palazzo Rosciano, che soprattutto ha approvato il piano operativo triennale 2018-2020, il primo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale da quando è nata.

Il piano, che era stato preventivamente sottoposto all'attenzione dell'organismo di partenariato della Risorsa Mare è

il documento di programmazione realizzato con cadenza triennale e revisionato almeno annualmente. Nelle sue oltre 100 pagine è stata fotografata la situazione presente e passata degli scali di Livorno, Piombino, dell'isola d'Elba e di Capraia e le prospettive future sotto ogni aspetto dell'attività portuale.

Ne emerge come i porti del sistema insieme abbiano movimentato nel 2016 oltre 41 milioni di tonnellate di merce, contribuendo per oltre l'8,7% del traffico complessivo italiano.

Il contributo di Livorno, Piombino, Elba e Capraia nello specifico si attesta sul 4% del traffico nazionale di merci alla rinfusa e oltre il 14% del traffico portuale italiano di merci varie (Ro-Ro, Contenitori e General Cargo) detenendo il pri-

mato nazionale nel comparto del traffico rotabile in termini di tonnellate movimentate e numero di mezzi commerciali sbarcati e imbarcati.

Nel piano uno spazio particolare - e non potrebbe essere altrimenti - occupa il capitolo relativo agli obiettivi, soprattutto infrastrutturali, da raggiungere per portare a compimento le disposizioni dei Piani Regolatori di Livorno e Piombino, che poi confluiranno in un unico Piano Regolatore di Sistema.

Sono definiti prioritari gli interventi di realizzazione della Darsena Europa; il microtunnel e l'allargamento dell'accesso al canale industriale di Livorno; la resecazione della banchina "Calata Orlando" a Livorno (propedeutica assieme al tombamento del Bacino Firenze, alla realizzazione del nuovo

Porto passeggeri); l'insediamento di General Electric a Piombino; il potenziamento della SS 398 e l'accesso viario nord alle aree portuali di Piombino.

E poi un capitolo fondamentale riguarda le opere relative ai collegamenti ferroviari: l'Authority intende dar corso alla "cura del ferro" allineando agli standard nazionali, europei e commerciali, l'offerta della rete infrastrutturale ferroviaria a servizio dei porti di Livorno e di Piombino, promuovendo o realizzando direttamente l'interconnessione Porto Livorno-Interporto Vespucci; la connessione ferroviaria tra Interporto e linea Pisa-Collesalveti-Vada; il bypass della stazione di Pisa collegamento via Pontedera, il potenziamento del passante appenninico tra Prato e Bologna, completando l'interconnessione col corridoio Scandinavo Mediterraneo.

La Darsena Toscana, cuore pulsante del traffico del nostro porto



Dal Comitato di gestione dell'AdSp a Palazzo Rosciano

Approvato Pot 2018-2020 Gara per il servizio di raccolta rifiuti delle navi

LIVORNO - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, riunitosi lunedì pomeriggio, ha approvato il Piano operativo triennale 2018-2020. Il documento del "Pot" è stato preventivamente sottoposto all'attenzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, riunitosi a Livorno il 7 Dicembre, che ha espresso parere favorevole. Il Pot verrà assoggettato a revisione tra sei mesi, prima del previsto aggiornamento annuale.

Il Comitato ha inoltre espresso parere favorevole an-

che su altre importanti questioni all'ordine del giorno della seduta a Palazzo Rosciano.

Tra queste, quella relativa alla concessione quadrennale del servizio di raccolta, trasporto e consegna dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che scalano il porto di Livorno agli impianti di stoccaggio, trattamento ed avviamento al recupero/smaltimento esistenti nel porto. In base all'art. 6, comma 4, lettera c, della Legge n. 84/91 e del D. M. 14 No-

(continua a pagina 2)



La riunione del Comitato di gestione che ha approvato il Pot

Approvato Pot 2018-2020

vembre 1994, il servizio rientra tra quelli di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale, ed è previsto l'espletamento di gara di appalto per la concessione del servizio, tramite procedura aperta, da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 6, del D. Lgs. n. 50/2016.

Voto a favore anche in ordine al rilascio di un titolo concessorio demaniale provvisorio alla società Labromare in attesa della definizione delle procedure di gara di cui al punto precedente, così come al rilascio di una concessione demaniale provvisoria a favore della Società Labromare Srl presso la Darsena Petrolifera, in attesa della definizione delle procedure di gara di cui al secondo punto.

Sono state inoltre rilasciate sei concessioni demaniali marittime della durata di 48 mesi a:

società Eni Spa - Div. Refining & Marketing, allo scopo di mantenere un distributore di carburante e lubrificanti per autotrazione presso gli Scali Ciadini;

società E-Distribuzione spa allo scopo di mantenere cabine elettriche ed apparecchiature necessarie alla distribuzione di energia elettrica in ambito portuale;

Bianconi Emiliano allo scopo allo scopo di utilizzare un chiosco ed un'area scoperta asservita, per esercitare la propria attività di ristorazione senza somministrazione, con preparazione di cibi da asporto e commercio al dettaglio di piatti freddi / caldi e bevande;

Circolo della Pesca Ponte di Marmo allo scopo occupare uno specchio acqueo e passerelle per l'or-

mezzo delle imbarcazioni dei propri soci;

La. mar. sub. Snc di Paggini & C. per l'utilizzo di un'area, ubicata in radice del Molo Italia, da destinare allo svolgimento della propria attività di lavori subacquei;

Congregazione Olandese Alemanna allo scopo di utilizzare uno specchio acqueo con passerelle per l'ormeggio delle imbarcazioni dei propri soci.

Il Comitato ha infine rilasciato una concessione demaniale marittima della durata di dodici mesi ad Assonautica, sede di Livorno, allo scopo di mantenere un manufatto ad uso ufficio, un fabbricato ed un'area scoperta.

Pot Livorno-Piombino presentato al Partenariato

LIVORNO - Passo dopo passo si delinano le strategie del "sistema" portuale di Stefano Corsini. È stato infatti presentato all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, riunitosi per la prima volta a Livorno dopo la seduta inaugurale a Piombino, il Piano Operativo Triennale 2018-2020. Il Pot è un documento di programmazione

(segue a pagina 7)

Pot Livorno- Piombino

realizzato con cadenza triennale e revisionato almeno annualmente. Al suo interno sono definite le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a perseguire il raggiungimento degli obiettivi. Le oltre 100 pagine fotografano la situazione presente e passata degli scali di Livorno, Piombino, dell'Isola d'Elba e di Capraia, le prospettive future sotto ogni aspetto dell'attività portuale. La prima parte del POT è dedicata ai mercati di produzione e di consumo di riferimento europei ed extra europei e al posizionamento strategico complessivo del nodo logistico integrato nel contesto nazionale. I porti

del sistema - si legge nella nota del Pot - insieme hanno movimentato nel 2016 oltre 41 milioni di tonnellate di merce, contribuendo per oltre l'8,7% del traffico complessivo italiano. La AdSP del MTS contribuisce peraltro al 4% del traffico nazionale di merci alla rinfusa e oltre il 14% del traffico portuale italiano di merci varie (Ro-Ro, Contenitori e General Cargo) detenendo il primato nazionale nel comparto del traffico rotabile in termini di tonnellate movimentate e numero di mezzi commerciali sbarcati/imbarcati. Dopo una disamina sulle potenzialità dei due scali con riferimento alle varie tipologie merceologiche, il POT si sofferma sul porto digitale, sull'industria 4.0 e sui macro obiettivi da raggiungere nel futuro: dalla realizzazione della AdSP unica, con la revisione e accorpamento delle funzioni, alla preven-

zione della corruzione, promozione della trasparenza; dalla formazione del personale alla istituzione dello sportello unico amministrativo; dal rafforzamento dell'E-Government alla redazione dei nuovi regolamenti unificati, sino al rafforzamento di accordi e partenariati per lanciare azioni di sistema. Uno spazio particolare occupa il capitolo relativo agli obiettivi, soprattutto infrastrutturali, da raggiungere per portare a compimento le disposizioni dei Piani Regolatori di Livorno e Piombino, che poi confluiranno in un unico Piano Regolatore di Sistema. Sono definiti prioritari gli interventi di realizzazione della Darsena Europa; il microtunnel e l'allargamento dell'accesso al canale industriale di Livorno; la resecazione della banchina "Calata Orlando" a Livorno (propedeutica

insieme al tombamento del Bacino Firenze, alla realizzazione del nuovo Porto passeggeri); l'insediamento di General Electric a Piombino; il potenziamento della SS 398 e l'accesso viario nord alle aree portuali di Piombino. Un capitolo fondamentale riguarda le opere relative ai collegamenti ferroviari: l'AdSP intende dar corso alla "cura del ferro" allineando agli standard nazionali, europei e commerciali, l'offerta della rete infrastrutturale ferroviaria a servizio dei Porti di Livorno e di Piombino, promuovendo o realizzando direttamente: l'interconnessione Porto Livorno-Interporto Vespucci; la connessione ferroviaria tra Interporto e linea Pisa - Collesalveti - Vada; il bypass della stazione di Pisa/collegamento via Pontedera, il potenziamento del passante appenninico tra Prato e Bologna, completando l'interconnessione con il corridoio Scandinavo Mediterraneo.

