



Primo Piano:

- **I Porti Italiani nel mirino dell'UE** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ansa, Messaggero Marittimo, Ferpress)
- **Tasse, la rivolta delle banchine** (Il Secolo XIX, La Stampa,
- **Assoporti costituito gruppo di coordinamento Segretari Generali AdSP** (L'Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino, no soggetto politico per regione A4..."(Ansa)

Genova:

"...firmata convenzione diga foranea..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

"...Trincea Genovese: due sentenze della Casazione..." (Il Secolo XIX)

"...Blue economy..." (La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo)

"...Torre Piloti..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ansa)

"...Passeggeri in flessione..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...sindaco ha incontrato la precisazione di CNA..."(Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Giornata del Mare..."(Ravenna24ore.it, RavennaToday, Ferpress)

Livorno:

"...Darsena Nord..." (Il Telegrafo)

"...Med Ports..." (La Gazzetta Marittima)

"...Propeller Club Livorno..." (Corriere Marittimo)

Piombino:

"...Insediamento di bhege-nuovo padiglione..." (L'Informatore Navale)

Bari:

"...interventoi di spostamento dei sedimenti..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Affida il punto di primo intervento..."(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Ho trovato un"Suq" ma stiamo cambiando tutto..."(Blog Sicilia)

Messina:

"...Piano Regolatore Generale..." (Gazzetta del Sud)

"...Nasce la rete di imprese..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Zone Economiche Speciali**

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

A RISCHIO GLI INVESTIMENTI

Ultimatum di Bruxelles
«Porti come le imprese
devono pagare le tasse»

GALLOTTI e un'analisi di F. FERRARI >> 13

GIÀ MINACCIATA L'APERTURA DI UNA PROCEDURA DI INFRAZIONE

Bruxelles: «I porti paghino le tasse»

Nel mirino della Commissione i bilanci delle **Authority**. A rischio 100 milioni

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'ultima hacchettata dell'Europa all'Italia vale 100 milioni e rischia di far saltare il cuore del sistema logistico del Paese: i porti.

Ad inizio aprile è arrivata al governo italiano una comunicazione della *Dg Competition*, la divisione della Commissione che si occupa della concorrenza, con la minaccia di un'apertura della procedura di infrazione che rischia di mettere in ginocchio i nostri scali. Nelle tredici pagine inviate a Roma, si accusano i porti italiani di non aver mai pagato le tasse: la conseguenza, secondo Bruxelles, è aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano, aver rinunciato ad una parte di entrate. In quasi cinque anni di scambio di lettere, perché il faro dell'Ue è partito nel 2013, l'Italia non è riuscita a convincere la Commissione del grande equivoco: le Autorità portuali sono emanazione dello Stato e le tasse le raccolgono, sono enti regolatori, non imprese private. A Bruxelles non importa, per l'Europa si tratta di aiuti di Stato impropri. «Con l'esenzione dalle tasse alle Autorità portuali italiane, che sono coinvolte in attività eco-

nomiche, l'Italia rinuncia a una parte di entrate che costituiscono risorse economiche per lo Stato. Così la misura di esenzione - è scritto nella lettera - si configura come perdita per le casse centrali». Di più: l'Europa «ritiene che la misura dell'esenzione distorce, o minaccia di farlo, la concorrenza e influenza negativamente i traffici merci dentro l'Unione».

«Come le imprese»

La Commissione è convinta che le Autorità di sistema portuale svolgano attività economica, perché rilasciano concessioni e autorizzazioni. Le tasse portuali e i canoni dovrebbero essere quindi essere soggetti alle imposte sui redditi. E così per Bruxelles «il vantaggio fiscale ai porti rafforza la posizione finanziaria di alcune imprese in concorrenza con altre che non beneficiano di vantaggi simili e le autorità portuali italiane godono di vantaggi che possono essere utilizzati per offrire tariffe più basse rispetto ai porti non sussidiati». All'Europa non interessa che le Autorità portuali abbiano il solo compito di amministrare, per conto dello Stato, le aree demaniali. È come se venissero considerate imprese, invece che pubblica amministrazione e lo Stato dovrebbe così pagare le tasse a sé stesso. Bruxelles ritiene che l'Italia abbia garantito aiuti di stato non do-

vuti ai porti, almeno dal 1958, anno del trattato di Roma, atto di nascita della comunità economica europea. Per fortuna non ci chiederanno di restituire gli arretrati. Ma i porti italiani dovranno alzare le tasse portuali per far fronte alle richieste dell'Europa. Le concessioni e le autorizzazioni pesano per il 50% dei bilanci delle **Authority**: è un'operazione che vale 100 milioni di euro, calcolati dalla cifra delle entrate del 2016. Per coprire le minori entrate i porti dovranno alzare le tasse del 30-40%.

Il Mediterraneo nel mirino

L'Europa aveva iniziato con gli olandesi 5 anni fa. Poi è toccato a Francia e Belgio l'estate scorsa: tutti i porti di questi Paesi si sono dovuti adeguare, dopo il faro aperto dalla Commissione. Ora tocca a Spagna e Italia, i porti che, seppur a fatica, erodono quote di mercato ai potenti scali del Nord Europa. «Sarà un caso?» si chiede una fonte politica di Bruxelles. La strada ora è obbligata e senza sbocco: servirebbe un pressing politico del governo nella fase di trattativa che si apre ora e poi dovrebbe scattare il ricorso alla Corte di Giustizia europea. Senza esecutivo e con i tempi stretti, il rischio è altissimo: i bilanci delle **Authority** potrebbero saltare e le tasse, come i futuri canoni concessori, dovranno essere rivisti al rialzo. Il Belgio

- segue

sta provando a ribaltare la decisione, ma c'è pessimismo sull'esito del ricorso: difficilmente l'euroburocrazia smentisce sé stessa. Se tutto andrà per il peggio, il conto salato dovrà essere pagato dal 2020. Gli operatori subiranno gli aumenti necessari per far fronte all'esborso e qualcuno potrebbe anche decidere di andarsene. La decisione della Commissione cancella una parte cruciale della riforma entrata in vigore da poco più di un anno e firmata dal ministro Graziano Delrio, rischiando di far esplodere il sistema portuale italiano.

www.themeditelgraph.it

MAXI-INDAGINE

**L'Ue ha iniziato
a bacchettare
l'Olanda cinque
anni fa, poi è
toccato alla Francia**

■ L'ANALISI

INVESTIMENTI A RISCHIO, IL FUTURO GOVERNO DECIDERÀ DA CHE PARTE STARE

FRANCESCO FERRARI

La natura giuridica di quelle che fino a pochi mesi fa chiamavamo Autorità portuali, prima che una riforma nata per semplificarle ne complicasse addirittura il nome, è al centro di un dibattito che va avanti praticamente dal 1994, anno dell'apertura ai privati del settore. Un'incertezza che non è sfuggita ai burocrati di Bruxelles, a giudizio dei quali le Authority non possono esimersi dal pagare le tasse, esattamente come le altre imprese.

Senza entrare nel merito della questione, va rilevato come l'esito che si prospetta rischi di penalizzare due volte il sistema portuale italiano: da una parte l'aumento delle tasse, diretta conseguenza dell'avvertimento comunitario, andrà a danneggiarne la competitività; dall'altra l'eterna promessa dell'autonomia finanziaria dei porti subirà un colpo potenzialmente letale. Uno scenario tutt'altro che fantasioso, di fronte al quale il futuro governo del Paese dovrà decidere come comportarsi. Le strade sono due: la prima è il rispettoso adeguamento alle osservazioni europee; la seconda, quella più auspicabile, è la difesa – e il dovuto adattamento alle direttive della Commissione – di un percorso di potenziamento degli investimenti in infrastrutture, frutto anche delle tasse incamerate dalle Authority.

Privare i porti, e le città che li ospitano, delle risorse necessarie al loro sviluppo è un errore che un Paese che fatica a risollevarsi dalla crisi non può permettersi.

«Così l'Europa mette in ginocchio i nostri porti»

Roma - L'Associazione dei porti Italiani stigmatizza quanto appreso in relazione a una procedura d'infrazione in arrivo dall'Unione europea nei confronti dei porti italiani, in tema di applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate (canoni di concessione e autorizzazione all'esercizio di impresa portuale) delle Authority



Roma - L'Associazione dei porti Italiani stigmatizza quanto appreso in relazione a una procedura d'infrazione in arrivo dall'Unione europea nei confronti dei porti italiani, in tema di applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate (canoni di concessione e autorizzazione all'esercizio di impresa portuale) delle Autorità di sistema portuale, secondo quanto anticipato dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*.

Secondo quanto è stato reso noto, la Direzione generale concorrenza ha avviato la procedura considerando il comportamento dei porti come un aiuto di Stato, quindi un comportamento di concorrenza sleale nei confronti di altri porti all'interno dell'Unione: «Non possiamo accettare l'interpretazione secondo la quale le attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale nel riscuotere canoni concessori sia da considerarsi attività economica soggetta a imposizione fiscale» dichiara il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, appena appresa la notizia che vede i porti italiani nel mirino della DG Concorrenza della Commissione europea per aver considerato esenti da imposizione fiscale le entrate da canoni. «Considerare l'attività di riscossione espletata dalle nostre Autorità - prosegue D'Agostino - alla pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato è un grave errore interpretativo. Tra l'altro, oltre a essere un controsenso rispetto alle funzioni di regolazione e vigilanza in capo alle stesse, essendo queste ultime chiaramente di natura pubblica, si tratta di una misura di coordinamento di politica dei trasporti. Inoltre, tale imposizione costringerebbe le Autorità di sistema portuale ad applicare canoni concessori e autorizzativi più

- segue

alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti. Si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti. Metteremo a lavoro sulla vicenda tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questa difficile partita. Per questo motivo desidero promuovere, a nome dell'Associazione e insieme a tutti i miei colleghi, un'azione compatta e coesa da parte di tutto il cluster marittimo-portuale nei confronti del Parlamento europeo, del Parlamento nazionale e del futuro governo. Provvederò a contattare tutte le Associazioni del cluster nei prossimi giorni in modo da lavorare insieme, ed evitare un danno così enorme ad una risorsa così importante» conclude D'Agostino.

Bruxelles, "I porti italiani devono pagare le tasse"



L'attività di riscossione dei canoni di concessione demaniale nei porti deve essere tassata, altrimenti è Aiuto di Stato ai danni dei porti degli altri Stati membri. Con un documento arrivato al governo italiano ad inizio aprile, la Dg Competition – l'ufficio della Commissione Ue che si occupa della concorrenza - accende un faro sulla portualità italiana. «Si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti. Metteremo a lavoro tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al ministero dei Trasporti in questa difficile partita», commenta il presidente Assoport, Zeno D'Agostino.

Cosa dice la Dg CompetitionL'indagine è iniziata nel 2013. Ebbene, la Dg Competition è arrivata alla conclusione che «con l'esenzione dalle tasse alle Autorità portuali italiane, che sono coinvolte in attività economiche, l'Italia rinuncia a una parte di entrate che costituiscono risorse economiche per lo Stato. Così la misura di esenzione si configura come perdita per le casse centrali». Quindi, si «ritiene che la misura dell'esenzione distorce, o minaccia di farlo, la concorrenza e influenza negativamente i traffici merci dentro l'Unione».

Il vantaggio dei porti italianiLe attività economiche delle Autorità di sistema portuale (Adsp), la loro facoltà di rilasciare concessioni e autorizzazioni, il loro essere in altre parole un ente pubblico-economico le rende alla stregua di imprese, secondo la Dg Competition. Possono abbassare le tariffe più di altri porti, avvantaggiandosi: «le autorità portuali italiane godono di vantaggi che possono essere utilizzati per offrire tariffe più basse rispetto ai porti non sussidiati». Simone Gallotti, considerando le entrate dal 2016 e il peso delle concessioni e delle autorizzazioni - intorno alla metà dei bilanci delle Adsp -, **ha calcolato** un 'rimborso' di 100 milioni di euro. Ma non è tanto questa la stangata quanto il rincaro a cui sarebbero obbligati i porti casomai l'indagine diventi procedura d'infrazione: le tasse portrebbero aumentare fino al 40 per cento. Adeguandosi alle disposizioni europee, circa cinque anni fa una misura simile è stata attuata per l'Olanda, a cui è seguita la Francia e il Belgio.

Assoport: «Grave errore interpretativo»Secondo D'Agostino, il caso aperto dalla Dg Competition è un «grave errore interpretativo». «Non possiamo accettare – commenta - l'interpretazione seconda la quale le attività svolte dalle Autorità di sistema portuale nel riscuotere canoni concessori sia da considerarsi attività economica soggetta a imposizione fiscale. Considerare l'attività di riscossione espletata dalle nostre Autorità alla pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato è un grave errore interpretativo». «Oltre a essere un controsenso rispetto alle funzioni di regolazione e vigilanza in capo alle stesse, essendo queste ultime chiaramente di natura pubblica, si tratta di una misura di coordinamento di politica dei trasporti. Inoltre, tale imposizione costringerebbe le Autorità di Sistema Portuale ad applicare canoni concessori e autorizzativi più alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti».