Il Nautilus

La Commissione Nautica di Confindustria Toscana a Marina Cala de' Medici



ROSIGNANO – Doppio appuntamento al Porto turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici, sempre più crocevia per confronti e scambi d'idee, sul tema "Nautica e Portualità". Si sono svolti, infatti, due incontri, uno della Commissione Nautica di Confindustria Toscana, a cui hanno partecipato, oltre a Gabriele Baccetti, Coordinatore di Confindustria Toscana, ed Umberto Paoletti, Direttore Generale di Confindustria Livorno Massa Carrara, i più rilevanti gruppi industriali della cantieristica regionale, nonché i Porti di maggiore importanza tra cui Marina Cala de' Medici e Marina di Punta Ala.

Nel pomeriggio, invece, a riunirsi è stata la Sezione Cantieristica e Nautica di Confindustria Livorno Massa Carrara, di cui è Presidente l'AD e Direttore del Cala de' Medici Matteo Italo Ratti. La Commissione Nautica di Confindustria Toscana, rappresentata dagli imprenditori del settore, ha discusso del nuovo Codice della Nautica e dei riflessi sulla normativa regionale e delle problematiche legate alle concessioni demaniali marittime ed ha approfondito i recenti sviluppi dell'applicazione della legge finanziaria 296 del 2006, oggetto di numerosi contenziosi per l'applicazione delle tasse locali.

La Commissione ha anche individuato le istanze fondamentali delle imprese del settore della nautica da presentare al Presidente della Commissione istituzionale per la ripresa economico-sociale della Toscana costiera, Antonio Mazzeo e ai competenti Assessori regionali.

Nel pomeriggio, il Presidente della Sezione Matteo Italo Ratti, ha coordinato i lavori insieme agli Imprenditori associati sempre più numerosi. Presenti alla riunione anche molte nuove aziende locali ed importanti infrastrutture portuali e dei servizi del territorio.

Sono state presentate nel corso dell'incontro le importanti novità da parte della società di servizi di Confindustria Livorno Massa Carrara, Assoservizi Industria, che potrà offrire alle imprese una serie di nuove attività anche nel contesto della portualità turistica.

È stato ricordato, infine, l'importante convenzione di recente sottoscritta da Confindustria Livorno Massa Carrara con il Rettorato dell'Università di Pisa per avvicinare il mondo dell'Università alle imprese associate, agevolando l'interscambio di conoscenze, competenze, professionalità e tecnologie fra le due realtà.

L'obiettivo è anche di valorizzare il settore della Nautica, della Cantieristica e dei Porti, facendo emergere anche nel mondo accademico e studentesco, le opportunità di occupazione e l'importanza del comparto per l'economia del nostro territorio.

Il Nautilus

Immacolatella Vecchia: parte l'attività di ripristino dell'immobile



NAPOLI – E' iniziato con la firma del contratto con il raggruppamento di impresa cui è stato aggiudicato l'appalto per l'Immacolatella Vecchia, il percorso di restituzione dell'immobile settecentesco progettato da Domenico Antonio Vaccaro.

Il Presidente dell'Adsp di Napoli Pietro Spirito ha, così, dato il via libera ad una importante opera di restauro, la prima ad essere realizzata nel porto di Napoli.

Il contratto prevede due passaggi: un primo riguarda la progettazione esecutiva che dovrà essere predisposta in massimo quaranta giorni e un secondo passaggio, a valle delle indispensabili verifiche della progettazione esecutiva, con l'apertura del cantiere e l'avvio dei lavori, il cui tempo di esecuzione è stato fissato in cinque mesi.

“Con la firma del contratto- ha dichiarato Pietro Spirito- diamo corpo al processo di risistemazione del waterfront, partendo dal principale edificio presente nel nostro scalo. Un edificio di grande valore architettonico e storico. L'Immacolatella Vecchia fu costruita per essere la sede della Marina Borbonica per essere poi destinata, alla fine dell'800, a stazione di partenza degli emigranti. Noi la restituiremo con i lavori che faremo, dopo l'approvazione del progetto esecutivo, al suo antico splendore.”

I lavori, infatti, prevedono oltre al restauro e al risanamento conservativo l'adeguamento funzionale (impianto elettrico, climatizzazione, installazione di impianto fotovoltaico). Il costo dell'opera è di 3.200.000,00 euro, quello della progettazione esecutiva di 70.000,00 euro.

La novità, voluta dal Presidente Pietro Spirito, attiene alla direzione dei lavori: sarà la Sovrintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici della città ad avere l'incarico di controllare, sotto la guida del Sovrintendente, Luciano Garella, la perfetta esecuzione di quanto previsto.

Il Nautilus

Master e short master riservati al personale delle AdSP del Mare Adriatico Meridionale e dello Ionio



BARI – Alta formazione riservata al personale delle AdSP in materia di ordinamento e legislazione portuale; diritto della navigazione; contratti pubblici, appalti e concessioni di lavori servizi e forniture; pianificazione strategica urbana e portuale; ambiente e sviluppo sostenibile e green port; amministrazione del demanio marittimo; economia dei trasporti e management.

I presidenti degli Enti portuali del Mare Adriatico Meridionale e del Mare Ionio, Ugo Patroni Griffi e Sergio Prete, hanno sottoscritto, ieri, un accordo quadro con il rettore dell'Università degli studi "Aldo Moro" di Bari, Antonio Felice Uricchio, finalizzato a migliorare e approfondire la formazione e l'aggiornamento di chi quotidianamente opera in un quadro normativo complesso e in continua evoluzione, interfacciandosi con materie particolarmente specialistiche.

Tra gli argomenti che verranno trattati, anche, la disciplina sull'anticorruzione e la trasparenza, ottemperando a quanto disposto dalle linee guida dettate dall'ANAC.

"Investire nella formazione, sottolinea il presidente Patroni Griffi, significa, di conseguenza, fornire un servizio più valido all'utenza e garantire buone performance per le neo-istituite Autorità di sistema portuali, chiamate ad affrontare sfide sempre più impegnative, in uno scenario geo-politico caratterizzato da incessanti cambiamenti. Così come previsto dalla Legge di riforma, conclude il presidente, vogliamo essere aderenti ai contesti europeo e internazionale e alle politiche di pianificazione infrastrutturale dei porti nazionali, varate dal Governo."

L'attività didattica e formativa si svolgerà negli uffici dell'AdSP di Brindisi e Taranto.

Infrastrutture, l'Authority investe sui nuovi alleati «Ci aiuteranno i privati»

Il presidente Patroni Griffi illustra il Piano triennale del porto

di Roberta DENETTO

Nuovi moli, nuove stazioni marittime, gestione centralizzata dei servizi nei vari porti e coinvolgimento delle comunità locali. C'è questo e molto altro nel Piano operativo triennale 2017-2019 licenziato di recente dall'Authority di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale.

Banchine a Sant'Apollinare. Obiettivo decongestionare il traffico nel porto di Brindisi. Lo strumento è individuato, nero su bianco, nel Piano Operativo Triennale dell'Authority di Sistema Portuale Adriatico-Meridionale, approvato in sede di comitato di gestione già da qualche settimana. Il documento illustra la necessità di realizzazione di nuovi accosti funzionali alle esigenze di spazio per accogliere navi e traghetti. Ma tra le parole e la reale possibilità operativa c'è l'ostacolo di natura finanziaria, visto l'obbligo (indicato dalle linee guida nazionali) di ridurre al massimo l'impiego di risorse pubbliche. Ma in questo senso è sempre il Pot a tracciare percorsi possibili introducendo l'opzione del partenariato pubblico-privato. Risorse private di amatori e compagnie che, con adeguata contropartita, ovvero nel caso di specie la concessione delle banchine, possono partecipare alla cantierizzazione delle opere. «Per la realizzazione degli accosti a Sant'Apollinare - annuncia il presidente dell'Authority di sistema Ugo Patroni Griffi - è già in fase di redazione un bando specifico attraverso il quale l'Authority mette a disposizione per l'opera una parte delle provviste economiche mentre si prevede che un'altra parte sia messa a disposizione dal privato».

Piano energetico-ambientale. Stessa schiera anche per la concretizzazione del piano energetico e ambientale. «Sto per stipulare - altra novità anticipata da Patroni Griffi - una convenzione con l'Authority di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale che sul tema energetico-ambientale ha già redatto il proprio piano. Avremo così la possibilità di confrontarci sulle buone prassi in riferimento a un fronte che consentirebbe di ridurre il costo dell'energia ma anche di somministrare energia pulita, intercettando nuovi flussi finanziari». Chiaro il riferimento alla blu economy.

Concessioni. «Ottenere il miglior risultato a favore dell'Authority». Il piano operativo triennale contiene indicazioni importanti anche sul fronte del recupero di aree di interesse strategico in ambito culturale e archeologico. «Il Campanone ex Montecatini - dichiara Patroni Griffi - è iscritto nelle gare per le concessioni. Faremo però una consultazione di mercato per verificare quali possano essere i bandi che permetterebbero di raggiungere il migliore risultato possibile per l'Authority».

Coinvolgimento del territorio. Il programma domani a Brindisi la presentazione di "Light Tales. Via del Mare

Pronto al via il bando per il recupero dell'area ex Pol. Coinvolgeremo la città

Per il nostro Piano energetico-ambientale saremo spunto da chi è più avanti di noi

207. Si tratta del concorso di idee indetto dall'ente portuale che ha l'obiettivo di rendere più attrattiva l'area in questione attraverso l'installazione di impianti luminosi e artistici. «Si tratta - sottolinea il presidente - di un'opera di raccordo tra la città e l'Authority che dovrebbe permettere il recupero di una zona non adeguatamente antropizzata. A gennaio - continua - dovrebbe partire un altro concorso di idee che riguarderà l'area ex Pol sulla quale coinvolgeremo tutta la città».

Alta formazione. Firmata ieri una convenzione con l'Università di Bari per l'avvio di corsi di alta formazione in materia di Diritto del Mare e della Logistica. «Il territorio - argomenta Patroni Griffi - e nello specifico l'Istituto Nautico, ha chiesto questo tipo di presidio. Per questo motivo i corsi si svolgeranno a Brindisi».

Finanziamenti e interventi. I lavori per la stazione marittima sono stati avviati così come quelli relativi al circuito doganale. Intanto resta alta l'attenzione verso i finanziamenti esterni. È stato recuperato, in questo senso, un finanziamento afferente una delibera Cipe che metterà a disposizione 17 milioni di euro destinati alla Stazione navale militare. A compensazione sarà dismessa tutta l'area ex Pol. Infine si registra un avanzamento procedurale su progetti candidati dall'ente nell'ambito del Pon 2014-2020. C'è stato ottimismo sulla possibilità che questi progetti siano ammessi a finanziamento. Tra le ipotesi progettuali anche l'attività di dragaggio nel porto medio e la realizzazione della colmata a Costa Morena est per un importo complessivo di 60 milioni di euro.

LE OPERE

Accosti
Banchine a Sant'Apollinare. Nuovi spazi per i traghetti

● L'Authority ha confermato la strategicità della realizzazione dei nuovi accosti a Sant'Apollinare, che creeranno spazi per i traghetti, ormai troppo "stretti". Per realizzare l'opera si farà affidamento anche su fondi privati.

Moli
Raddoppio per il molo concesso ai petrolchimico

● Il Piano operativo triennale prevede anche il raddoppio del molo Polimeri per il trasferimento del terminal gassiero attualmente ubicato nel porto medio, presso lo sporgente di Costa Morena Ovest.

Storia
Un museo nella casa Skirmut e area archeologica da salvare

● Dopo le prescrizioni da parte della Soprintendenza l'Authority ha inserito nel Pot anche il recupero della casa Skirmut e la sua trasformazione in museo, oltre alla valorizzazione dell'area archeologica di Punta delle Terrare.

IL DETTAGLIO

L'unificazione della gestione porterà necessariamente a gare per i cinque scali marittimi

Vigilanza, statistiche e smaltimento rifiuti I possibili rischi degli appalti "di sistema"

● L'unificazione delle Authority portuali di Brindisi e Bari in un unico ente con i porti di Monopoli, Manfredonia e Barletta porterà, a breve, anche all'unificazione dei servizi svolti in porto. Passaggio che, se non gestito con attenzione, potrebbe creare problemi di tipo occupazionale da non sottovalutare.

Si comincia con i servizi offerti dall'Avvisatore marittimo, ed in particolare dall'elaborazione dei dati statistici del porto. «In futuro - su legge nel Piano operativo triennale dell'Authority di sistema - si prevede che tale servizio venga assorbito all'interno del sistema Gala, operante a pieno regime nel porto di Bari Occidentale. Prevedere una fase di start-up intermedia durante la quale il contratto con l'Avvisatore

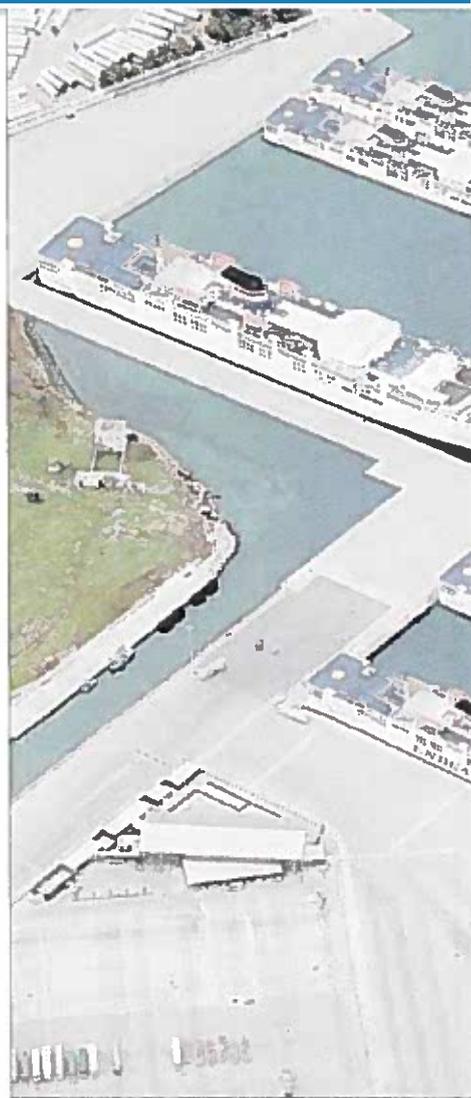
marittimo potrà essere prolungato al fine di non creare soluzioni di continuità al servizio».

Altra questione importante, e ancora più delicata, è quella che riguarda il servizio di vigilanza armata, la cosiddetta "Security portuale". Attualmente, a Brindisi se ne occupa l'associazione temporanea di imprese Securpol-Ivri mentre a Bari il servizio è in mano alla Porti Levante Security, una società a totale partecipazione dell'ex Authority del Levante ma le cui partecipazioni l'ente aveva già stabilito di alienare.

L'Authority, anche con il supporto del Ministero delle Infrastrutture, sta verificando la possibilità di mantenere una quota di minoranza e procedere così, previa verifica della convenienza econo-



Uno dei varchi del circuito portuale



mica, ad un affidamento in house in tutti i porti dell'ente. Altrimenti, nel caso in cui la scelta dovesse ricadere sull'esternalizzazione del servizio, «si procederà ad indire una gara unica di sistema».

Sempre in tema di Security portuale, l'Authority di sistema sta portando avanti il completamento delle infrastrutture dello scalo di Brindisi. Questo comporterà la riorganizzazione del servizio consentendo il monitoraggio capillare di mezzi e persone in entrata ed in uscita dai varchi, videosorveglianza diffusa ed intelligente, continuità del servizio grazie a tre centrali di security, la condivisione dei dati e la possibilità di organizzare "ronde virtuali" limitando la necessità del servizio di "ronda fisica". Sul fronte della concessione del-

le gestioni delle stazioni marittime invece, l'ente è già orientato verso la gara unica, all'interno della quale confluiranno, oltre ai servizi normalmente resi all'utenza portuale, anche l'esecuzione di opere di efficientamento energetico, ammodernamento delle strutture esistenti se non proprio la realizzazione di nuove infrastrutture per l'accoglienza dei passeggeri o dei crocieristi».

Gara unica, infine, anche per il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, attualmente svolto a Brindisi in regime di appalto. «Si andrà a seguire - conferma l'ente nel Pot 2017-2019 - analogo impostazione con il modello della gara a scala di sistema portuale».

Il governo rivede la perimetrazione dopo la dotazione iniziale. Le associazioni di categoria: è ancora poco

Zes, la protesta amplia l'area La Puglia arriva a 4.400 ettari

IL PIANO TRIENNALE DELLE OPERE

Porto, l'Authority pensa in grande
«Così lo sviluppo passa dai privati»



Nuovi moli, nuove stazioni marittime, gestione centralizzata dei servizi nei vari porti e coinvolgimento delle comunità locali. Il Piano operativo triennale 2017-2019 dell'Authority punta in alto. E il presidente Ugo Patroni Griffi spiega: «Sarà importante l'apporto dei privati».

DENETTO alle pagg. 10 e 11

La protesta ha fatto centro. In Puglia la limitazione a 3.033 ettari delle aree da destinare alle due Zes (Zone economiche speciali) per l'area portuale dello Jonio (Taranto) e quella del Basso Adriatico (Bari Brindisi), ha fatto emergere una nuova contrapposizione tra il governo e Regione. Le recriminazioni hanno portato il ministro De Vincenti a rivedere la perimetrazione: non sarà il doppio, come chiesto, ma si arriverà a 4.400 ettari. Per le associazioni di categoria è ancora poco.

MARTUCCI e MONTEMURRO alle pagg. 2 e 3



Aqp, tagli nell'indotto: in 160 a casa

Già partite le lettere di licenziamento. Interessate le ditte che operano nella manutenzione

Per molti la lettera di licenziamento è arrivata la scorsa settimana. Natale amaro per circa 160 lavoratori operanti in ditte appaltatrici di Aqp, l'Aquedotto pugliese. Da lunedì prossimo, se nulla nel frattempo accadrà, i lavoratori saranno a casa. Una situazione che rischia di riverberarsi negativamente anche sui cittadini-utenti: sono addetti che operano nella manutenzione dell'impianto fognario e idrico.

DONNICOLA a pag. 13

GLI INTERVENTI PER LA TUTELA DEGLI ALBERI



Lotta alla xylella dal bilancio regionale stanziati sei milioni

A pag. 7

L'ANALISI

PASSO INDIETRO
DECIDERE
PER LEGGE
GLI ORARI
DEI NEGOZI

di Oscar GIANNINO

Luigi Di Maio annuncia che il Movimento Cinque Stelle è favorevole a intervenire per legge fissando chiusure comandate degli esercizi commerciali. Roberto Fico aggiunge che il reddito di cittadinanza, da sempre bandiera del Cinque Stelle, potrebbe essere usato anche per pagare i ricercatori universitari che lo Stato non paga abbastanza. Per carità, in campagna elettorale i partiti lanciano palloni e mongolfiere di ogni tipo. È un loro diritto. Sia agli elettori giudicare anche in materia di letteratura fantasy.