«Provvederò a contattare tutte le Associazioni del cluster nei prossimi giorni in modo da lavorare insieme, ed evitare un danno così enorme ad una risorsa così importante», conclude D'Agostino.

Assoporti, preoccupati da voci su procedura d'infrazione Ue

Interpretazione errata su canoni concessori, rischio per settore



Voci su una possibile apertura di una procedura d'infrazione da parte dell'Unione europea sulla applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate delle Autorità del sistema Portuale preoccupa Assoporti, l'associazione dei porti italiani. Secondo le indiscrezioni - riporto una nota di Assoporti - la Direzione Generale Concorrenza ha avviato la procedura considerando il comportamento dei porti come un aiuto di Stato, quindi un comportamento di concorrenza sleale nei confronti di altri porti all'interno dell'Unione. "Non possiamo accettare l'interpretazione secondo la quale le attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale nel riscuotere canoni concessori sia da considerarsi attività economica soggetta a imposizione fiscale" ha dichiarato il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino, appena appresa la notizia che vede i porti italiani nel mirino della DG Concorrenza della Commissione Europea per aver considerato esenti da imposizione fiscale le entrate da canoni.

"Considerare l'attività di riscossione espletata dalle nostre Autorità alla pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato è un grave errore interpretativo - aggiunge - Tra l'altro, oltre a essere un controsenso rispetto alle funzioni di regolazione e vigilanza in capo alle stesse, essendo queste ultime chiaramente di natura pubblica, si tratta di una misura di coordinamento di politica dei trasporti. Inoltre, tale imposizione costringerebbe le Autorità di Sistema Portuale ad applicare canoni concessori e autorizzativi più alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti. Si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti. Metteremo a lavoro sulla vicenda tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questa difficile partita". Assoporti annuncia che quindi promuoverà "un'azione compatta e coesa da parte di tutto il cluster marittimo-portuale nei confronti del Parlamento Europeo, del Parlamento Nazionale e del futuro Governo". Provvederò a contattare tutte le Associazioni del cluster nei prossimi giorni in modo da lavorare insieme, ed evitare un danno così enorme ad una risorsa così importante," ha concluso D'Agostino.

Messaggero Marittimo

Assoporti interviene e lancia un appello a tutto il cluster marittimo

ROMA – Assoporti, l'Associazione dei porti italiani stigmatizza quanto appreso da fonti giornalistiche in relazione ad una procedura d'infrazione in arrivo dall'Unione europea nei confronti dei porti italiani, in tema di applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate (canoni di concessione e autorizzazione all'esercizio di impresa portuale) delle Autorità di Sistema portuale. Secondo quanto è stato reso noto, la Direzione Generale Concorrenza ha avviato la procedura considerando il comportamento dei porti come un "Aiuto di Stato", quindi un comportamento di concorrenza sleale nei confronti di altri porti all'interno dell'Unione.

"Non possiamo accettare l'interpretazione secondo la quale le attività svolte dalle Autorità di Sistema portuale nel riscuotere canoni concessori sia da considerarsi attività economica soggetta a imposizione fiscale" ha dichiarato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino, appena appresa la notizia che vede i porti italiani nel mirino della DG Concorrenza della Commissione europea per aver considerato esenti da imposizione fiscale le entrate da canoni.

"Considerare l'attività di riscossione espletata dalle nostre Autorità alla pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato è un grave errore interpretativo. Tra l'altro, oltre a essere un controsenso rispetto alle funzioni di regolazione e vigilanza in capo alle stesse, essendo queste ultime chiaramente di natura pubblica, si tratta di una misura di coordinamento di politica dei trasporti.

Inoltre, tale imposizione costringerebbe le Autorità di Sistema portuale ad applicare canoni concessori e autorizzativi più alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti. Si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti. Metteremo a lavoro sulla vicenda tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questa difficile partita.

Per questo motivo desidero promuovere, a nome dell'Associazione e insieme a tutti i miei colleghi, un'azione compatta e coesa da parte di tutto il cluster marittimo-portuale nei confronti del Parlamento europeo, del Parlamento nazionale e del futuro Governo. Provvederò a contattare tutte le Associazioni del cluster nei prossimi giorni in modo da lavorare insieme, ed evitare un danno così enorme ad una risorsa così importante," ha concluso D'Agostino.

Assoporti: tassazione fiscale, procedura UE nei confronti dei porti italiani? Un appello a tutto il cluster marittimo-portuale

(FERPRESS) -Roma, 15 APR – L'Associazione dei Porti Italiani stigmatizza – informa una nota – quanto appreso da fonti giornalistiche in relazione ad una procedura d'infrazione in arrivo dall'Unione Europea nei confronti dei porti italiani, in tema di applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate (canoni di concessione e autorizzazione all'esercizio di impresa portuale) delle Autorità di Sistema Portuale. Secondo quanto è stato reso noto, la Direzione Generale Concorrenza ha avviato la procedura considerando il comportamento dei porti come un Aiuto di Stato, quindi un comportamento di concorrenza sleale nei confronti di altri porti all'interno dell'Unione.

“Non possiamo accettare l'interpretazione seconda la quale le attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale nel riscuotere canoni concessori sia da considerarsi attività economica soggetta a imposizione fiscale“ ha dichiarato il Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino, appena appresa la notizia che vede i porti italiani nel mirino della DG Concorrenza della Commissione Europea per aver considerato esenti da imposizione fiscale le entrate da canoni.

“Considerare l'attività di riscossione espletata dalle nostre Autorità alla pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato è un grave errore interpretativo. Tra l'altro, oltre a essere un controsenso rispetto alle funzioni di regolazione e vigilanza in capo alle stesse, essendo queste ultime chiaramente di natura pubblica, si tratta di una misura di coordinamento di politica dei trasporti. Inoltre, tale imposizione costringerebbe le Autorità di Sistema Portuale ad applicare canoni concessori e autorizzativi più alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti. Si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti. Metteremo a lavoro sulla vicenda tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questa difficile partita.

Per questo motivo desidero promuovere, a nome dell'Associazione e insieme a tutti i miei colleghi, un'azione compatta e coesa da parte di tutto il cluster marittimo-portuale nei confronti del Parlamento Europeo, del Parlamento Nazionale e del futuro Governo. Provvederò a contattare tutte le Associazioni del cluster nei prossimi giorni in modo da lavorare insieme, ed evitare un danno così enorme ad una risorsa così importante,” ha concluso D'Agostino.

IL CASO

Tasse in banchina, scatta la rivolta dei porti italiani contro l'Europa

I PORTI italiani si ribellano contro la minaccia dell'Unione Europea di avviare la procedura d'infrazione per il mancato pagamento delle tasse allo Stato su concessioni e autorizzazioni: l'accusa è di fare concorrenza sleale alle altre banchine eu-

ropee. È il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, a prendere l'iniziativa denunciando, prima di tutto, il sospetto tempismo dell'iniziativa di Bruxelles, arrivata proprio nel momento in cui l'Italia non ha un governo nel pieno delle sue fun-

zioni, dopo le elezioni. «Colpire i porti italiani, in questo momento di debolezza, sembra un modo per mettere in ginocchio il Paese. Così l'Unione ci chiede di stravolgere il nostro sistema».

MARGIOCCO e QUARATI >> 12

GLI ENTI ITALIANI CONTESTANO LA MINACCIA DI INFRAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Tasse, la rivolta delle banchine

Assoporti: «L'Ue non può chiedere allo Stato di pagare imposte su sé stesso»

FRANCESCO MARGIOCCO
ALBERTO QUARATI

GENOVA. C'è un che di sospetto, secondo Zeno D'Agostino, nel tempismo con cui la Dg Competition (la direzione della Commissione europea che si occupa della concorrenza) ha minacciato di avviare la procedura d'infrazione contro i porti italiani, anticipata ieri dal Secolo XIX: «Proprio ora che siamo senza un governo. Proprio non potevano aspettare?» si chiede il presidente di Assoporti, l'associazione tra gli enti che governano le banchine italiane.

In una lettera inviata alla rappresentanza del governo, i tecnici di Bruxelles accusano i porti italiani di non avere mai pagato tasse allo Stato su concessioni e autorizzazioni, facendo così concorrenza sleale alle altre banchine europee. La lettera (chiarimenti attesi entro un mese) arriva in un momento di massima debolezza del Paese, ancora senza un governo a seguito delle elezioni del 4 marzo.

D'Agostino entra nel merito della procedura d'infrazione e

ne contesta le fondamenta: «Il presupposto - spiega - è che le Authority italiane siano, come quelle nordeuropee, società che fanno utili. Invece no: sono enti pubblici. Chiedere allo Stato di tassarle equivale a chiedergli di tassare se stesso».

Le Authority gestiscono i porti, e amministrano quindi aree demaniali: queste sono divise tra tante società che operano gru, banchine ecc... e pagano una concessione (limitata nel tempo e rinnovabile) all'ente pubblico. Assoggettare all'imposta sui redditi le Adsp, spiega D'Agostino, avrebbe la conseguenza di aumentare i canoni che queste ultime fanno pagare ai loro concessionari, rendendo meno competitivi i porti italiani.

Questo, va spiegato, perché l'aumento si riverserebbe sui clienti dei porti, cioè gli armatori, che quindi dove possibile potrebbero spostare in lidi più convenienti le loro navi. Dove non fosse possibile, a pagare sarebbe il cliente finale, perché i costi della catena logistica in-

fluiscono sempre sul prezzo del prodotto, che sia un paio di scarpe, uno smartphone o la

benzina al distributore. Per questo i porti si fanno concorrenza e per questo il tema è così importante per Bruxelles.

Se il costo non grava sulle operatori, le Authority sarebbero comunque costrette a recuperare i soldi delle tasse rallentando gli investimenti in nuove infrastrutture per rimanere competitivi - e che peraltro in Italia funzionano attraverso trasferimenti dallo Stato centrale ai porti. L'una o l'altra ipotesi, chiarisce D'Agostino, «dovrà essere decisa dal prossimo governo».

Il tira e molla tra Roma e Bruxelles su questo tema va avanti dal 2013: in ambienti portuali si ipotizza che le tasse sui canoni graverrebbero per 100 milioni sui bilanci degli enti, che a loro volta sarebbero costretti a ad alzare le concessioni del 30-40%.

Che dietro la mossa della Commissione ci siano le pressioni del Nord Europa non è solo un'illusione: «Qualcuno mi spieghi perché non dovrei crederlo - sbotta D'Agostino - Colpire i porti italiani, in questo momento di debolezza, sembra un modo per mettere in gi-

- segue

nocchio il Paese. L'Unione ci chiede di stravolgere il nostro sistema. Possiamo ragionarci, ma dobbiamo sederci attorno a un tavolo, con un governo». Rincarà la dose Pasqualino Monti, ex numero uno di Assoporti: «Quando fa comodo, le Adsp sono semplici amministratori che rilasciano autorizzazioni e concessioni. Quando fa comodo il contrario diventano generatori di concorrenza sleale. L'Ue dimentica gli anni in cui accettava che i porti del Nord Europa sotto-quotassero le tariffe ferroviarie per rendere competitivi porti a 1.200 chilometri dalla Lombardia contro porti, come quelli liguri, a 120 chilometri da Milano».



La "Msc Istanbul" al Terminal Psa di Pra'

Il secolo XIX

IL CASO

Tasse in banchina, scatta la rivolta dei porti italiani contro l' Europa

I PORTI italiani si ribellano contro la minaccia dell' Unione Europea di avviare la procedura d' infrazione per il mancato pagamento delle tasse allo Stato su concessioni e autorizzazioni: l' accusa è di fare concorrenza sleale alle altre banchine europee. È il presidente di Assoport, Zeno D' Agostino, a prendere l' iniziativa denunciando, prima di tutto, il sospetto tempismo dell' iniziativa di Bruxelles, arrivata proprio nel momento in cui l' Italia non ha un governo nel pieno delle sue funzioni, dopo le elezioni. «Colpire i porti italiani, in questo momento di debolezza, sembra un modo per mettere in ginocchio il Paese. Così l' Unione ci chiede di stravolgere il nostro sistema».

d' agostino, presidente dell' associazione: dietro le scelte di bruxelles le pressioni del nord europa

Porti contro l' Ue: "Tasse assurde Siamo enti pubblici come lo Stato"

Assoport: costi extra fino al 40%, così gli armatori sposteranno le loro navi

C' è un che di sospetto, secondo Zeno D' Agostino, nel tempismo con cui la Dg Competition (la direzione della Commissione europea che si occupa della concorrenza) ha minacciato di avviare la procedura d' infrazione contro i porti italiani, anticipata ieri.

«Proprio ora che siamo senza un governo. Proprio non potevano aspettare?» si chiede il presidente di **Assoport**, l' associazione tra gli enti che governano le banchine italiane.

In una lettera inviata alla rappresentanza del governo, i tecnici di Bruxelles accusano i porti italiani di non avere mai pagato tasse allo Stato su concessioni e autorizzazioni, facendo così concorrenza sleale alle altre banchine europee.

La lettera (chiarimenti attesi entro un mese) arriva in un momento di massima debolezza del Paese, ancora senza un governo a seguito delle elezioni del 4 marzo.

D' Agostino entra nel merito della procedura d' infrazione e ne contesta le fondamenta: «Il presupposto - spiega - è che le Authority italiane siano, come quelle nordeuropee, società che fanno utili.

Invece no: sono enti pubblici.

Chiedere allo Stato di tassarle equivale a chiedergli di tassare se stesso».

Le Authority gestiscono i porti, e amministrano quindi aree demaniali: queste sono divise tra tante società che operano gru, banchine ecc... e pagano una concessione (limitata nel tempo e rinnovabile) all' ente pubblico. Assoggettare all' imposta sui redditi le Adsp, spiega D' Agostino, avrebbe la conseguenza di aumentare i canoni che queste ultime fanno pagare ai loro concessionari, rendendo meno competitivi i porti italiani.

Questo, va spiegato, perché l' aumento si riverserebbe sui clienti dei porti, cioè gli armatori, che quindi dove possibile potrebbero spostare in lidi più convenienti le loro navi. Dove non fosse possibile, a pagare sarebbe il cliente finale, perché i costi della catena logistica influiscono sempre sul prezzo del prodotto, che sia un paio di scarpe, uno smartphone o la benzina al distributore. Per questo i porti si fanno concorrenza e per questo il tema è così importante per Bruxelles.

- segue

Se il costo non gravasse sugli operatori, le Authority sarebbero comunque costrette a recuperare i soldi delle tasse rallentando gli investimenti in nuove infrastrutture per rimanere competitivi - e che peraltro in Italia funzionano attraverso trasferimenti dallo Stato centrale ai porti. L'una o l'altra ipotesi, chiarisce D'Agostino, «dovrà essere decisa dal prossimo governo».

Il tira e molla tra Roma e Bruxelles su questo tema va avanti dal 2013: in ambienti portuali si ipotizza che le tasse sui canoni graverebbero per 100 milioni sui bilanci degli enti, che a loro volta sarebbero costretti a alzare le concessioni del 30-40%. Che dietro la mossa della Commissione ci siano le pressioni del Nord Europa non è solo un'illusione: «Qualcuno mi spieghi perché non dovrei crederlo - sbotta D'Agostino -.

Colpire i porti italiani, in questo momento di debolezza, sembra un modo per mettere in ginocchio il Paese. L'Unione ci chiede di stravolgere il nostro sistema.

Possiamo ragionarci, ma dobbiamo sederci attorno a un tavolo, con un governo». Rincarare la dose Pasqualino Monti, ex numero uno di **Assoporti**: «Quando fa comodo, le Adsp sono semplici amministratori che rilasciano autorizzazioni e concessioni. Quando fa comodo il contrario diventano generatori di concorrenza sleale. L'Ue dimentica gli anni in cui accettava che i porti del Nord Europa sotto-quotassero le tariffe ferroviarie per rendere competitivi porti a 1.200 chilometri dalla Lombardia contro porti, come quelli liguri, a 120 chilometri da Milano».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

FRANCESCO MARGIOCCO, ALBERTO QUARATI

Assoporti, costituito il gruppo di coordinamento segretari AdSP

Nell'ambito dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) si è costituito il gruppo di coordinamento dei segretari generali delle Autorità di Sistema Portuale. In questo primo incontro sono stati brevemente illustrati i principali punti trattati dai presidenti delle AdSP nella [riunione del 23 marzo](#) e sono stati poi affrontati dei temi di discussione in materia di programmazione energetica ambientale, organici dei porti, servizi di interesse generale e aggiornamenti in materia di personale dipendente.

Autostrade: D'Agostino, no soggetto politico per regione A4'

'Non esiste, a Trieste autogoverno, e per il momento funziona'



(ANSA) - TRIESTE, 13 APR - "Non esiste un soggetto politico che si occupi della 'grande regione della A4', vale a dire lungo l'asse che va da Torino a Trieste, quindi a Trieste stiamo provando ad autogovernarci e sta funzionando". Il riferimento è al porto e a "punti franchi, infrastrutture e organizzazione logistica". Lo ha detto il presidente Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, intervenendo a Vicenza all'incontro "Flussi e luoghi / La grande regione della A4", nell'ambito del Festival territori industriali 'Cittàimpresa'.

Gli unici attori presenti nell'intera ipotetica regione sono Autostrade e ferrovie che, però, non possono essere enti preposti al governo e quindi alla pianificazione del territorio.

D'Agostino ha allora ampliato il discorso alla programmazione, ruolo che la politica non sta svolgendo: "A Hong Kong stanno studiando cosa fare tra trenta anni, in Italia questo non si fa, e non credo che costerebbe tanto un gruppo di studio su questo argomento", ha rimarcato. Se non si fa è perché non si sente, in tal senso, una "necessità politica" ed è "proprio questo il problema: se non condizioniamo le dinamiche saranno le dinamiche a condizionare noi. Stiamo lavorando sul contingente dimenticando di pianificare", ha aggiunto D'Agostino. E quando sono le dinamiche a condizionare le persone allora "si spera di trovare una razionalità, una organizzazione logistica". Il presidente dell'Autorità portuale ha fatto anche un esempio: "In altri Paesi capitalisti come Germania, Francia, Gran Bretagna, se una impresa vuole localizzarsi sono le autorità che indicano dove farlo, e cioè dove ci sono strade, ferrovie ad esempio; in Italia, invece, è l'impresa che decide dove collocarsi.

Ovviamente lo fa rispondendo a logiche di risparmio ma questo può corrispondere invece a un aumento del costo sopportato dalla collettività per la sua presenza".

Porti: firmata la convenzione per la progettazione della diga foranea di Genova

Lavori da un miliardo euro, la più grande dal dopoguerra



(ANSA) - GENOVA, 13 APR - E' salpato il bando di gara da 14 milioni di euro per progettare la più grande opera portuale mai realizzata in uno scalo italiano dal dopoguerra: la nuova diga foranea del Porto di Genova, un miliardo di euro di lavori per accogliere le mega navi porta container. La convenzione che dà il via alla progettazione tra l'Autorità del sistema portuale del Mar ligure Occidentale e l'agenzia del governo per gli investimenti, Invitalia, è stata firmata durante una cerimonia sull'attuale molo di protezione del porto col presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, l'amministratore delegato di Invitalia Domenico Arcuri, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il comandante della Capitaneria di Porto di Genova Nicola Carlone.

L'obiettivo è spostare 500 metri dalla costa, rispetto agli attuali 160 metri, circa cinque km della diga foranea del porto di Genova tra la foce del torrente Polcevera e la Fiera di Genova per accogliere le mega porta container da 18-22 mila teu.

Previsto l'impiego di 8 milioni di metri cubi di materiali lapidei, 150 cassoni di cemento armato (20 metri per 20 di base, 30 di altezza) da collocare su un fondale marino mediamente di 40 metri e 250 mila metri cubi di calcestruzzo. Serviranno due anni per progettare la nuova diga, sei per realizzare la prima parte, altri sei per completarla. L'intervento cambierà il volto al porto di Genova a cento anni dall'ultima riorganizzazione inaugurata nel 1936, quando le navi avevano una lunghezza massima di 130 metri, una larghezza di 16-17 metri e un pescaggio di 10-11, mentre oggi arrivano a 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e 15-16 di pescaggio. Invitalia svolgerà la funzione di centrale di committenza per accelerare la progettazione della nuova diga e del completamento del terminal Ponte Ronco Canepa (costo previsto 16 milioni). "Il porto storico di Genova è a un bivio: spostiamo a mare la diga, diamo le concessioni agli operatori che stanno adeguando i terminal e lavoriamo con Rfi per consentirgli di accedere ai terminal, sono le tre scommesse del nostro futuro", sintetizza Signorini.

Messaggero Marittimo

Firmata la convenzione fra la AdSp e l'Agenzia del ministero dell'Economia

GENOVA – Firmata la convenzione fra l'AdSp del mar Ligure occidentale e Invitalia (l'Agenzia del ministero delle Economia per l'attrazione degli investimenti), che svolgerà la funzione di Centrale di Committenza per accelerare la progettazione della nuova diga Foranea del porto di Genova e delle opere di completamento del terminal Ponte Ronco Canepa.

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Genova-Savona, e Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia, hanno siglato la convenzione che sancisce l'investitura di Invitalia quale Centrale di Committenza per le procedure di affidamento della nuova diga Foranea di Genova e del terminal Ponte Ronco Canepa.

Si parte proprio dall'affidamento della progettazione della nuova diga foranea (costo stimato dell'opera intorno a 1 miliardo di euro), che dovrà consentire l'accesso al porto anche alle navi di dimensione maggiore, garantendo la sicurezza della navigazione e la protezione dei bacini interni del porto di Genova.

Invitalia si occuperà poi delle opere di completamento del terminal contenitori Ponte Ronco-Canepa, indispensabili per dare operatività alla banchina (costo previsto 16 milioni).

La "AdSp" manterrà la funzione di Rup (Responsabile unico del procedimento) per le fasi di approvazione tecnica e amministrativa dei progetti, mentre Invitalia si occuperà delle fasi di gara per i servizi di progettazione, della verifica dei progetti e delle attività di supporto tecnico-economico. Significativo palcoscenico per la sigla congiunta del documento, la zona del Secondo Fanale Rosso dell'attuale molo di protezione del porto. Insieme al presidente della Regione Giovanni Toti, al sindaco di Genova Marco Bucci, al comandante della Capitaneria di porto Contrammiraglio Nicola Carlone, Signorini e Arcuri hanno dato il via ad uno dei progetti fondamentali per lo sviluppo del bacino portuale genovese.

In esito alla progettazione di fattibilità, sarà possibile procedere alla definizione delle caratteristiche principali della nuova Diga Foranea che dovrà consentire accosti e transiti nel bacino di Sampierdarena di navi di sempre maggiore dimensione. La realizzazione dell'opera avverrà con ogni probabilità per fasi funzionali.

Ha commentato il presidente Signorini: "La sottoscrizione di atti demaniali pluriennali con tutti i principali concessionari, il completamento dei lavori di riempimento dei principali terminal contenitori, l'imminente stipula della convenzione con RFI per il collegamento ferroviario dei terminal con le linee di adduzione al valico, sono passaggi fondamentali per cambiare il volto di Sampierdarena; la nuova diga foranea di Genova è l'opera più necessaria e ambiziosa di questa trasformazione.

- segue

Nei giorni scorsi, ha proseguito Signorini, abbiamo avuto prime fondamentali indicazioni dalle simulazioni a Copenaghen; con Invitalia mettiamo oggi solide basi al percorso tecnico amministrativo che ci condurrà alla realizzazione dell'opera”.

“Invitalia, ha dichiarato Domenico Arcuri, che è sempre l'Agenzia dello Sviluppo del Governo, è impegnata ormai da molti anni, e con buoni risultati, nei progetti di valorizzazione dei territori e delle aree strategiche per lo sviluppo del Paese. In Liguria, dopo l'intervento già avviato insieme con il presidente della Regione – Commissario di Governo – per la Galleria scolmatrice del torrente Bisagno, un'opera importante per ridurre i rischi derivanti dal dissesto idrogeologico, Invitalia è nuovamente coinvolta, sempre come centrale di committenza, per mettere a punto il progetto di fattibilità e le gare per la nuova diga e il terminal del porto di Genova. Il nostro obiettivo è accelerare il più possibile i tempi per le procedure di gara e per le attività correlate alla progettazione di interventi così importanti per la difesa delle comunità e lo sviluppo del territorio”.

Trincea genovese: 33 anni di litigi e due sentenze della Cassazione

GENOVA. In Italia, il tema del pagamento delle tasse sui canoni demaniali da parte degli enti portuali è stato oggetto di sentenza della Corte di Cassazione almeno due volte, e in entrambi i casi il contenzioso era tra Agenzia delle Entrate e porto di Genova. In ambo le sentenze a spuntarla è stata l' Autorità portuale.

È infatti del 2013 la sentenza della Corte - citata peraltro anche nella lettera della Dg concorrenza - che specifica come i canoni demaniali portuali non possano essere assoggettati a tassazione. La Suprema corte diede ragione all' Authority dopo una lunga contesa, iniziata nel 2004, quando l' Agenzia delle Entrate presentò all' ente un conto da 19 milioni di euro pari all' imponibile ai fini Iva, Irpeg e Ilor «sui proventi riscossi dall' Autorità portuale a titolo di canoni per la concessione di beni demaniali» per l' anno 1996 (la cifra originaria era di 36,9 miliardi di lire). Per i giudici, si affermava il principio secondo cui «le attività di natura commerciale o meno degli enti pubblici non economici non sono assoggettabili a imposizione quando essi agiscono nella loro veste di pubblica autorità» perché «soggetti di diritto pubblico» benché siano «assoggettate a tributo quando l' ente agisca come soggetto di diritto privato».