Ma le due suggestioni pentastellate sono emblematiche. Di quel singolare miscuglio di paternalismo di cui da sempre si nutrono movimenti dai riferimenti culturali eclettici - una spruzzata di rock a sinistra e di paso doble a destra, ma il tutto in chiave pop neomelodica - di prevalente approccio rassicurante-populista.

Non vogliamo qui entrare nell'intreccio tecnico degli argomenti che hanno portato il nostro Paese, da cinque anni a questa parte, alla totale liberalizzazione degli orari degli esercizi commerciali.

Continua a pag. 8

Domande & Risposte

1 Cosa sono le Zes

Con il Decreto Sud, il Governo ha varato un piano per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno, introducendo tra le misure principali le Zone economiche speciali. Già diffuse all'estero, individuano aree del Paese collegate a un porto e che saranno destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, per consentire lo sviluppo di imprese già insediate e che si insedieranno, attuando anche investimenti esteri.

2 Quali le zone previste

La Zona economica speciale deve essere istituita all'interno dei confini statali, in una zona geografica chiaramente delimitata e identificata; può essere composta anche da aree territoriali non direttamente adiacenti, purché abbiano un nesso economico funzionalizzato. Il Decreto Sud prevede di creare 10 Zes in 8 Regioni meridionali: Abruzzo, Calabria, Campania, Molise, Sardegna, Basilicata, Sicilia (2) e Puglia (2).

3 Le risorse già in campo

Il governo ha già stanziato circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020. Le condizioni per il riconoscimento delle agevolazioni sono principalmente due: le imprese devono mantenere le attività nella Zes per almeno cinque anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti, e non devono essere in liquidazione o in fase di scioglimento.

4 I benefici fiscali

Le Zes saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d'imposta al Sud. In particolare, oltre agli investimenti delle Piccole e medie imprese, saranno eleggibili per il credito d'imposta investimenti fino a 50 milioni di euro, di dimensioni sufficienti ad attrarre player internazionali e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci nei porti del Mezzogiorno.

5 Cosa accade in Puglia

In Puglia nasceranno due Zes: la prima collegata all'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio (cioè al porto di Taranto) con l'aggiunta di aree della Basilicata (Matera e Ferrandina); l'altra collegata all'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico nella quale rientrano i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, con la presunta dei territori affinché siano ricomprese le aree di sviluppo industriale, compresa Lecce-Surbo e Nardò.

6 Prima bozza sui criteri

Il governo nella prima bozza ha previsto 3.000 ettari a disposizione della Puglia per quanto riguarda la perimetrazione delle aree che rientreranno nelle due Zone economiche speciali la cui istituzione è prevista dal Decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ad agosto 2017. E' questa l'indicazione contenuta nel Decreto attuativo di istituzione delle Zes discusso durante la Conferenza unificata Stato Regioni.

7 La protesta della Regione

La Regione Puglia chiede al ministro del Mezzogiorno di rivedere i criteri fissati nel decreto attuativo per individuare la dimensione delle superfici delle aree da destinare a Zone Economiche Speciali. Il governo regionale ritiene, infatti, che i 30 chilometri quadrati assegnati alla Puglia non siano sufficienti, essendo l'unica regione italiana insieme con la Sicilia, ad avere due porti Core, e cioè porti strategici nella rete trans europea.

8 La modifica al decreto

Le osservazioni delle regioni alla bozza del decreto attuativo sulle ZES sono al vaglio del ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti. L'originaria previsione di un criterio molto stringente per la determinazione della estensione territoriale delle Zes in Puglia dovrebbe essere rivista al rialzo, 4.400 ettari, ottenendo così il risultato di poter coinvolgere aree più ampie da candidare alla definizione di zone economiche speciali.

Zes, nella regione 4.400 ettari Pronta la bozza definitiva ma il decreto non mette pace

La risposta dopo la reazione polemica della Regione Puglia

di **Oronzo MARTUCCI**

Sono state alimentate troppe aspettative attorno alla istituzione delle Zone economiche speciali nelle regioni del Sud, prevista dal Decreto Mezzogiorno che è stato approvato dal Parlamento nel mese di agosto scorso. E sta alimentando polemiche l'emanazione del decreto attuativo, che è in fase di pubblicazione a firma della Presidenza del Consiglio dei ministri, con il relativo allegato che assegna ad ogni regione un numero limitato di ettari nei quali sarà possibile sviluppare le attività con fiscalità di vantaggio e burocrazia zero. In particolare in Puglia la limitazione a 3.033 ettari delle aree da destinare alle due Zes che dovrebbero nascere in collegamento all'Autorità di sistema portuale dello Jonio e a quella del Basso Adriatico, ha fatto emergere una nuova contrapposizione tra il governo centrale e quello regionale, il quale chiede che le aree da perimetrare siano almeno il doppio.

Il governo centrale è orientato a rivedere le aree da mettere a disposizione. Ma non a cancellare il raddoppio. In queste ore il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, il quale sta curando direttamente il percorso di attuazione delle Zes, sembra orientato a concedere alla Puglia 4.400 ettari. Alla Zes che sarà perno attorno all'Autorità di sistema portuale dello Jonio, con sede a Taranto, dovrebbero aggiungersi le aree destinate alla Basilicata, che dovrebbero passare da 428 ettari, previsti nella prima stesura del decreto attuativo, a 1.000.

Ovviamente per i rappresentanti delle associazioni di categorie rappresentative del territorio che sono stati coinvolti dalla Regione nei Comitati di studio delle Zes, neppure 4.400 ettari sono sufficienti. Soprattutto per quanto riguarda la perimetrazione delle aree che rientreranno nella Zes collegata all'Autorità di sistema del Basso Adriatico emerge la insoddisfazione dei rappresentanti dei territori. Nell'Autorità di sistema del Basso Adriatico rientrano i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. E' vero che la legge istitutiva delle Zes fa riferimento prevalentemente alla nascita di Zone economiche speciali collegate alle aree portuali e retroportuali degli scali marittimi collocati lungo le reti europee dei trasporti. Ma prevede anche la possibilità che nelle Zes rientrino aree non contigue ma collegate ai porti da un nesso economico funzionale. Il nesso economico funzionale è spiegato con l'esistenza di piattaforme logistiche, interporti, aree portuali e aree produttive. Sono state le Regioni a chiedere, durante la Conferenza Unificata



Il ministro del Mezzogiorno Claudio De Vincenti

La decisione

Il governo è intenzionato a rivedere l'estensione delle aree a disposizione ma non saranno il doppio

La Basilicata

Matera nella Zes dello Jonio: estensione sino a mille ettari rispetto ai 428 ettari previsti nella prima stesura

Stato-Regioni della scorsa settimana, che nel decreto attuativo si faccia riferimento alle aree aeroportuali e a quelle produttive e non solo a quelle logistiche.

E proprio in conseguenza di tale aggiunta: la Zes interregionale di Taranto potrà comprendere le aree produttive di Matera e Ferrandina, oltre della provincia di Taranto e l'aeroporto di Grottole; la Zes del Basso

Adriatico potrà comprendere insieme alle aree portuali e retroportuali di Bari e Brindisi e allo scalo merci di Surbo di proprietà delle Ferrovie dello Stato anche aree produttive collegate funzionalmente come quelle del Sud Salento e della provincia di Brindisi.

E qui si torna alla scelta delle aree da far entrare nella perimetrazione delle Zes. Si tratta di un compito che la legge atti-

da alla Regione, la quale a sua volta deve motivare le scelte con un Piano strategico di sviluppo che spieghi qual è il nesso economico funzionale che porta a perimetrare nella Zes anche aree non contigue.

A Brindisi e in provincia di Lecce c'è preoccupazione per le scelte che saranno compiute dalla Regione. Perché pur essendo il porticciolo di strutture della logistica e avendo aree

IL PREMIER A NAPOLI

Il presidente del Consiglio al Forum de "Il Mattino"

Gentiloni: «Create tutte le condizioni per investire al Sud»



Paolo Gentiloni

Il presidente del Consiglio dei Ministri Paolo Gentiloni è convinto che ora ci sono «condizioni per investire e creare lavoro nel Mezzogiorno che sono di una convenienza senza precedenti». Lo ha detto durante un forum organizzato dal quotidiano Il Mattino sul tema «Avere 20 anni al Sud».

I risultati delle Regioni del Sud, ha evidenziato il premier, «per alcuni versi sono addirittura migliori delle medie nazionali», con un andamento dell'export incoraggiante. Ha aggiunto che sono state create «le condizioni economico-legislative di contorno favorevoli con il credito d'imposta rafforzato, la deduzione per l'assunzione di giovani che vale doppio per il Mezzogiorno. Si tratta di misure con cui possiamo provare a dare una spallata a una situazione che apparentemente non si riesce a smuovere».

Per Gentiloni, i meccanismi della decontribuzione per assunzioni di giovani «che al Sud vale doppio, o misure previste nel decreto

Mezzogiorno, come le Zes, il programma "resto al Sud", il programma di sviluppo agricolo sulle terre abbandonate, o il pacchetto di misure "imprese 4.0", rappresentano per chi vuole investire una opportunità e un'occasione «senza precedenti», per rilanciare lo sviluppo e l'occupazione del Mezzogiorno, su cui «gravano non solo i ritardi di sviluppo storici rispetto al resto d'Italia» ma anche «gli interrogativi del futuro».

Al forum, coordinato dal direttore del Mattino Alessandro Barbano hanno partecipato anche i ministri Carlo Calenda e Claudio De Vincenti. Per Calenda «non è utile rifare una nuova cassa per il Mezzogiorno, perché non ha funzionato nonostante ci abbiamo buttato dentro miliardi». «Quello - ha spiegato il

ministro per lo sviluppo economico - non era disegno strategico. Oggi si deve fare cosa molto diversa. Lo sviluppo si fa con investimenti, imprese e occupazione».

Il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti ha spiegato che «la prima risposta da dare al Sud è il lavoro. I giovani non chiedono di riaprire una stagione di assistenza». Per il ministro, occorre seguire «la strada della produzione, del lavoro, della costruzione del bene comune, ma non assistenza. Il futuro del Sud non è il reddito di cittadinanza, che è una nuova forma della vecchia e malata assistenza del passato».

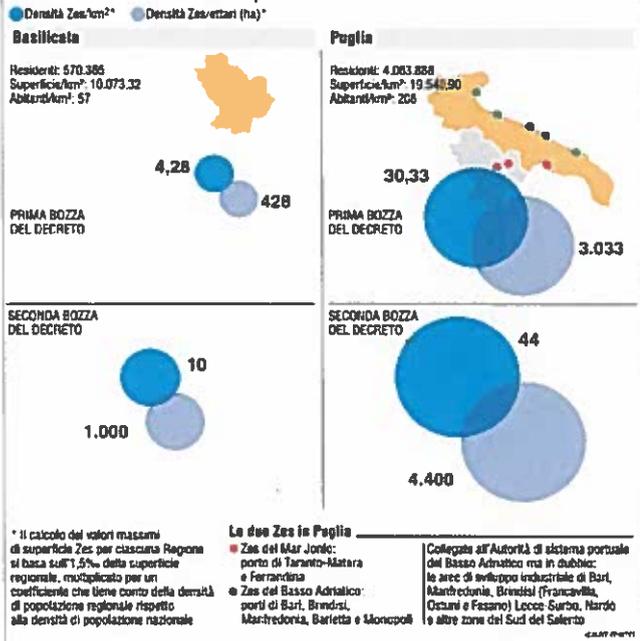
«La stagione dell'assistenza - ha ricordato De Vincenti - ha provocato il guasto di tenere il Sud in una condizione in cui non credeva in se stesso, nella sua capacità di prendere in mano il proprio destino ed essere fattore trainante per tutto il paese. L'ispirazione del Governo è costruire condizioni perché i giovani del Mezzogiorno possano costruire il proprio piano di vita nella loro terra».

O.Mar.

Gli obiettivi

«Puntiamo così a rilanciare sviluppo e occupazione per colmare ritardi storici»

Le zone economiche speciali



«Ok il governo, ora assegnare in maniera equa le superfici»

Vico plaude alla modifica ma lancia il monito

di Michele MONTEMURRO



Ludovico Vico

Il ministro De Vincenti si è impegnato a incrementare i valori massimi di superficie delle Zone economiche speciali. A comunicarlo è stato ieri mattina il deputato tarantino Ludovico Vico (Pd) nel corso di un'appuntata conferenza stampa svoltasi negli uffici dell'Autorità portuale di Taranto. «In occasione della conferenza unificata Stato-Regioni - spiega Vico - il ministro della Coesione territoriale e del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, ha accolto le richieste presentate dai rappresentanti regionali. In questo quadro, il ministro si è impegnato a riconsiderare la densità delle singole popolazioni regionali, al fine di incrementare i valori massimi di superficie Zes».

Vico ha evidenziato che la struttura fondamentale nella costituzione di una Zes è il porto. Inteso come Autorità di sistema portuale, pertanto ritiene opportuno partire da questo valore aggiunto per definire le aree inerenti all'assegnazione delle Zone economiche speciali regionali ed interregionali. E rispetto alla polemica in atto sulla superficie delle Zes, il deputato del Pd vicino alle posizioni del ministro Martina e del viceministro Bellanova ha sottolineato

che «gli standard europei prevedono un massimo di circa 2000 ettari per ogni Zes, che in Puglia sono due: quella jonica, che fa riferimento all'Autorità portuale di Taranto, e quella adriatica, che fa riferimento all'Autorità portuale di Bari e comprende anche Brindisi. Da questo non si può prescindere».

Secondo Vico la «ridondanza» della Zes adriatica, che a sua volta comprende cinque province, non penalizzerà quella di Taranto. «Porti, retroporti, centri intermodali, ferrovia e aeroporti sono l'anima della Zes. Ribalisco» ha aggiunto il deputato del Pd - che le Autorità di sistema portuale in Puglia sono due e, pertanto, la destinazione delle aree deve assegnare in ma-

niere equa le superfici». Una volta definita la perimetrazione delle Zes attraverso l'assegnazione delle superfici, bisognerebbe redigere il piano strategico pugliese e i relativi piani strategici delle due Zes. «Per la Zes ionica, sulla quale stanno operando il presidente del Porto e il sindaco di Taranto, occorrerà inoltre - sottolinea il parlamentare tarantino - l'accordo tra i due presidenti di Regione di Puglia e Basilicata, per accedere ed attivare la Zes interregionale Taranto-Ferrandina (Matera). Questo lavoro diventa sempre più urgente perché deve consentire al Governo di presentare le candidature, entro i prossimi 30/40 giorni, delle singole Zes meridionali all'Unione Europea». Matera difficilmente sceglierebbe Bari perché non ci sono collegamenti ed entrerebbe come sesta provincia nella Zes, ma potrebbe essere tentata dai porti di Napoli e Salerno.

Il deputato «renziano» ha infine apprezzato la riunione convocata per domani a Lecce dall'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, perché è utile «per definire rapidamente la tabella di marcia, recuperando una serie di ritardi sin qui registrati - ha concluso Vico - a partire dal rapporto tra i presidenti delle due Regioni di Puglia e Basilicata».

portuali e retroportuali superiori a quelle di Bari, i rappresentanti delle associazioni imprenditoriali evidenziano che quasi sempre le scelte premiano il capoluogo regionale.

Per i rappresentanti istituzionali e delle associazioni di categoria della provincia di Lecce l'inerimento di pezzi di territorio nella Zes servirebbe a costituire un sistema integrato capace di valorizzare le eccellen-

ze di quell'area e a evitare una marginalizzazione.

C'è però chi evidenzia che ci sono troppe richieste, che appaiono campanilistiche, collegate alle Zes. Si ragiona come se si stessero creando delle Regioni economiche speciali e non delle Zone economiche speciali, con la necessità di compiere scelte, sia per quanto riguarda la perimetrazione che l'esclusione delle aree. Tant'è che la

Zes realizzata a Tanperi, nel Marone, contiene sei diverse zone, ognuna con vocazione diversa e concepite in modo integrato rispetto allo scalo.

L'area logistico-integrata e l'area Franca ospitano circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale di 4 miliardi di fatturato legato all'export. Le sei aree Zes perimetrate occupano 1.270 ettari.

Il Nautilus

A BRINDISI PRESENTAZIONE DI “LIGHT TALES. VIA DEL MARE 2.0”



BRINDISI – Mercoledì 13 dicembre alle ore 10.30 negli uffici di Brindisi, piazza Vittorio Emanuele II, il presidente dell'AdSP, Ugo Patroni Griffi, terrà una conferenza stampa di presentazione del bando di concorso di idee, indetto dall'Ente portuale, finalizzato ad arricchire e a rendere più suggestiva e più attrattiva via del mare, attraverso l'installazione di impianti luminosi artistici.

Una commissione tecnica valuterà gli elaborati, il vincitore si aggiudicherà un premio in denaro di 7.500€, previsti premi anche per il secondo e il terzo classificato.

L'iniziativa del presidente Patroni Griffi è stata pienamente condivisa dal commissario straordinario del Comune di Brindisi, Santi Giuffrè, che sarà presente all'incontro con i giornalisti.

In vista dell'approssimarsi delle festività natalizie, al termine della conferenza stampa, il presidente e il segretario generale avranno il piacere di scambiare gli auguri con gli Organi di informazione, condividendo i panettoni solidali della Cooperativa sociale Oltre l'Orizzonte di Brindisi che ospita bambini e ragazzi con gravi disabilità.

Ancora problemi per il completamento dell' approdo dello Stretto

Tremestieri, porto infinito

Manca un nulla osta geomorfologico. Ma si torna a parlare anche di Ponte La Corte dei conti chiede un intervento normativo per la liquidazione della società che costa ancora 1,5 mln all' anno. Disagi per i pendolari a Catania

Problemi su problemi per il completamento del nuovo porto di Tremestieri, nella zona sud di Messina. Questa volta lo scontro è per gli areali della terza invasatura, al momento ne esistono solo due delle cinque previste, per i quali l' ingegnere Capo del Genio civile Leonardo Santoro pretende il nullaosta geomorfologico. Lo scivolo, scrive Santoro all' Autorità Portuale locale, «non appare inserito nelle tavole di zonizzazione e di previsione infrastrutturale del Piano Regolatore Portuale prodotte a questo ufficio nell' ambito dell' avvio delle procedure di VAS, la Valutazione Ambientale Strategica». Ma il dirigente del Genio civile sottolinea anche che «tale nuova invasatura, oltre a recare possibili danni allo scorrimento delle acque alla foce del torrente Larderìa, risulta in variante con il vigente PRG di Messina».