Anche la sentenza della Corte di Cassazione del 2015 arrivava alla fine di una lunga contesa tra l' Authority genovese e l' Agenzia delle Entrate, e confermava la decisione della Commissione tributaria di secondo grado, che aveva annullato un avviso di rettifica ai fini Iva del 1985, con cui era stata recuperata a tassazione una detrazione d' imposta di 16,7 milioni di lire considerata indebita.

Tuttavia, si tratta di questioni di diritto interno: il diritto comunitario (art. 101 del trattato sul Funzionamento dell' Unione europea) estende il concetto di impresa a qualunque soggetto effettui operazioni economiche, e in questo contesto equipara nei fatti i canoni demaniali alla locazione: è su questo punto che si giocherà probabilmente il confronto tra governo e Commissione.

A CONSUNTIVO DELLE QUATTRO GIORNATE DI SUMMIT A GENOVA

Blue Economy, valori e prospettive

L'importanza della formazione e lo sviluppo dei comparti che già oggi contano per il 10% del Pil nazionale

GENOVA - La prima edizione della "Blue Economy Summit" è stata avviata lunedì scorso con l'incontro serale al Propeller Club presieduto dalla docente ed avvocatessa Giorgia Boi. Convenuti, fra relatori della tavola rotonda ed ospiti, circa

centocinquanta grandi protagonisti del settore per approfondire e confrontarsi sulle possibilità di ulteriore sviluppo delle diverse filiere produttive legate al mare. Nei tre giorni successivi sono seguite le conferenze a Palazzo Tursi e Palazzo San Giorgio - rispettivamente sedi del Comune

e dell'Autorità di sistema portuale - dove oltre novanta relatori hanno discusso su portualità, infrastrutture, nuove professioni e tecnologie, assicurazioni, crociere, turismo, diporto, cantieristica, riparazioni ma anche su pesca, ittiturismo e acquacoltura

senza mai prescindere dai fattori sicurezza e sostenibilità. Oltre alla parte congressuale sono state organizzate visite tecniche alle eccellenze del porto dedicate alle scuole cui hanno partecipato oltre cinquecento studenti e visite aperte alla cittadinanza al

Cinzia Garofoli
(segue a pagina 5)



Nella foto: Il tavolo a Palazzo San Giorgio su ricerca, industria ad alta tecnologia e formazione.

Blue Economy, valori

cacciatorepediniere 'Caino Duilio' ormeggiato al Ponte Andrea Doria. Dunque, davvero un grande impegno quello affrontato dagli enti promotori Comune di Genova ed Associazione Genova Smart City, e da ClickUtility Team che ha supportato dal lato tecnico ed organizzativo l'evento, peraltro ripagato dalla partecipazione di 2000 persone.

Dal convegno è emersa l'importanza della Blue Economy - che vale il 10% del Pil nazionale - e della reale possibilità di lavoro che offre questo universo, definito da più voci "complesso", insieme alla consapevolezza della necessità di formare i giovani affinché possano coglierne l'opportunità. In questo senso è stato confortante ascoltare l'impegno già preso dalla Regione Liguria, dettagliato dall'assessore alla cultura e formazione Ilaria Cavo, che ha bandito cinque milioni di euro per sessanta corsi di formazione rivolti a novecento ragazzi con traguardo l'occupazione di un minimo di cin-

quecentotrenta. L'alta percentuale della prevista occupazione si basa anche sulle ottime performance delle esperienze formative precedenti che grazie alla validità dell'ente formatore ed agli accordi stretti con grandi aziende del settore che la garantiscono per il 30% degli iscritti, hanno in realtà occupato dal 50% fino ad oltre il 70%. Altri progetti finanziati riportati dalla Cavo riguardano i master - sempre con occupazione dei corsisti prestabilita dagli accordi fra università ed aziende, ma anche la formazione "a sportello" su richiesta dell'ente formatore che prevede il conseguimento del 60% dell'occupazione, ed infine la formazione continua. Tutte le iniziative, rivolte per grande parte alla Blue Economy, hanno avuto ottimi risultati con l'unica annotazione della Cavo sulla scarsità di richieste di formazione in innovazione tecnologica in questo settore.

Gian Enzo Duci, presidente commissione formazione Assagenti oltreché presidente Federagenti, proprio sul tema innovazione ed occupazione ha espresso il suo parere partendo dalla considerazione che il settore dei trasporti, marittimi

in particolare, nella sua storia ha avuto raramente ristrutturazioni di portata radicale; ed oggi dobbiamo capire come le diverse innovazioni che si prevede vi agiranno in modo significativo - tra le quali e-platform, internet of things, intelligenza artificiale, robotica applicata, blockchain, cyber security - permetteranno un adeguamento oppure determineranno cambiamenti sostanziali sulle attività lavorative. Il settore è da sempre caratterizzato da maggiori capitali investiti e costante calo di persone che lavorano nelle stesse attività mentre - ha sottolineato Duci - per evitare che le aziende concorrano tra loro unicamente sui prezzi occorrono nuovi e diversificati servizi da offrire ai clienti. Con un approccio creativo alle innovazioni tecnologiche si potrà capire quanto queste potranno contribuire all'ampliamento della platea dei servizi: un'analisi dovrà certo essere operata da chi è interno al settore ma soprattutto chi ne è esterno riuscirà ad immaginare e studiare nuovi metodi lavorativi. E la nuova generazione - ha concluso Duci - con la sua naturale capacità di

acquisire le innovazioni e studiarne le applicazioni per il settore avrà un enorme vantaggio competitivo.

Da parte sua l'armatore Ignazio Messina ha informato nel suo intervento al Propeller che l'obiettivo del forum Blue Economy è quello di diventare la manifestazione più importante d'Europa per riaffermare la centralità di Genova e della Liguria nell'economia del mare. Si sta già sviluppando un protocollo di intesa fra enti ed associazioni per un grande evento di 15 giorni che si terrà il prossimo anno in cui potranno incontrarsi imprenditori, investitori ed utilizzatori. L'armatore genovese si è espresso anche sulla necessità di ben interpretare le innovazioni tecnologiche per implementarle nell'ottica di garantire comunque un futuro di lavoro e di sviluppo dell'economia del mare alle generazioni future. Pieno accordo anche con il sindaco Marco Bucci nel lanciare la candidatura di Genova a "Competence center per l'economia marittima", data la presenza della filiera completa delle attività nella città, magari con la possibile creazione di una sorta di "Zona Marittima Speciale" per ottenere le stesse agevolazioni che hanno altri paesi europei.

Concluso il Blue Economy Summit, registrata grande affluenza di pubblico

GENOVA - Sono stati circa 2000 i partecipanti - tra relatori, addetti ai lavori, studenti e cittadini - coinvolti nella I edizione del **Blue Economy Summit**, la manifestazione che ha catalizzato l'attenzione su Genova e sulla risorsa mare.

"Soddisfazione da parte degli organizzatori per una manifestazione che - come ha sottolineato Giancarlo Vinacci, assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova - è stata determinante per riaffermare quanto da pochi mesi si respira per le vie della città: l'enorme voglia di rilancio, sostenuta da tutte le Istituzioni, e il desiderio di riappropriazione e sviluppo delle eccellenze cittadine a favore delle nuove generazioni e sostenuto dalle storiche aziende genovesi. In questi quattro giorni si sono avvicendati sul palco investitori, imprenditori e manager appartenenti alle migliori eccellenze, italiane e non, attive nelle differenti filiere dell'Economia del Mare. Dagli incontri sono emersi molti spunti che è nostra intenzione sviluppare e monitorare con attenzione".

Una prima edizione che ha illustrato l'importanza dell'economia del mare sul tessuto imprenditoriale di Genova e della Liguria, creando consapevolezza di quanto rappresenti un'opportunità di sviluppo e necessità di una strategia a lungo termine che sostenga la crescita economica locale e nazionale. I progetti per il prossimo anno sono stati già delineati e guardano all'Europa e a un evento di profilo internazionale.

BLUE ECONOMY SUMMIT è la manifestazione dedicata all'economia del mare promossa dal Comune di Genova e dall'Associazione Genova Smart City, con il supporto tecnico e organizzativo di Clickutility Team.

Il Secolo XIX

Torre piloti nell' area delle Riparazioni navali

Signorini: «Sorgerà nei pressi del cantiere Amico». Scartata la zona della Fiera

LA NUOVA Torre piloti del porto -se non ci saranno altri cambiamenti - sarà costruita nell' area delle riparazioni navali, come anticipato dal Secolo XIX. La conferma è arrivata da parte del presidente dell' Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, che a margine della firma per l' avvio della progettazione della nuova diga foranea ha dichiarato che «sarà realizzata nei pressi del cantiere Amico & Co.».

Nei prossimi giorni dovrebbe essere presentato il progetto definitivo: la nuova Torre piloti sarà alta 63 metri e dovrebbe essere operativa alla fine del 2020.

Per costruirla saranno investiti circa 15 milioni di euro che verrebbero interamente sborsati dall' Authority. Il progetto dovrebbe restare in linea di massima quello ideato dall' architetto Renzo Piano -anche se nei prossimi giorni non sono esclusi incontri tra l' architetto genovese ed i vertici dell' Authority - perché quello che è stato recentemente messo in discussione riguarda esclusivamente il posizionamento della struttura e non l' aspetto estetico.

Nelle scorse settimane l' Autorità di sistema portuale aveva chiesto al Cetena, società controllata da Fincantieri, di simulare un eventuale impatto con navi portacontainer o da crociera se la nuova Torre fosse stata realizzata all' imboccatura del porto come nel progetto originario di Piano ma non sono stati raggiunti sufficienti margini di sicurezza. Il Cetena ha quindi avanzato la proposta di realizzare la struttura all' interno della Darsena nautica della Fiera ma l' ipotesi è stata scartata da Palazzo San Giorgio.

Prima di partire con i lavori, il progetto della nuova Torre dovrà comunque avere il via libera da Corpo piloti e Capitaneria di porto.

M.D.A.

Il secolo XIX

In crescita le merci **Genova-Savona, nei primi due mesi** **passengeri in flessione dell'11,6%**

*** GENOVA. I primi due mesi del 2018 segnano una crescita del traffico commerciale dei porti di Genova e Savona. Segno positivo soprattutto per i container, cresciuti del 10,6% a 431.595 teu rispetto ai 390.239 del primo bimestre 2017. Le merci convenzionali hanno segnato un +5,4%. Per i traffici ro-ro si registra un +8% con oltre 2 milioni di tonnellate di rotabili movimentati rispetto a 1.870.000 del 2017 (Savona +9%, Genova +7%). Il bacino di Genova Pra', dove opera il terminal Vto, ha registrato l'incremento di traffici più consistente: +19,5%. I passeggeri sono diminuiti dell'11,6%: 232.201 passeggeri contro i 262.549 dei primi due mesi del 2017. Il terminal crociere di Savona ha registrato un calo del 37%, mentre Genova è cresciuta del 4,8%.

La Spezia: sindaco ha incontrato la presidente di Cna

Al terminal crociere la prima "Giornata del mare e della cultura marina"

LA SPEZIA – Il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, ha ricevuto a Palazzo Civico la visita della presidente di Cna Federica Maggiani, che ha omaggiato il Sindaco con una targa ricordo realizzata in occasione della prima "Giornata del mare e della cultura marina". Un'iniziativa che si è svolta nei giorni scorsi al Terminal Crociere organizzata da Cna, La Lega Navale Sezione della Spezia con il Patrocinio del Comune della Spezia alla quale ha partecipato la vice Sindaco Genziana Giacomelli.

Una giornata che ha visto la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni ed Enti presenti sul territorio nonché delle forze economiche e soprattutto gli studenti di diverse scuole della città dal livello di primario alle superiori dell'Istituto Nautico e del Liceo scientifico.

"Vorrei complimentarmi con Cna per aver organizzato una così partecipata manifestazione sul tema del mare. – ha detto il sindaco – In tutto il mondo il nostro territorio è conosciuto come il "Golfo dei Poeti", e la scelta di dedicare una giornata al mare e alla cultura marina è strategica e fondamentale. E' in giornate come queste che si promuove la consapevolezza del mare come risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico".

"Il mare e la sua economia – ha sottolineato il sindaco nel corso dell'incontro – sono una ricchezza per il nostro territorio. L'Amministrazione sta investendo moltissimo su questo settore, che porta con sé tutta un'importante filiera: quella ittica, le industrie delle estrazioni marine, la filiera della cantieristica, la movimentazione di merci e passeggeri, servizi di alloggio e ristorazione, la ricerca regolamentazione e tutela ambientale, le attività sportive e ricreative. Spero che questo evento possa essere replicato e diventare un appuntamento fisso".