Aspetto, quest' ultimo, già fatto notare a novembre del 2016, ma evidentemente trascurato dall' Authority. E sempre restando in tema di trasporti nell' area dello Stretto, puntualmente si torna a parlare di ponte. Nella recente relazione della Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei Conti si affronta ancora una volta il problema della liquidazione della società concessionaria, la Stretto di Messina Spa, prevista dal Governo Monti per il 2013 e mai attuata. La magistratura contabile ritiene indispensabile un nuovo intervento normativo per accelerare i tempi (mantenerla in vita costa intorno al milione e mezzo di euro l' anno) e sottolinea anche i privilegi garantiti alla parte privata, la Eurolink, che nel 2007 avanzò una richiesta di risarcimento danni sostenendo di non poter rispettare il contratto a causa del mancato finanziamento del Cipe. Secondo la Corte dei Conti, a causa delle condizioni successivamente concordate, le conseguenze che ne derivarono sono «contrarie ai principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell' agire amministrativo, tenuto anche conto che quanto eventualmente ottenuto in sede giudiziaria ritornerebbe agli azionisti dopo l' estinzione della società». Sulla stessa linea d' onda il ministero delle Infrastrutture, che però sulla liquidazione passa la palla al dicastero dell' Economia e alla Presidenza del Consiglio, mentre Anas si oppone ritenendo «non opportuna la chiusura della procedura di liquidazione, visti i

- segue

riflessi pregiudizievole sul rilevante contenzioso riferito all' attivo patrimoniale nei confronti delle parti private». Difficoltà anche a Catania, ma sul versante del trasporto locale, denunciate dal Comitato Pendolari Siciliani. Questa volta nell' occhio del ciclone ci sono le coincidenze treno-bus.

«Nel corso degli anni più volte abbiamo richiesto ai dirigenti dell' Azienda Metropolitana Trasporti di assicurare un servizio di trasporto al capolinea della Stazione Centrale di Catania a piazza Giovanni XXIII con orari programmati in coincidenza agli orari di arrivo dei treni», spiega il presidente Giosuè Malaponti, "ciò si rende necessario per garantire all' utenza in generale e alle migliaia di pendolari che ogni mattina giungono a Catania dalle tre direttrici Messina, Siracusa e Caltanissetta una sorta di continuità di viaggio per raggiungere il posto di lavoro, studio o altro.

Per un po' è stata tenuta in considerazione la nostra proposta sulle coincidenze treno-bus, ma da qualche anno è stata nuovamente abbandonata, creando enormi disagi e disservizi agli utenti che arrivati al capolinea devono aspettare 20, 30 e anche 60 minuti per la partenza di un autobus». Fino a oggi l' AMT è rimasta sorda alle pressanti richieste degli utenti, che possono solo sperare in un' inversione di rotta nel più breve tempo possibile. (riproduzione riservata)

ELISABETTA RAFFA

Il presidente della Regione, che ieri era in città per l'inaugurazione dell' Anno accademico, rassicura i **messinesi**

Porti e Zes, tutto il peso sulle spalle di Musumeci

*La proroga per l' **Autorità di Messina-Milazzo** e la battaglia sull' istituzione della Zona economica speciale*

Lucio D' Amico Nello Musumeci ha una grande responsabilità. Se ne è voluto assumere lui il peso e adesso deve essere, in qualche modo, il "garante" dello Stretto, assieme all' unica rappresentante **messinese** presente nella sua Giunta, l' assessora agli Enti locali Bernadette Grasso. Ieri, a margine dell' inaugurazione dell' Anno accademico, il presidente della Regione ha rassicurato chi lo invitava a interessarsi, lui catanese, anche di **Messina**. Ci sono due banchi di prova già entro la fine dell' anno, legati l' uno all' altro in un intreccio dalla cui soluzione dipendono in buona parte i destini della nostra città e dell' intera area metropolitana.

Mancano meno di 20 giorni alla scadenza della proroga per l' **Autorità portuale di Messina-Milazzo**, l' unica per la quale ancora la riforma della **portualità** e della logistica italiana è rimasta in "stand by". Musumeci ha ribadito più volte di essere intenzionato a battersi in tutte le sedi possibili a difesa dell' **Autorità** dello Stretto, che non può essere sottratta alla Sicilia (questa, di fatto, sarebbe la conseguenza dell' accorpamento nell' **Autorità** guidata dal porto di Gioia Tauro), perché sarebbe un "vulnus" letale per la stessa economia dell' Isola e, in ogni caso, sarebbe

anche anti-costituzionale, alla luce dello Statuto speciale della nostra Regione. **Messina-Milazzo**, è stato detto e scritto in tutte le salse, è già un sistema **portuale** autonomo di per sé, con numeri molto più importanti e consistenti di altre **Autorità** di sistema "salvate" dalla riforma Delrio. E, dunque, cosa ci si aspetta da Musumeci?

Primo: l' inevitabile proroga dell' incarico finora affidato all' ex presidente, oggi commissario straordinario, **Antonino De Simone**. Il presidente della Regione deve reclamarla, perché il Governo nazionale, a pochissimi mesi dall' ormai inevitabile scioglimento delle Camere e dalle nuove elezioni, non può arrogarsi alcun diritto di scelta su una materia così delicata. È evidente che la proroga dovrà estendersi almeno fino alla primavera, quando ogni decisione sarà rimessa al confronto tra il nuovo Governo nazionale e la Regione siciliana. Un confronto che potrebbe, in linea teorica, sfociare anche in uno scontro istituzionale, dal momento che il presidente Musumeci ha il potere di sollevare il conflitto di

- segue

attribuzione tra Stato e Regione.

Il secondo passo da compiere, strettamente legato al primo, riguarda la vicenda delle "Zes", le Zone economiche speciali che proprio nei giorni scorsi hanno avuto il via libera da parte della Conferenza unificata. Il decreto della presidenza del Consiglio dei ministri non ha deciso definitivamente quali saranno le "Zes" ma ha stabilito la perimetrazione delle Istituite Zone economiche speciali, lasciando in realtà stretti margini d'azione alla Regione siciliana. Come è stato già sottolineato, infatti, la nostra Isola potrà applicare i benefici di questo strumento legislativo solamente a 37,7 chilometri quadrati del proprio territorio.

In pratica - lo hanno giustamente evidenziato i rappresentanti di CapitaleMessina - perché lo Stretto (Messina-Tremestieri-Milazzo-Giammoro) possa avere la propria "Zes", sia come terza Zona siciliana autonoma sia come eventuale estensione delle Zone di Palermo o Catania, dovrà competere con le altre due Città metropolitane dell'isola per avere una parte di quei 37,7 chilometri. Una coperta corta, da qualunque parte la si tiri.

Ecco, dunque, il peso della responsabilità sulle spalle di Musumeci: dimostrare che Messina è un "pianeta" che ha pari dignità rispetto a Catania e Palermo e non è "satellite" di nessuno.

Tutte e tre le Città metropolitane hanno diritto alla Zona economica speciale

Zes, iniziata la partita a scacchi tra Messina, Catania e Palermo

La chiave di volta per lo Stretto è il mantenimento dell' Autorità portuale

Lucio D' Amico Se non sarà uno scontro fratricida, poco ci manca. E per evitare "guerre tra poveri", dovrà essere bravo il presidente della Regione Nello Musumeci a dirimere al più presto la possibile querelle tra Palermo, Catania e Messina. Gli esperti sono già al lavoro, le amministrazioni guidate da Leoluca Orlando ed Enzo Bianco scaldano i motori. Messina rischia di finire come un vaso di coccio. Il riferimento, ormai lo sanno tutti, è all' istituzione delle Zone economiche speciali. È utile ricordare a che punto si è arrivati finora. Nei giorni scorsi si è tenuta la Conferenza unificata tra Governo e rappresentanti delle Regioni. In quell' occasione, è stato dato il via libera al decreto della presidenza del Consiglio dei ministri. Le "Zes" sono ormai un dato acquisito ma questo non vuol dire che sono già delineate e operative. Tocca a ciascuna delle Regioni meridionali indicare le loro proposte di Zone speciali, tenendo conto dei parametri e dei limiti imposti dal Dpcm, che ha stabilito la perimetrazione delle istituende Zes. In Sicilia potranno essere impegnati soltanto 37,7 chilometri quadrati del territorio. L' ipotesi riguardante Messina si riferisce alla zona di Milazzo-Giammoro. Bisognerà fare i calcoli di quante superfici saranno destinate a ospitare la "Zes", confrontandole con quelle di Palermo e Catania. Un compromesso, forse, si potrà trovare, anzi si dovrà trovare, se Musumeci vuol essere davvero il presidente di tutta la Sicilia.

Ma prima occorre sciogliere il nodo fondamentale: il diritto di Messina-Milazzo ad avere la "Zes". E per averla, occorre sciogliere il nodo precedente: il diritto di Messina-Milazzo a restare sistema portuale autonomo, come espressione dell' Authority dello Stretto, in raccordo con i porti calabresi di Villa San Giovanni e Reggio ma senza l' accorpamento "capestro" con Gioia Tauro (porto con il quale il sistema Messina-Milazzo dovrà, comunque, dialogare tramite il proprio interfaccia, l' area di Giammoro).

La chiave di volta è quella indicata nei giorni scorsi dal presidente di Sicindustria Sebastiano D' Andrea, oltre che dalla Camera di Commercio di Ivo Blandina, dalla Cisl e dalla Uil, dal movimento CapitaleMessina. «È già un sistema portuale quello dello Stretto - sostiene Sicindustria -, che si configura come uno snodo lungo il quinto Corridoio della Rete Ten-T (Helsinki-Palermo-Valletta), è presente nella "comprehensive network" con i porti di Messina e Milazzo; alla stessa stregua di Catania, inclusa nella rete "comprehensive" lo scorso giugno.