"Giornata del Mare", iniziative a Ravenna guardando al futuro

In città nuovi indirizzi di studio legati alle attività marittime

L' 11 e 12 aprile si sono svolti agli eventi previsti dal programma della prima edizione della Giornata del Mare, istituita in applicazione del recente rinnovo del Codice della Navigazione: circa 500 persone vi hanno preso parte, spiega l' Autorità di sistema portuale in una comunicazione. Gli studenti universitari della Scuola di Giurisprudenza e gli studenti del V anno di Logistica dell' ITIS Baldini e dell' Istituto Tecnico Commerciale Ginanni hanno avuto l' opportunità di conoscere il porto navigando lungo il canale Candiano a bordo della motonave Delfinus e con la guida di personale dell' Autorità di Sistema. L' evento, organizzato dalla Scuola di Giurisprudenza, nell' ambito delle iniziative dedicate alla Giornata del Mare, è stato l' occasione per presentare agli studenti degli istituti superiori il nuovo indirizzo Trasporti, Logistica e Sistemi portuali della laurea triennale in Giurista di impresa e delle amministrazioni pubbliche - Gipa. Tra le iniziative la visita alla Capitaneria di Porto seguita da un incontro con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale Daniele Rossi e con il comandante Armando Ruffini che hanno spiegato le funzioni dei due enti. L' Autorità di Sistema portuale ha ospitato tutti gli eventi a terra di questa prima edizione della Giornata del Mare. A cominciare dall' open day organizzato presso la propria sede con visite agli uffici e presentazione del porto di Ravenna. Per proseguire poi con Port Ravenna Progress e l' incontro "Porto Aperto: chi meglio di Marinando?". Altri due eventi sono stati promossi da Ravenna Yacht Club e Circolo velico. Ieri pomeriggio, in chiusura di manifestazione, promosso da portoravennanews.com si è svolto l' incontro dedicato alla logistica sul tema 'Così viaggiano per il mondo le nostre merci e i nostri multiscafi'. Sono intervenuti Nereo Marcucci, presidente di Confetra (Confederazione nazionale dei trasporti) e Matteo Plazzi, velista di Coppa America. "Insieme all' assessora all' Università e alla Formazione Ouidad Bakkali - dichiara il sindaco Michele de Pascale - abbiamo lavorato intensamente, con Alma Mater e con l' Istituto tecnico industriale, per fare in modo che la città divenga un polo di eccellenza europea per la formazione negli studi legati all' economia del mare. Già dal prossimo anno accademico partirà un indirizzo di corso di laurea triennale in Trasporti, logistica e sistemi portuali, a cui seguirà un Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica. Sia nella formazione superiore, con l' Istituto tecnico nautico e con l' Istituto Ginanni (indirizzo logistico-porto), che nella formazione universitaria, con i percorsi avviati insieme ai dipartimenti di Giurisprudenza e Ingegneria, Ravenna avrà la possibilità nei prossimi anni di qualificarsi a livello europeo nella formazione legata all' economia del mare e di poter offrire ai nostri giovani una filiera formativa altamente specializzata rispondente all' offerta occupazionale del nostro territorio".

In cinquecento alla prima edizione della Giornata del Mare

Tra le iniziative la visita alla Capitaneria di Porto seguita da un incontro con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale Daniele Rossi e con il comandante Armando Ruffini che hanno spiegato le funzioni dei due enti

1 'Nero, rosa, bianco': razze suine a confronto da tutta Italia 2 La Cna premia 12 imprese eccellenti: "La ripresa può partire solo da qui"

3 Dal Pozzo riconfermato presidente di Confcooperative-Federsolidarietà 4 I sindaci della Romagna Faentina aderiscono alla petizione Coldiretti #stopcibofalso Circa 500 persone hanno partecipato mercoledì e giovedì agli eventi previsti dal programma della prima edizione della Giornata del Mare, istituita in applicazione del recente rinnovo del Codice della Navigazione. Gli studenti universitari della Scuola di Giurisprudenza e gli studenti del quinto anno di Logistica dell' Itis Baldini e dell' Istituto Tecnico Commerciale Ginanni hanno avuto l' opportunità di conoscere il porto navigando lungo il canale Candiano a bordo della motonave Delfinus e con la guida di personale dell' Autorità di Sistema. L' evento, organizzato dalla Scuola di Giurisprudenza, nell' ambito delle iniziative dedicate alla Giornata del Mare, è stato l' occasione per presentare agli studenti degli istituti superiori il nuovo indirizzo Trasporti, Logistica e Sistemi portuali della laurea triennale in Giurista di impresa e delle amministrazioni pubbliche - Gipa. Tra le iniziative la visita alla Capitaneria di Porto

seguita da un incontro con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale Daniele Rossi e con il comandante Armando Ruffini che hanno spiegato le funzioni dei due enti. L' Autorità di Sistema portuale ha ospitato tutti gli eventi a terra di questa prima edizione della Giornata del Mare. A cominciare dall' open day organizzato presso la propria sede con visite agli uffici e presentazione del porto di Ravenna. Per proseguire poi con Port Ravenna Progress e l' incontro "Porto Aperto: chi meglio di Marinando?". Altri due eventi sono stati promossi da Ravenna Yacht Club e Circolo velico. Ieri pomeriggio, in chiusura di manifestazione, promosso da portoravennanews.com si è svolto l' incontro dedicato alla logistica sul tema 'Così viaggiano per il mondo le nostre merci e i nostri multiscafi'. Sono intervenuti Nereo Marcucci, presidente di **Confetra** (Confederazione nazionale dei trasporti) e Matteo Plazzi, velista di Coppa America. "Insieme all' assessora all' Università e alla Formazione Ouidad Bakkali - dichiara il sindaco Michele de Pascale - abbiamo lavorato intensamente, con Alma Mater e con l' Istituto tecnico industriale, per fare in modo che la città divenga un polo di eccellenza europea per la formazione negli studi legati all' economia del mare. Già dal prossimo anno accademico partirà un indirizzo di corso di laurea triennale in Trasporti, logistica e sistemi portuali, a cui seguirà un Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica. Sia nella formazione superiore, con l' Istituto tecnico nautico e con l' Istituto Ginanni (indirizzo logistico-porto), che nella formazione universitaria, con i percorsi avviati insieme ai dipartimenti di Giurisprudenza e Ingegneria, Ravenna avrà la possibilità nei prossimi anni di qualificarsi a livello europeo nella formazione legata all' economia del mare e di poter offrire ai nostri giovani una filiera formativa altamente specializzata rispondente all' offerta occupazionale del nostro territorio".

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale: al via la prima edizione della Giornata del Mare

(FERPRESS) – Bologna, 13 APR – Circa 500 persone hanno preso parte l'11 e 12 aprile agli eventi previsti dal programma della prima edizione della Giornata del Mare, istituita in applicazione del recente rinnovo del Codice della Navigazione.

Gli studenti universitari della Scuola di Giurisprudenza e gli studenti del V anno di Logistica dell'ITIS Baldini e dell'Istituto Tecnico Commerciale Ginanni hanno avuto l'opportunità di conoscere il porto navigando lungo il canale Candiano a bordo della motonave Delfinus e con la guida di personale dell'Autorità di Sistema.

L'evento, organizzato dalla Scuola di Giurisprudenza, nell'ambito delle iniziative dedicate alla Giornata del Mare, è stato l'occasione per presentare agli studenti degli istituti superiori il nuovo indirizzo Trasporti, Logistica e Sistemi portuali della laurea triennale in Giurista di impresa e delle amministrazioni pubbliche – Gipa.

Tra le iniziative la visita alla Capitaneria di Porto seguita da un incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Daniele Rossi e con il comandante Armando Ruffini che hanno spiegato le funzioni dei due enti.

L'Autorità di Sistema portuale ha ospitato tutti gli eventi a terra di questa prima edizione della Giornata del Mare. A cominciare dall'open day organizzato presso la propria sede con visite agli uffici e presentazione del porto di Ravenna. Per proseguire poi con Port Ravenna Progress e l'incontro "Porto Aperto: chi meglio di Marinando?".

Altri due eventi sono stati promossi da Ravenna Yacht Club e Circolo velico. Ieri pomeriggio, in chiusura di manifestazione, promosso da portoravennanews.com si è svolto l'incontro dedicato alla logistica sul tema 'Così viaggiano per il mondo le nostre merci e i nostri multiscafi'. Sono intervenuti Nereo Marcucci, presidente di Confetra (Confederazione nazionale dei trasporti) e Matteo Plazzi, velista di Coppa America.

"Insieme all'assessora all'Università e alla Formazione Ouidad Bakkali – dichiara il sindaco Michele de Pascale – abbiamo lavorato intensamente, con Alma Mater e con l'Istituto tecnico industriale, per fare in modo che la città divenga un polo di eccellenza europea per la formazione negli studi legati all'economia del mare. Già dal prossimo anno accademico partirà un indirizzo di corso di laurea triennale in Trasporti, logistica e sistemi portuali, a cui seguirà un Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica. Sia nella formazione superiore, con l'Istituto tecnico nautico e con l'Istituto Ginanni (indirizzo logistico-porto), che nella formazione universitaria, con i percorsi avviati insieme ai dipartimenti di Giurisprudenza e Ingegneria, Ravenna avrà la possibilità nei prossimi anni di qualificarsi a livello europeo nella formazione legata all'economia del mare e di poter offrire ai nostri giovani una filiera formativa altamente specializzata rispondente all'offerta occupazionale del nostro territorio".

Darsena nord, avanti con i lavori Decolla il progetto Nuovo Pignone

Piombino, accordo sull'assemblaggio moduli industriali in porto

GENERAL Electric, è stato siglato l'accordo per la calendarizzazione dei lavori a Piombino. Sul porto si va avanti con l'insediamento di Bhge-Nuovo Pignone (gruppo General Electric) l'obiettivo è quello di completare nel più breve tempo possibile le opere in corso di realizzazione e la progettazione delle opere restanti nell'area della Darsena Nord e consentire così l'insediamento di assemblaggio moduli industriali di Nuovo Pignone, società del gruppo Baker Hughes, a General Electric company (Bhge), nel porto di Piombino.

L'ACCORDO è stato firmato a Firenze alla presenza del presidente della Regione, Enrico Rossi, dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e da Massimo Messeri, numero uno di Nuovo Pignone fino allo scorso 31 marzo, accompagnato dal neo presidente Michele Stangarone. Le attività che Nuovo Pignone intende svolgere nello scalo piombinese sono l'assemblaggio e il collaudo di grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica.



INTESA
Il presidente Stefano Corsini dell'Authority (a sinistra) ed Enrico Rossi, governatore della Regione Toscana

PER RENDERE possibile ciò sono state avviate nei mesi scorsi le opere di completa infrastrutturazione dell'area e di completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord. Sono in corso di svolgimento le attività di consolidamento di 200 mila metri quadri di piazzale operativo della banchina interna della Darsena Nord, mentre le attività di realizzazione dei sotto servizi e realizzazione dei piazzali sono in fase di proget-

tazione esecutiva (l'affidamento dei lavori è previsto entro il 2018). Con l'accordo Bhge si impegna ad avviare a proprio carico le attività di progettazione esecutiva dei sotto servizi e delle platee per assemblaggio e collaudo dei moduli industriali. **L'Authority** penserà alla progettazione delle restanti opere e alla realizzazione entro il 2019.

NUOVO PIGNONE da parte

sua si impegna inoltre ad investire una somma di 20 milioni di euro nel triennio 2018- 2020 finalizzata anche alla realizzazione di infrastrutture per la logistica tra cui un magazzino coperto di 14 mila metri quadrati. L'Autorità di Sistema garantirà inoltre a Nuovo Pignone la collaborazione necessaria all'ottenimento delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione del piano industriale.

m. p.

CON LA "TRE GIORNI" ALL'HOTEL PALAZZO DI LIVORNO

"Med Ports", sesta edizione per la prima volta in Italia

La logistica del Mediterraneo di fronte alle grandi rivoluzioni internazionali della politica economica - Il "biglietto da visita" del sistema del Tirreno settentrionale

LIVORNO - L'anno scorso fu a Barcellona, due anni prima a Tangeri, e l'anno ancora precedente a Casablanca, dove tornerà l'anno prossimo. Siamo alla sesta edizione di "Med Ports", organizzato da Transport Events per un Focus sulle tematiche

portuali del Mediterraneo, con due giorni di lavori, mercoledì e giovedì, che seguono la visita alle realtà del porto livornese più importanti in programma per martedì prossimo.

Gli organizzatori dell'evento sottolineano come questa di Livorno sia

la prima edizione in un porto italiano; e sottolineano anche come l'evento, sia nella sua parte commerciale (gli stands all'hotel Palazzo) sia nella parte congressuale sia importante sul piano delle tecnologie e dei progetti. Sia chiaro: occasioni di analisi, di ap-

profondimenti e di proposte non sono mancate e non mancano, in quantità più o meno da supporti commerciali. Ma quando si scende su una visione allargata al Mediterraneo le occasioni si riducono: e specialmente oggi, con all'orizzonte i tanti interrogativi

(A.F.)