L' istituzione della Zes a Messina costituirebbe un veicolo imprescindibile per ricostruire le condizioni di una ripresa strutturale dell' economia e dei comparti manifatturieri. E le esperienze già monitorate in altre aree europee dimostrano che proprio i territori maggiormente svantaggiati dal punto di vista della densità industriale possono trarre i maggiori benefici da una politica di attrazione degli investimenti». Se lo strumento ideato dal Governo è finalizzato al rilancio economico delle aree depresse del Paese, allora - lo ribadiremo fino alla noia - Messina e lo Stretto non possono e non devono rimanerne fuori.

Zone economiche speciali più ettari per la Puglia

Dagli iniziali 3mila si passerebbe a 4200. Un terzo sarebbero di Taranto



TARANTO - Zone economiche speciali, il Governo, attraverso il ministero per il Mezzogiorno e la Coesione territoriali, amplia la superficie delle aree e viene così incontro alle richieste delle Regioni espresse in sede di conferenza Stato-Regioni dove è stato discusso il primo dei Dpcm relativi alle Zes. Con la revisione che il Governo vuole fare, la Puglia passerebbe da 3.033 ettari a circa 4.200 mentre la Basilicata salirebbe da 428 a circa 500. Della quota pugliese, la Zes di Taranto avrebbe circa un terzo mentre il resto andrebbe ai porti di Brindisi, Bari e Manfredonia. Sono due, infatti, le Zes previste per la Puglia: una fa capo all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico e l'altra, invece, all'Authority dello Ionio. Taranto, inoltre, oltre ad avere un terzo dei 4.200 ettari, comprenderebbe anche i 500 della Basilicata visto che per l'Authority dello Ionio si ragiona su una Zes interregionale, ovvero tra il porto di Taranto e la zona industriale di Ferrandina. Stamattina, alle 11, in una conferenza stampa che si terrà al molo San Cataldo nell'area del porto, sarà il deputato Pd, Ludovico Vico, a fare il punto della situazione e ad annunciare le novità che si profilano in materia di Zone economiche speciali.

Il primo Dpcm sulle Zes è stato discusso lo scorso 6 dicembre ed ha riguardato le modalità per l'istituzione delle Zone economiche speciali, la loro durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area nonché i criteri che ne disciplineranno l'accesso e le condizioni speciali, oltre al coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo. Per la Puglia ha ritenuto inadeguati i 3mila ettari inizialmente prospettati l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, ma adesso si va verso un'estensione dell'area a disposizione.

Attrarre investitori, mettere in moto lo sviluppo economico utilizzando la leva dei porti e dei retroporti, offrire agevolazioni alle imprese: queste le finalità essenziali delle Zone economiche speciali. La Zes, infatti, offre sconti doganali e fiscali per l'export, accelera le procedure

-segue

burocratiche e attrae gli investimenti produttivi soprattutto attraverso il credito d'imposta per macchinari, impianti ed attrezzature. Credito che è passato da 15 milioni a 50 milioni di euro (pari ad una esenzione fiscale fino al 25 per cento). Questo, si osserva, mette in moto un meccanismo di interesse per le medie e grandi imprese. Senza escludere, sempre per l'export, anche le piccole realtà. A disposizione delle Zes, previste con l'ultima legge sul Mezzogiorno, ci sono 206 milioni di euro. Una dote che alcuni ritengono insufficiente ma il ministero per il Mezzogiorno ha previsto che l'alimentatore delle Zes sia il Fondo per lo sviluppo e la coesione dell'Unione Europea le cui disponibilità sono rilevanti. A ciò si aggiunga anche l'intervento del sistema bancario a favore delle imprese: giorni fa, a Taranto, Banco-Napoli Intesa - col direttore generale per il Sud Francesco Guido - ha presentato l'accordo con le Autorità portuali di Napoli e Taranto col quale si offre, a supporto alle imprese che investiranno nelle due Zes, un plafond di 1,5 miliardi di euro.

Zone economiche speciali: più ettari per Puglia e Basilicata



Le Zone economiche speciali di Puglia e Basilicata avranno più ettari a disposizione. Il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti ha, infatti, accolto le sollecitazioni arrivate dalle due regioni. In Puglia sono previste due Zone economiche speciali: quella di Bari e Brindisi adriatica, che includerà anche il porto di Manfredonia, e quella ionica che farà capo a Taranto ma che comprenderà anche la Basilicata. Con la nuova formulazione, la Zes della Puglia passa da 3000 a 4200 ettari, quella della Basilicata da 428 a 900 ettari. Lo ha annunciato oggi in una conferenza stampa il deputato del Pd, Ludovico Vico, della commissione Attività produttive della Camera. "In occasione della conferenza unificata Stato-Regioni – spiega Vico – il ministro De Vincenti ha accolto le richieste presentate dai rappresentanti regionali. In questo quadro – aggiunge – il ministro si è impegnato a riconsiderare la densità delle singole popolazioni regionali, al fine di incrementare i valori massimi di superficie Zes. Per cui, rispetto alle aree da destinare alle Zes, i 3.033 ettari previsti per la Puglia dovrebbero essere portati a circa 4.200. Stessa cosa per la Basilicata, dove da 428 ettari, si dovrebbe passare a circa 900 ettari. Il Dpcm sulle Zes è stato, quindi, approvato dalla conferenza Stato-Regioni, con l'accoglimento degli emendamenti presentati". "La struttura fondamentale nella costruzione di una Zes – ricorda ancora Vico – è il porto, inteso come Autorità di sistema portuale. È da questo presupposto che si deve partire per discutere dell'assegnazione delle aree da ricomprendere nelle Zone economiche speciali regionali ed interregionali, tenendo presente che gli standard europei prevedono un massimo di circa 2000 ettari per ogni Zes. Le Zes in Puglia sono due: quella ionica, che fa riferimento all'autorità portuale di Taranto, e quella adriatica, che fa riferimento all'autorità portuale di Bari e comprende anche Brindisi. Da questo non si può prescindere". "La superficie che sarà assegnata alla Puglia – conclude Vico – dovrà essere rispettosa dell'esistenza delle uniche due Autorità di sistema portuale pugliesi: quella ionica e quella adriatica. La ridondanza della Zes adriatica che comprende cinque province, non dovrà assolutamente penalizzare la Zes di Taranto. Porti, retroporti, centri intermodali, ferrovia e aeroporti sono l'anima della Zes. Ribadisco che le Autorità di sistema portuale in Puglia sono due, e pertanto, la destinazione delle aree deve assegnare in maniera equa le superfici"

SENTENZA DI PRIMO GRADO DOPO SETTE ANNI E MEZZO

Tragedia in porto, condannato il capo di Stazioni Marittime

Turista morta per la passerella agganciata male la società pagherà 450mila euro di risarcimento

NON c' erano difetti nella progettazione. E non spettava al personale della nave occuparsi della sicurezza nella fase di imbarco. La morte assurda di Maria Mercedes Bonastre Arrasa, turista spagnola di 52 anni sprofondata nel vuoto mentre stava partendo per una crociera, si poteva evitare e fu provocata dall' uso improprio e negligente della passerella che doveva condurre i turisti dalla banchina al ponte della nave. Per questo il giudice Alessandra Vignola ha condannato a otto mesi Edoardo Monzani, amministratore di Stazioni Marittime spa (difeso dagli avvocati Romano Raimondo ed Enrico Scopesi). La società, responsabile civile in quanto gestore del terminal passeggeri, dovrà risarcire in separata sede la famiglia e anticipare immediatamente 450 mila euro.

Assolti Mario Stiffa, comandante della Msc Splendida, e Jesus Galerón Carrasco, legale rappresentante della società Ingenierias Tecnicas Portuarias di Barcellona, che fabbricò materialmente la passerella (assistiti dai legali Carlo Fuma galli e Carlo Blengino, e dal consulente tecnico della compagnia Nicolò Reggio). I giudici hanno rimandato alla Procura gli atti per riesaminare la posizione di Andrea Pieracci, dirigente dell' **Autorità Portuale** che era stato archiviato (lo assiste Andrea Vernazza).

Giustizia dopo sette anni Ci sono voluti sette anni per questa prima verità giudiziaria. Un tempo molto lungo, viziato inizialmente da un' inchiesta portata avanti non proprio a tambur battente, e in un secondo momento dal sus seguirsi di perizie e pareri tecnici. Il reato di omicidio colposo non è prescritto perché nella formulazione del pubblico ministero Piercarlo Di Gennaro viene contestata, in base a una riforma recente della giustizia, l' aggravante del mancato rispetto delle condizioni di sicurezza sul posto di lavoro.

Non importa, è l' argomentazione già sdoganata in casi simili dalla Cassazione, se a fame le spese è stata una vittima estranea a quel luogo di lavoro.

Per interpretare nei dettagli la sentenza occorrerà attendere le motivazioni, ma l' esito finale esprime già in modo chiaro l' interpretazione generale di una tragedia assurda e difficile da credere, nel contesto

- segue

del funzionamento di un porto mediterraneo contemporaneo: il problema non fu il tipo di passerella usata, che peraltro era già stata impiegata in un altro centinaio di ormeggi senza alcun problema, ma la modalità d'impiego. In altre parole, come emerso nei vari pareri tecnici, sulle banchine genovesi veniva usata un'attrezzatura che, pur non essendo l'ultimo ritrovato sul mercato in fatto di sicurezza, a determinate condizioni funzionava, ma necessitava della dovuta attenzione.