(segue a pagina 10)

"Med Ports", sesta edizione

che nascono dalle grandi strategie intercontinentali necessariamente impattanti anche sui nostri porti e sulla nostra economia, un'occasione

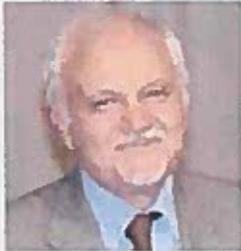
per fare il punto non è superflua.

Scorrendo i temi proposti dal programma, si trova lo scibile: dalla blue economy allo sviluppo del mercato dei containers, dalla iniziativa cinese della One Belt all'ottimizzazione dei terminal, con la competitività sempre crescente e i supporti delle grandi catene del credito: con largo spazio alle proposte più tecnologiche, che

riguardano le gru di banchina, l'informatica, la formazione specializzata. Il Mediterraneo e i suoi porti sono oggi una realtà composita in cui si parla sempre di "far sistema" salvo poi registrare una competitività spesso opposta alle promesse. L'occasione di Livorno va colta, anche se senza cedere a soverchie illusioni: specialmente va colta come possibilità di presentarsi in campo internazionale con un "si-

stema" integrato tra porti, interporto, relazioni logistiche in forte sviluppo ferroviario, aree ancora disponibili per gli insediamenti, e assetti nei due scali principali di Livorno e Piombino in una fase storica di riposizionamento che possono aprirsi a ulteriori sviluppi. Se verranno accelerati i processi proposti dagli investitori e dalle aziende private, processi ancor oggi troppo spesso in mano alla burocrazia e ai conflitti di competenze.

Il saluto (e l'auspicio) di Corsini



Stefano Corsini

LIVORNO – Le chiavi di lettura possono essere tante. E in effetti lo sono. Però alla fine Antonio Fulvi (segue a pagina 10)

Il saluto (e l'auspicio)

I fatti sono fatti: e la scelta di Livorno come sede della sesta edizione di Med Ports il suo significato ce l'ha e Livorno può rivendicarlo. Con tutti i suoi problemi ancora a metà del guado, il "sistema" del Tirreno settentrionale ospita non solo una serie di stand (ristretta a 25 soli espositori: e già questa è una selezione significativa) ma anche e specialmente due giorni di dibattiti in cui il "reset" della politica

marittima del Mediterraneo sarà visto da entrambe le sponde del nostro mare. Con i principali protagonisti.

Dice Stefano Corsini, presidente dell'AdSP e ospite dell'edizione livornese di Med Ports: "Ci gratifica la scelta del nostro sistema portuale per mettere insieme, in un momento di grande delicatezza sia politica che di programmazione infrastrutturale, analisi e suggerimenti sulla logistica del sud Europa e del Nord Africa. Le due giornate di dibattito, con tanti illustri rappresentanti dell'economia marittima, ci consentirà anche di restituire la governanza avviata dalla riforma portuale italiana. Un momen-

to particolarmente significativo - aggiunge Corsini - in vista di un nuovo governo italiano che auspichiamo voglia dare ai porti un messaggio di positiva continuità, per continuare la strada intrapresa".

Nel programma dei lavori, come si vede in questo stesso numero, rientrano quasi tutti i temi più urgenti: e se ancora una volta i contenitori sono al centro dell'interesse, insieme alla "cura del ferro" e ai servizi, non mancano i riferimenti al cargo marittimo, che per Livorno vale un primato almeno nazionale. La prima giornata di lavori sarà dedicata sia alla visita dei terminali contenitori della Darsena

Toscana, sia al "comparto" ro/ro e all'area crociera. I Misti del porto.

Last but not least, com'è di moda sottolineare, si farà il punto su Assoport, con la partecipazione del suo carismatico presidente Zeno D'Agostino (e forse dello stesso ministro Delrio: si è in attesa di conferme). D'Agostino è un personaggio di primo piano, ha dimostrato capacità e visione strategica: ma è alla guida di un'organizzazione, Assoport, che non sembra avere ancora chiara la propria "mission". La sua relazione, nella giornata di apertura dei lavori, potrebbe essere determinante per capire, indirizzare e rinviare eventuali "secessioni" in un quadro di sistema nazionale dei sistemi. Buon lavoro.

Le relazioni nel quadro delle sessioni

LIVORNO - Wednesday 18 April

8:30am Conference delegates registration and refreshments served in the exhibition

OPENING CEREMONY

9am Organiser's Remarks - Rory James Doyle, CMLT, managing director, Transport Events Management Malaysia.
9:05am Welcome Address - Stefano Corsini, president, Northern Tyrrhenian Port System Authority Italy

9:15am Opening Address - Filippo Nogarin, mayor Livorno Italy.

9:20am Keynote Address - Zeno D'Agostino, president, Italian Ports Association (Asso- segue a pagina 10)

Le relazioni nel quadro

port) Italy.

9:30am Exhibition Opening Ceremony and Tour of the exhibition by The VIP Group

followed by conference delegates refreshments.

SESSION 1 - The impact and role of Mediterranean ports in the global economy.

10:30am Chairperson's Opening Remarks, Luca Salvetti, journalist, Telegrafucato di Toscana Srl Italy.

10:30am Why are transshipment terminals in the Mediterranean so attractive, or are they? - Christina Prieser, project director economics, HPC Hamburg Port Consulting GmbH Germany.

10:50am Future developments in the containers market and how this impacts Mediterranean ports - James Kyritsis, project manager, Drewry United Kingdom.

11:00am Understanding the maritime supply chain cyber threat in the current economy - Andrew Huxley ACII, regional development director, TT Club United Kingdom.

SESSION 2 - Port investment strategies and infrastructure developments in improving competitiveness.

11:30am Smart Money - Investing in maritime infrastructure - Steve Wray, associate director, WSP UK Limited United Kingdom.

11:50am Key factors in securing financial investments for port development and expansions - Victor van Leengoed, director projects, Maritime & Transport Business Solutions The Netherlands.

12:10pm Key challenges for container terminal operators globally and in the Mediterranean - Nishal

Sooredou, associate director Royal HaskoningDHV United Kingdom.

12:30pm Port investments and maritime connectivity: The role of Italy for the Mediterranean region - Francesco Parola, associate professor, department of economics and logistics University of Genova Italy.

Giovanni Satta, assistant professor, department of economics and business University of Genova Italy.

12:50pm Questions and answers followed by conference delegates networking lunch.

SESSION 3 - Port investment strategies and infrastructure developments in improving competitiveness.

2pm How would blockchain change future infrastructure and development of port operations? - Massimiliano Cozzani, marketing director Terminal Darsena Toscana S.r.l. Italy.

2:15pm Infrastructure development of Casablanca Port Terminals - Boosting port efficiency - Rachid Hadi, member of the executive board and general manager Marsa Maroc Morocco

2:30pm Future of ports: The changing relationship between ports and cities - Stefano Recalcati, master planning and urban design skills leader Arup Italy

2:45pm The European Investment Bank's activity and support to the Italian ports - Andrea Kirschen, infrastructure, local Authorities & Energy European Investment Bank Italy.

3pm Acquiring a competitive edge through smart port city developments - Arénso Bakker, partner Stig The Netherlands.

3:15pm Questions and answers followed by refreshments served in the exhibition.

SESSION 4 - Efficiency in cargo handling through improvements in regional supply chain connectivity.

4:15pm The role of port authority in improving supply chain connectivity - Iarik Maaoui, director of organisation and information systems The National Ports Agency (ANP) Morocco.

4:30pm Digital transformation of ports: Disruptive technologies for motorways of the sea - Silvia Ferrini, direction for development, EU Planning and Innovation Port Network Authority of North Tyrrhenian Sea Italy.

4:45pm Internet of things, blockchain and digitalisation among international logistic chain Industry 4.0 projects and last mile experiences - Luca Abatello, chief executive officer Circle Italy.

5pm Operating a regional container and multimodal transport service in the Mediterranean - Danilo Ricci, general manager Tuttos Group - La Spezia - Italy.

5:15pm New frontiers in the use of intelligent labels 'RFID of electronics' - Bruna Ferretti, division manager RFID SEALS & LABELS by Eiti Sicurezza SRL Italy.

5:30pm Eco-efficient technology at port container terminals - Marco Tosi, market area director Kalmar Italy.

5:45pm Questions and answers followed by Chairperson's closing remarks.

8:15pm - 10:30pm Networking Welcome Dinner for all delegates at Precisamente a Calafuria, Livorno. Transport will depart from Grand Hotel Palazzo lobby at 8:15pm sharp and will return back to the hotel at approximately 10:30pm. Generously.

Thursday 19 April

8:30am Conference delegates registration and refreshments served in the exhibition.

SESSION 5 - Sustainable approaches to technology for the ports and shipping industry.

9am Chairperson's Opening Remarks - prof. ing. Paolo Fadda, lecturer faculty of engineering, University of Cagliari Italy.

9am Optimized spreader performance: A macro perspective on total cost of ownership

Lars Meurling, vice president marketing Brattva Sweden.

9:15am igus® - Smart plastics for crane & port applications - Jens Göbel, industry manager Cranes & Material handling, e-chainsystems® igus Germany.

9:30am Rethink your way of operation to stay competitive - Optimisation tools for container terminals - Anja Jahlmski, project manager ISL Application GmbH Germany.

9:45am Technology packages for cranes and heavy duty applications - Peter Sebastian Pütz, head of strategic marketing & head of crane business Tsubaki Kabelschlepp GmbH Germany.

10am Questions and answers followed by refreshments served in the exhibition.

SESSION 6 - Sustainable ap-

proaches to technology in improving ports and logistics operations.

11am Crane upgrades as a way to extend the life time of your cranes Eduardo Prat, vice president crane upgrades Kalmar Spain.

11:15am Cable management for shore power in improving port operations - Georg Matzku, sales manager industry Stemmman-Technik GmbH Germany.

11:30am Container terminal automation - The step by step approach - Thomas Sonnhäler, state certified electrical engineer VAH F. Germany.

11:45am Improving operations, staying competitive and creating value through innovations - Martin Metz, regional sales manager Siemens AG Germany.

12pm Combining mobile cargo cranes and external power supply - Gino Ghenni, regional sales manager Konecranes Port Solutions Italy.

12:15pm Stepping forward with Transportation Management System (TMS) - Solomon Wadie, sales director - Africa and Middle East Total Soft Bank Ltd. Egypt.

SESSION 7 - Perspectives in managing ports and terminal operations - What can we learn from this region?

12:30pm Sardinian port's network: A unique destination for commercial shipping - Massimo Diarra, president Port Network Authority of the Sardinia Sea Italy.

12:45pm Practical remarks on the implementation of the VBM concept in port authorities and its influence on the efficiency of port operations - Piotr Nowak, vice president Port of Gdynia Authority Poland.

1pm Questions and answers followed by conference delegates networking lunch.

2pm The development prospects for the Port of Sousse and the MOS - Lamiri Chokri, director Port of Sousse Tunisia.

2:15pm Port facilities Port of Rades - Houcine Jallouli, director Port of Rades Tunisia.

2:30pm The role of the Port of Ancona as gateway for the Mediterranean motorways of the sea - Matteo Paroli, secretary general Central Adriatic Ports Authority Italy.

2:45pm Port of Thessaloniki: New vision as a gate to Southeastern Europe - Rui Pinto, deputy CEO Thessaloniki Port Authority, SA Greece.

3pm Can Port of Koper development bring benefits to European logistics? - Suzana Zornada Vrabeč, sales and marketing manager Port of Koper Slovenia.

3:15pm Questions and answers followed by Chairperson's closing remarks. Conference delegates refreshments served in the exhibition.

Economia circolare: dal Parlamento Europeo nuovo modello industriale sostenibile /Propeller Club Livorno

LIVORNO - Proseguono gli incontri del Propeller Club Port of Leghorn dedicati all'economia, non esclusivamente declinata in chiave marittima. Il prossimo convegno mira ad approfondire il tema della sostenibilità tra ciclo commerciale e utilizzo delle risorse.

"Economia circolare: dal Parlamento Europeo svolta per un nuovo modello industriale sostenibile" questo il titolo dell'incontro che vedrà come protagonista l'on Simona Bonafè, in qualità di membro titolare della Commissione Ambiente, Salute Pubblica e Sicurezza alimentare. L'incontro è realizzato in collaborazione con Confcommercio Provincia di Livorno e Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.

"Si sta gradualmente facendo strada a tutti i livelli - commenta la presidente del club Maria Gloria Giani Pollastrini – la consapevolezza che non viviamo in un sistema globale ove le risorse sono infinite e i materiali di risulta possono essere abbandonati in discarica. Lo smaltimento delle navi in disarmo e la gestione degli imballaggi industriali sono soltanto uno dei casi di come quello che spesso è un problema da "conferire altrove" possa trasformarsi in una opportunità, se non altro per il pianeta del quale siamo ospiti noi e i nostri figli".

"La plenaria di aprile ha approvato in via definitiva il nuovo pacchetto Ue sull'economia circolare – spiega l'on. Simona Bonafè - Siamo riusciti a portare a casa un grande risultato, che pone nuove basi per uno sviluppo economico e sociale europeo sostenibile. Per la prima volta- aggiunge- gli Stati membri, saranno obbligati a seguire misure univoche e condivise sul ciclo di vita delle materie prime e sullo smaltimento dei rifiuti. Un piano ambizioso, con dei paletti chiari e inequivocabili, come quello che rafforza le misure di prevenzione della generazione di rifiuti, estende gli obblighi di raccolta separata ai rifiuti organici, tessili e pericolosi e fissa al 10% la quota massima che potrà essere smaltita in discarica entro il 2035. Il pacchetto, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, prevede inoltre una riduzione del 50% degli sprechi alimentari e il raggiungimento della soglia del 65% di riciclaggio da parte di tutti gli stati membri. Una battaglia che renderà l'economia del Vecchio continente, tra le più virtuose del mondo"

L'incontro si terrà giovedì 19 aprile alle ore 19 nella sala della Fondazione Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci in via Cairoli 1.

PIOMBINO: AVANTI CON L'INSEDIAMENTO DI BHGE-NUOVO PIGNONE. SIGLATO ACCORDO PER LA CALENDARIZZAZIONE DEI LAVORI

Piombino, 14 aprile 2018 – Completare, nel più breve tempo possibile, le opere in corso di realizzazione e la progettazione delle opere restanti nell'area della Darsena Nord e consentire così l'insediamento di assemblaggio moduli industriali di Nuovo Pignone, società del gruppo Baker Hughes, a GEcompany (BHGE), nel Porto di Piombino.

È questo l'obiettivo dell'accordo procedimentale firmato nei giorni scorsi a Firenze alla presenza del presidente della Regione, Enrico Rossi, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e da Massimo Messeri, numero uno di Nuovo Pignone fino allo scorso 31 marzo, accompagnato dal neo presidente Michele Stangarone.

Assemblaggio e collaudo di grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica: sono queste le attività che Nuovo Pignone intende svolgere nello scalo piombinese per sviluppare le quali sono state avviate nei mesi scorsi le opere di completa infrastrutturazione dell'area e di completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord.

[piombino_darsena_nord_ree-pim-bhge](#)

In particolare, sono in corso di svolgimento le attività di consolidamento di 200 mila metri quadri di piazzale operativo della banchina interna della Darsena Nord, mentre le attività di realizzazione dei sotto servizi e realizzazione dei piazzali sono in fase di progettazione esecutiva (l'affidamento dei lavori è previsto entro il 2018).

Con l'accordo BHGE si impegna ad avviare a proprio carico le attività di progettazione esecutiva dei sotto servizi e delle platee per assemblaggio e collaudo dei moduli industriali. L'Authority penserà alla progettazione delle restanti opere e alla realizzazione entro il 2019.

Nuovo Pignone si impegna inoltre ad investire una somma di 20 milioni di euro nel triennio 2018- 2020 finalizzata anche alla realizzazione di infrastrutture per la logistica tra cui un magazzino coperto di 14 mila mq.

L'Autorità di Sistema garantirà inoltre a Nuovo Pignone la collaborazione necessaria all'ottenimento delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione del piano industriale. "Quello sottoscritto oggi è un accordo di vitale importanza per lo sviluppo del porto di Piombino, che consolida la volontà comune delle parti in causa ad affrontare insieme le sfide che abbiamo davanti" ha commentato il presidente Stefano Corsini. "Ci proponiamo così il rilancio economico dell'area in un contesto di business internazionale, smentendo nei fatti i pregiudizi sull'incertezza regolatoria che spesso frena gli investimenti stranieri".

"BHGE-Nuovo Pignone aveva da tempo manifestato il proprio interesse a investire nell'area del porto di Piombino con un cantiere di assemblaggio di moduli industriali, che vediamo come una valida opportunità in vista di una crescente domanda di questo tipo di soluzioni. Questo insediamento è in supporto e complementare al cantiere di Avenza – ha dichiarato il presidente uscente di Nuovo Pignone Massimo Messeri- Questo accordo quindi è un ulteriore passo che va nella direzione tracciata tempo fa."

"L'accordo firmato tra l'Autorità portuale di sistema e BHGE –commenta il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi - rappresenta un esempio virtuoso di collaborazione tra pubblico e privato grazie al lavoro congiunto tra professionalità del personale di Piombino dell'Autorità stessa ed i tecnici di BHGE. Il porto di Piombino ha infatti attratto l'interesse del principale investitore estero in Toscana (ed uno dei più importanti in Italia) per le sue nuove caratteristiche infrastrutturali (nuova diga foranea, nuove banchine, fondali a -20mt, nuovi piazzali attrezzati), rese possibili anche dall'azione sinergica del Commissario straordinario per i lavori al porto di Piombino attivato a seguito del primo accordo di programma del 2013. Tutte le opere che hanno visto investire Regione Toscana più di 200 milioni e che risulteranno determinanti anche per le future necessità del Gruppo Jindal e di altri attori nel campo della logistica, così come ci auguriamo anche per attività di refitting e carpenteria navale"

Il Nautilus

Porto di Barletta: l'Adsp MAM avvia l'intervento di spostamento dei sedimenti



BARLETTA – L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale ha avviato oggi i lavori di spostamento dei sedimenti presenti nell'imboccatura del porto di Barletta. Un intervento necessario al fine di garantire il ripristino della navigabilità e ottenuto all'esito di un iter procedurale complesso, compiuto in sinergia con Regione Puglia, Comune di Barletta, Arpa Puglia e Capitaneria di Porto.

L'Ente portuale, attraverso la proposizione di una procedura amministrativa che di fatto ha reso possibile la concretizzazione di un'attività non dettagliatamente normata, ha così sbloccato una situazione che penalizzava fortemente lo scalo portuale. Lo scorso anno, infatti, valutati i rilievi batimetrici, al fine di garantire la sicurezza della navigazione, la Capitaneria di porto di Barletta, con apposita ordinanza ridusse la larghezza del canale con pescaggio a 6,75 mt., da 100 metri a 65 mt, limitando il regolare svolgimento delle attività portuali. Attraverso l'operazione avviata quest'oggi, l'AdSP MAM movimenterà i sedimenti nei pressi dell'imboccatura rimodellando i fondali e riportando il canale di accesso a profondità utili di 6,75 m, per una larghezza di almeno 100 m.

L'intervento si articola in quattro fasi: verifica preliminare dell'eventuale presenza di masse metalliche; escavazione dei sedimenti; movimentazione dei sedimenti in ambito portuale; rilievo batimetrico di verifica.

“Il porto di Barletta era in ostaggio della burocrazia, commenta il presidente dell'Adsp MAM Ugo Patroni Griffi, finalmente siamo riusciti a sbloccare la situazione. Restituendo allo scalo la sua piena operatività ne gioverà l'economia di tutto il territorio, atteso che il porto di Barletta è uno dei più apprezzati dell'Adriatico per ampiezza di bacino e sicurezza.”

Per il Comune di Barletta si tratta di un risultato importante che oltre a rendere maggiormente attrattivo il porto, dà nuovo ossigeno ai numerosi pescatori le cui attività erano fortemente ridotte a causa della limitazione imposta. “Sono particolarmente soddisfatto” commenta l'assessore alle Attività Produttive del Comune di Barletta, Giuseppe Gamma-rotta. L'Amministrazione comunale e l'AdSP MAM hanno avviato un proficuo percorso teso alla valorizzazione e alla promozione del porto. Con l'Ente portuale, conclude l'assessore, stiamo effettuando altri interventi come la ricostruzione del trabucco e il recupero di parte del braccio di Levante, progetti di notevole rilevanza per la città di Barletta

Gioia Tauro, martedì si riunisce la commissione

L' **Autorità portuale** affida il punto di primo intervento

Domenico Latino GIOIA TAURO Come da iter amministrativo già avviato dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, martedì prossimo si riunirà la commissione di gara per individuare l' operatore che gestirà il punto di primo intervento medico- sanitario all' interno del porto.

L' ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha adottato la modalità selettiva di evidenza pubblica al fine di individuare l' operatore economico a cui affidare la gestione, assumendosi altresì l' onere finanziario di sostenere totalmente le spese del servizio considerata la mancata partecipazione degli operatori **portuali** privati che dovrebbero invece, in base alla vigente normativa di settore, garantire l' attività.

L' Ente ha così posto fine in modo concreto a vicenda che, negli anni, ha avuto fasi di alterna attività. Infatti, dopo la consegna gratuita, da parte della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, nel 2003, di una porzione di edificio demaniale marittimo all' Asl n. 10 di Palmi per permettere l' attivazione di una postazione di guardia medica interna al porto, nel 2007 l' attività è stata sospesa con la riconsegna dell' edificio alla Capitaneria di Porto.

L' **Autorità portuale**, per garantire la continuità operativa del servizio, ha contribuito alle spese che in parte venivano coperte dalle aziende terminaliste **portuali**; dal 2010, però, vista la totale assenza di partecipazione dei terminalisti, l' onere di spesa è passato interamente all' **Autorità portuale** che ha voluto, comunque, garantire la tutela della salute dei lavoratori, perché ritenuta di opportuno e primario interesse pubblico.

Dopo una prima fase in cui il servizio è stato gestito da un' associazione senza fine di lucro, l' Ente ha avviato la procedura selettiva di evidenza pubblica che martedì vedrà la commissione aggiudicatrice individuare l' operatore economico che gestirà il servizio in base a criteri di rotazione e par condicio.

Per garantire la sua piena operatività, l' **Autorità portuale** metterà a disposizione una porzione di fabbricato demaniale marittimo dove sarà esercitata l' attività di pronto soccorso in forma continuativa nelle 24 ore per ogni giorno lavorativo, garantendo altresì il trasporto in autoambulanza dotata di defibrillatore automatico, infermiere professionale e medico.

L' affidamento avrà una durata di tre anni.

Risolto dunque grazie all' Authority un problema emerso in tutta la sua gravità nelle ultime settimane, dopo la caduta di un portellone su una nave che avrebbe potuto avere esiti disastrosi e la disavventura

di un operaio colto da malore e soccorso da un' ambulanza esterna dopo ben 50 minuti.

Porto di Palermo, imbarchi da terzo Mondo. Monti: "Ho trovato un 'Suq' ma stiamo cambiando tutto" (FOTO)

di Manlio Viola | 13/04/2018

Niente posto nei parcheggi, auto lasciate in strada in doppia e tripla fila e bolgia infernale intorno al porto di Palermo anche e soprattutto per gli scavi e le deviazioni, ma con responsabilità degli automobilisti incivili e qualche difficoltà anche perchè il parcheggio del porto che è sempre pieno e poco utilizzabile. E' la situazione intorno al porto di Palermo che i palermitani conoscono bene e vivono ogni giorno fra i disagi. Ma non tutti sanno che dentro il porto la situazione è perfino peggio con imbarchi da terzo mondo, senza offesa per il terzo mondo. Fiumi di persone in attesa alla banchina davanti all' attracco della nave per Napoli, fra i Tir che passano a velocità sostenuta e sfiorano gli utenti oppure si bloccano davanti a folle di persone utilizzando il clacson come fosse un deterrente alla bolgia. Un vero e proprio inferno che i passeggeri all' imbarco del traghetto devono sopportare. Con enormi rischi visto che la distanza fra persone e mezzi pesanti praticamente non esiste. I tir incrociano fra loro superandosi fra la folla, si districano fra fiumi di persone che oltre a respirare gli scarichi in via diretta rischiano di finire costantemente sotto una ruota in qualsiasi momento. E qualche valigia c' è perfino finita ogni tanto. Tutto ciò avviene a due passi da cassonetti stracolmi di immondizia, bloccando varchi traffico lato 'Guardia Costiera' aperti e funzionanti e con gli stessi addetti della Guardia Costiera che devono scendere dalle auto e urlare per far spostare i passeggeri in coda all' imbarco e poter passare con l' auto. E' una scena da porto arabo anni '30 quella a cui si assiste fra addetti all' imbarco che si sbracciano e cercano di fare del loro meglio per tenere separati i percorsi pedonali realizzati con i jersey (ma del tutto insufficienti vista la mole di persone, e il passaggio di auto e mezzi pesanti. Il palermitano apatico e abituato a tutto cammina a fianco del camion in movimento senza curarsi dei rischi. Una situazione assolutamente inaccettabile che è nota all' Autorità portuale. "Condivido in pieno il suo allarme e la sua preoccupazione - dice Pasqualino Monti presidente Dell' Autorità di Sistema del Mare di Sicilia occidentale al cronista che lo interpella su questa situazione - ed è la prima cosa che ho notato appena arrivato qui. Ho trovato un 'Suq', un vero e proprio immondezzaio, solo per affrontare uno de tanti problemi. E' un problema culturale. Stiamo lavorando per far capire che il porto è di tutti e che deve