«Morte evitabile» I fatti risalgono al 24 luglio del 2010. Maria Mercedes Bonastre Arrasa, 52 anni, è in partenza per una crociera dal porto di Genova. Sta per imbarcarsi sulla nave quando la passerella cede e la donna, insieme a un cugino che resta miracolosamente illeso, sprofonda nel vuoto e batte la testa fra il molo di Ponte Doria e l'imbarcazione. Un incubo che si materializza dal nulla e non è spiegabile, come hanno confermato gli accertamenti durante il dibattimento, con fantomatici «movimenti ondosi improvvisi» o folate divento.

Nel corso del processo c'è stata una minuziosa ricostruzione delle operazioni che precedono l'imbarco e di fronte al giudice sono stati sentiti, come testimoni e mai come imputati, gli operai in servizio e il responsabile tecnico di Stazioni Marittime; alla fine l'intera responsabilità è ricaduta sui vertici della struttura.

MARCO GRASSO

Piombino

Traghetto rompe gli ormeggi coi passeggeri a bordo

La partenza per l'Elba era slittata per le condizioni avverse del mare, molti erano saliti per dormire lasciando però le auto sulla banchina

Addormentarsi su una nave ancorata nel porto di Piombino e svegliarsi di soprassalto nel mezzo del mare tra la costa e l'Isola d'Elba. È solo allora rendersi conto di aver lasciato l'automobile che invece sarebbe dovuta essere imbarcata, sulla banchina del porto. È successo a un centinaio di viaggiatori che domenica sera erano diretti all'Isola con il traghetto Moby Kiss. Non tanto per colpa della compagnia di navigazione, a dir la verità, ma quanto per il maltempo e il vento forte

che anche per tutta la giornata di ieri hanno isolato l'Elba costringendo i traghetti a fermarsi. La partenza improvvisa de la Moby Kiss, infatti, si è avuta quasi "per caso". La nave era ferma nel porto di Piombino senza possibilità di partire proprio a causa delle onde alte. Con la Moby che, per evitare ai passeggeri una nottata in auto al freddo, aveva deciso di ospitare i viaggiatori a bordo. Sia quelli in partenza dall'Elba che quelli da Piombino. Se al mattino il vento lo avrebbe permesso le navi sarebbero poi partite e i passeggeri avrebbero imbarcato le auto e fatto i biglietti. In caso contrario sarebbero ritornati a casa. Sulla carta, niente da ridire.

Ma il vento ha deciso di giocare un brutto scherzo ai viaggiato-

ri a bordo della nave Moby Kiss. Soprattutto perché la maggior parte di chi aveva deciso di trascorrere la notte a bordo della nave non aveva ancora imbarcato l'auto ma l'aveva lasciata nel parcheggio in attesa del mattino successivo. E qualcuno addirittura nel piazzale del porto. «Ci è stato detto che le avremmo imbarcate una volta che sarebbe stato chiaro se fossimo partiti il giorno dopo - raccontano i passeggeri - per questo non ce ne siamo preoccupati». Ma così non è stato e la Moby Kiss è partita "per caso".

Il vento forte intorno alle 1.30 del mattino ha infatti strappato due cavi di ormeggio liberando la nave: «Il comandante ha allora deciso di partire - spiega Matteo Salve, ad di Toremar - perché

senza gli ormeggi aveva difficoltà a restare nel porto e per la sicurezza dei passeggeri era più sicuro continuare verso Portoferraio». Approfitando del calo momentaneo del vento la nave è arrivata all'Elba alle 6.15 senza nessun pericolo per i passeggeri ma con qualche macchinario del bar rovesciato a causa di alcune onde nel canale del porto di Piombino. Le automobili dei viaggiatori, però, sono ancora sulla terraferma. E lo saranno fino a quando il maltempo non permetterà di tornare a riprenderle. Disavventura, tra domenica e lunedì, anche per i viaggiatori dei treni costretti ad aspettare per ore bloccati nelle stazioni a causa di neve e gelo. -

g.a.

In porto a Bilbao automatizzato accesso camion

BILBAO - Il terminal contenitori Noatum di Bilbao e gli operatori terminalisti del porto hanno introdotto un nuovo sistema automatico per l'accesso dei camion, con sette cancelli in entrata e tre in uscita.

I camion possono ora accedere all'area portuale direttamente. (continua in ultima pagina)

In porto a Bilbao

utilizzando codici di accesso. La presa e la consegna dei contenitori risulta quindi più rapida e più efficiente, riducendo notevolmente i tempi di attesa.

Inoltre, il terminal ferroviario all'interno del porto verrà ampliato: gli attuali 450 metri di binario verranno allungati di 100 metri, consentendo così la formazione di treni fino a 550 metri. Circa 34 milioni di euro sono stati stanziati per gli investimenti nel porto di Bilbao nel periodo 2016-2036: di questi, circa dieci milioni sono stati e verranno spesi nel periodo 2016-2018.

Avviata l'attività alla quarta fase del porto cinese di Yangshan, con operazioni terminalistiche e controlli doganali automatizzati

Lo scorso mese il porto di Shanghai ha movimentato complessivamente 3,6 milioni di container (+11,8%)

Ieri è iniziata in via sperimentale l'attività di movimentazione dei container sulle banchine approntate con l'attuazione della quarta fase del progetto di costruzione dell'area portuale di Yangshan (Shanghai) di proprietà della cinese Shanghai International Port (Group) Co. (SIPG), fase che ha comportato la realizzazione di un container terminal completamente automatizzato che costituisce una vera e propria innovazione del panorama terminalistico cinese e mondiale.

Infatti, oltre alle operazioni terminalistiche vere e proprie, per la prima volta nel terminal sono stati automatizzati anche i controlli doganali che possono essere effettuati da personale di un ufficio situato a 50 chilometri di distanza con l'utilizzo di un apposito mezzo a controllo remoto per l'ispezione dei contenitori. Il sistema consente di ispezionare circa 150 container all'ora.

La quarta fase del progetto, attuata con un investimento di 1,95 miliardi di dollari, ha comportato la costruzione di banchine per un totale di 2.350 metri lineari di accosti con profondità del fondale di -15 metri. Con l'inaugurazione della nuova fase la capacità annua di traffico containerizzato dell'area portuale di Yangshan sale a quattro milioni di teu con possibilità di elevarla ulteriormente a 6,3 milioni di teu e la capacità complessiva gestita dalla SIPG nel sistema portuale di Shanghai arriva a 40 milioni di teu all'anno.

L'area portuale di Yangshan, la cui costruzione è iniziata nel 2002, è situata nella Hangzhou Bay al confine tra le province di Shanghai e Zhejiang. La quarta fase del progetto copre un'area di oltre 2,2 ettari.

Intanto lo scorso mese il porto di Shanghai ha movimentato complessivamente un traffico dei container pari a 3,6 milioni di teu, con una progressione del +11,8% rispetto a 3,2 milioni di teu nel novembre 2016. Nei primi 11 mesi del 2017 il traffico è ammontato ad un totale pari a quasi 36,9 milioni di teu, con un incremento del +8,3% rispetto a 34,0 milioni di teu nel periodo gennaio-novembre dello scorso anno.

La cinese CMPort ha siglato un contratto di concessione aggiuntivo per il porto di Hambantota

Il gruppo investirà fino a 1,12 miliardi di dollari nello scalo cingalese

INFORMARE Venerdì scorso la cinese China Merchants Port Holdings Co. (CMPort), il governo dello Sri Lanka, la Sri Lanka Ports Authority (LSPA) e le sue due società integralmente controllate Hambantota International Port Group (HIPG) e Hambantota International Port Services (HIPS) hanno sottoscritto un contratto di concessione aggiuntivo che emenda alcune clausole del contratto di concessione per la gestione del porto cingalese di Hambantota che le parti avevano siglato lo scorso 29 luglio (*INFORMARE* del 25 luglio 2017).

Le modifiche al contratto originario sono costituite essenzialmente dalla variazione dei termini di pagamento della somma che l'azienda cinese verserà alla SLPA per acquisire l'85% del capitale della HIPG, che a sua volta utilizzerà parte della cifra per comprare il 58% del capitale della HIPS.

Inoltre è stato stabilito che il gruppo cinese investirà fino a 1,12 miliardi di dollari USA nel porto di Hambantota e nelle attività correlate. In particolare, parte dell'investimento della China Merchants Port Holdings pari a 973,7 milioni di dollari sarà corrisposto per l'acquisizione dell'85% della HIPG in tre tranches, di cui la prima del valore di 292,1 milioni di dollari.

Il Telegrafo

INIZIATIVA

Autorità Portuale e Lipu
«Architettura ecologica»

UN'ARCHITETTURA
ecologica e sostenibile che riduca, attraverso adeguate misure di prevenzione e mitigazione, gli impatti sugli ecosistemi e sulla fauna selvatica. In poche parole, un'architettura che prenda in considerazione, innanzitutto durante la fase di progettazione, anche il rispetto della biodiversità. E quanto si propone di approfondire la Lipu-BirdLife Italia che, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ed il Comune, organizza la giornata «Architettura ecologica» che si svolgerà nella Fortezza Vecchia domani mattina. Costruire in modo sostenibile ed ecologico avvantaggia la salute e la sicurezza delle persone, migliora l'ambiente e la biodiversità, e costituisce anche un valore aggiunto della progettazione.