-segue

essere pulito, ordinato e sicuro". "Stiamo lavorando con grande attenzione e rapidità. Abbiamo già sbloccato il primo finanziamento da 60 milioni di euro e sono in corso gli interventi nel porto di Termini Imerese (altro approdo della medesima Autorità portuale ndr) dove sono in corso le opere per il sopra e sotto flutto. Anche a Palermo abbiamo avviato le demolizioni di alcune strutture nell' area del molo Piave e li realizzeremo ampi spazi per la sosta e la suddivisione del traffico". Va detto che parte del problema è rappresentato dall' inutilizzabilità della Stazione marittima che è stata a lungo sequestrata dall' autorità giudiziaria e solo da qualche giorno riconsegnata all' Autorità Portuale. Ma gli stessi percorsi realizzati provvisoriamente con le barriere jersey sono insufficienti. "Siamo consapevoli delle difficoltà soprattutto in due giorni della settimana quando si sovrappone la partenza quotidiana della nave per Napoli agli imbarchi di due navi da Crociera. E' una situazione - continua Monti - della quale ci stiamo occupando e già dalla prossima settimana saremo in grado di evitare il passaggio dei mezzi pesanti dall' area imbarco passeggeri del traghetti per Napoli". In pratica con l' abbattimento delle vecchie strutture sul molo Piave si conta di realizzare aree di sosta per mezzi pesanti ed auto destinati all' imbarco e questo sposterebbe il traffico pesante sul lato opposto del porto evitando che i mezzi passino fra le persone in coda. "Contiamo, inoltre, di spostare tutto il traffico extra Schengen (ovvero il traffico diretto o proveniente da fuori la comunità europea aderente al trattato sulla libera circolazione) sui moli Santa Lucia e Quattro venti. Ho già tenuto le conferenze di servizio e la prossima settimana firmerò il provvedimento". "Stiamo lavorando per cambiare il porto di Palermo ma non è una cosa facile né rapida - conclude Monti - speriamo di avere non solo finanziamenti ed opere ma anche la collaborazione dei palermitani e dei passeggeri da e per Palermo. Serve anche un cambio di cultura". Qualcosa, dunque, si muove nella speranza che i cambiamenti arrivino prima che la fortuna che ha protetto fino ad ora i passeggeri venga meno. La situazione di ieri sera documentata dalle fotografie era davvero difficile e rischiosa e sembra che si ripeta almeno due volte la settimana. Condizioni da terzo mondo che vanno assolutamente cambiate.

MANLIO VIOLA

L'Amministrazione Accorinti presenterà venerdì prossimo lo schema approvato del nuovo **Piano regolatore generale**

«Il nostro programma è stato attuato»

De Cola: consegniamo alla città un Prg a consumo di suolo zero ma in grado di attrarre risorse

Lucio D' Amico «Il nostro programma noi lo stiamo consegnando alla città. Se avremo di nuovo la fiducia dei messinesi, porteremo a compimento ciò che abbiamo avviato.

In caso contrario, lasciamo opere, progetti, cantieri che potranno essere realizzati nei prossimi cinque anni da chi verrà dopo di noi». Non si dà per vinta l'Amministrazione comunale e, dopo l'approvazione in Giunta, venerdì 20, alle 17, nel corso di un incontro pubblico, presenterà alla città lo schema preliminare del nuovo **Piano regolatore generale** di Messina. Assieme al sindaco Renato Accorinti, all'assessore Sergio De Cola e agli altri componenti dell'esecutivo comunale, ci saranno il prof. Carlo Gasparini, consulente per il Prg e i componenti dell'Ufficio Piano del Comune.

«Il **Piano regolatore generale** attualmente in vigore - ricorda Sergio De Cola - è stato redatto negli anni '90, adottato dal Consiglio nel 1999 e approvato dalla Regione nel 2002. In questo lungo lasso di tempo sono intervenute norme, disposizioni, **regolamenti** regionali, nazionali ed europei. Tra gli altri, la costituzione della Riserva naturale orientata "Laguna di Capo Peloro" (2001), i **Piani** stralcio per l'assetto idrogeologico (2005-

2007), la Zona a protezione speciale (Zps) che comprende Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area marina dello Stretto di Messina e il Sito di interesse comunitario (Sic) Dorsale Curcuraci, Antennamare (2007), lo studio dell'Enea dedicato al pericolo di frana nel territorio comunale e le analisi della Protezione civile.

Si è dovuto fare i conti - aggiunge l'assessore - con un **Piano regolatore** non solo datato, ma anche, e soprattutto, decisamente sovradimensionato. Un Piano che prevedeva una popolazione a Messina di 290 mila abitanti. E che, sulla base di queste ipotesi, ha consentito un consumo di suolo eccessivo, anche sulle aree a rischio. Ecco, il punto fondamentale è che il Prg non è un "disegno" che si cala astrattamente su un territorio ma che parte da questo per proporre una visione della città, opera scelte a cui collegare coerentemente autorizzazioni, finanziamenti, prescrizioni, vincoli. Il primo indirizzo è "rigenerare l'esistente". Messina, infatti ha un patrimonio edilizio potenzialmente interessante, ma largamente sotto utilizzato e che in gran parte, necessita di interventi manutentivi. Finora il privato ha scelto spesso di costruire ex novo, per poi, magari, abbandonare anche questo, per mancanza di potenziali inquilini o proprietari. Si può, invece, prevedere che con un Prg a consumo di suolo zero l'investimento e l'impegno nella stessa catena dell'edilizia siano reindirizzati alla manutenzione e alla valorizzazione. Ciò vale, naturalmente, per il centro storico, ma vale anche - ed è il caso di sottolinearlo - per le zone nord e sud. Riparare e migliorare l'esistente è un processo che, semplicemente, darà nuova vita all'intera città».

INNOVAZIONE DEI SERVIZI NEL TERRITORIO. Presentati a Palazzo dei Leoni, progetto e misure previste dal Po-Fesr Sicilia 2014-2020, per il potenziamento del settore

Messina, nasce la rete di imprese per la promozione del turismo

OOO Presentati a palazzo dei Leoni, il progetto e le misure previste dal Po Fesr Sicilia 2014-2020, per la creazione in provincia di Messina di reti di imprese che promuovano sviluppo turistico. Un organismo tecnico composto da operatori turistici e associazioni di albergatori che siano in grado di affrontare le sfide sempre più alte dei competitor e puntare all'innovazione dei servizi turistici nel territorio, cambiando la formula classica delle strutture ricettive limitata soltanto all'accoglienza. «In questo campo - ha detto il presidente Gaetano Majolino del Messina Tourism Bureau, centro per lo sviluppo del turismo culturale - è fondamentale stare al passo con i tempi, creando strategie di intervento che consentano alle imprese di restare sul mercato ed essere competitivi.

L'innovazione dell'offerta turistica è uno dei fattori principali per promuovere lo sviluppo di un settore fondamentale e in continua evoluzione, quale è il turismo, specialmente in una realtà, come quella messinese, in possesso delle potenzialità necessarie per vivere di turismo». Alle reti di impresa è stato dedicato il tavolo tecnico con i rappresentanti degli albergatori messinesi, tenutosi in questi giorni nella sede dell'ex Provincia regionale,

convocato dal consorzio Messina Tourism Bureau a seguito dell'atto di indirizzo disposto dall'ex commissario della Città metropolitana, Francesco Calanna sulla base dei risultati conseguiti nei precedenti confronti con gli operatori. Nel corso dell'incontro sono stati illustrati anche i mezzi a disposizione per costruire una rete imprenditoriale volta alla crescita turistica del territorio. Si tratta di tre avvisi pubblici, tutti previsti dal Po Fesr Sicilia per le imprese, di cui alle azioni 3.3.2 per lo sviluppo di prodotti e servizi complementari alla valorizzazione di luoghi di attrazione culturale e naturale; 3.3.3 per il sostegno a processi di aggregazione e integrazione tra imprese (appunto le reti di impresa) interessate a costruire un prodotto integrato nelle destinazioni turistiche, e in ultimo, l'azione 3.3.4 per il sostegno alla competitività delle imprese nelle destinazioni turistiche.

Durante la riunione con gli albergatori, inoltre, sono state presentate le agevolazioni previste dal piano nazionale impresa 4.0 e al bonus investi.

La metafora dell' ascensore Messina, Ponte ed elezioni

Giovanni Mollica Si infiamma la campagna elettorale a sindaco e i candidati, ancora una volta, sono divisi in due grandi gruppi: quelli favorevoli al Ponte sullo Stretto e quelli contrari. Su Zes, piastra logistica, Acquario e **Autorità portuale** sono infatti (quasi) tutti d' accordo. Nell' interesse dei cittadini, credo sia arrivato il momento di chiarire meglio le ragioni della Madre di tutte le Battaglie, chiarendo i legittimi dubbi di un uomo della strada quale sono io. Senza il timore di essere accusati di schierarsi, perché schierarsi è un dovere quando ci si trova di fronte al disastro e a promesse irrealizzabili. Quando penso a **Messina** e alla Sicilia, mi viene in mente un grattacielo nel quale la nostra regione e la nostra città occupano i piani più alti. Chi si propone come amministratore di quegli appartamenti, dice di volerne aumentare il valore dedicando alcune stanze alla Cultura e al Turismo (Museo, Acquario), altre a esercizio commerciali, depositi e magazzini (piastra logistica, Centri commerciali "naturali", Casinò), altri ancora a officine e aziende di produzione (Zes di Larderia). Tutti, sono d' accordo, anzi danno libero sfogo alla fantasia per inventare nuove iniziative, senza curarsi di chi dovrebbe mettere i soldi e, soprattutto, come renderle economicamente sostenibili.

Si dà il caso, infatti, che gli ascensori a servizio dell' edificio si fermano parecchi piani al di sotto del nostro e che di Musei, Acquari, Zes, piastre logistiche, bellezze turistiche e quant' altro siano pieni anche i primi piani, quelli serviti da comodissimi ascensori. Certo, in cima al palazzo c' è una bellissima terrazza panoramica, sulla quale possono atterrare gli elicotteri, ma gli elicotteri costano e inquinano molto più di un ascensore e si resta perplessi nel sentire che chi è contro l' arrivo dell' ascensore ai piani alti si proclami a favore dell' ambiente e dei più poveri.

Dalla cima della Torre Eiffel e dell' Empire State Building si gode il miglior panorama di Parigi e New York, ma chi vi salirebbe se dovesse salire a piedi gli ultimi piani? Tutti, poi, vogliono, anzi, pretendono, l' Alta Velocità ferroviaria in Sicilia, fingendo di non sapere che è impossibile senza il collegamento stabile. In realtà, chi non vuole il Ponte, di fatto non vuole nemmeno l' Alta Velocità ferroviaria, né una Zes e una piastra logistica coi conti in attivo, né più visitatori al Museo e clienti nei negozi cittadini.

Come si possono sognare un milione di visitatori per un Acquario (ben venga, per carità) per il quale non si sa dove prendere i soldi, quando in tutto il 2017, dall' Info Point di Palazzo dei leoni sono transitati meno di 8.000 turisti? Per 1 turista che arriva in Sicilia, in Veneto ne arrivano 6; le presenze a **Messina** sono poco più di 200 mila l' anno, a Vieste oltre 2 mln.

L' ascensore dell' edificio che ospita le città italiane si ferma a Napoli, chi vuole venire da noi deve salire parecchie rampe di scale e lo fanno in pochi. Mi piacerebbe che chi si proclama contrario al Ponte mi desse una risposta.

"Messina sarà la terza Autorità portuale della Sicilia, in piena autonomia

Autorità Portuale, dichiarazione di Bramanti dopo incontro con Musumeci

La posizione del candidato a sindaco del centrodestra Dino Bramanti dopo l'incontro con il presidente della regione Nello Musumeci e l'assessore alla Sanità Razza: "Messina sarà la terza Autorità portuale della Sicilia, in piena autonomia. Nel corso di un lungo colloquio che ho avuto oggi con il governatore Musumeci e con l'assessore alla Sanità Razza, abbiamo approfondito tematiche già affrontate nelle scorse settimane e che ritengo prioritarie per il futuro della città. Musumeci mi ha rassicurato sull'impegno della Regione per quanto riguarda la riforma dei porti, garantendo che non appena avremo un governo nazionale chiederà la proroga dell'attuale commissario e la successiva modifica della riforma per dare all'Authority di Messina il ruolo da protagonista che ci spetta. I porti di Messina, insieme a Milazzo-Giammoro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, avranno il giusto ruolo nel sistema dei porti nazionale. Un passaggio necessario anche per l'istituzione della Zes di Messina. Con il presidente della Regione ci siamo trovati inoltre in piena sintonia per quanto riguarda altre priorità, come la riqualificazione delle periferie e l'occupazione giovanile. Il governo regionale, come già discusso con il presidente Musumeci e l'assessore Razza, presterà massima attenzione a queste tematiche e nelle prossime settimane approfondiremo i percorsi e le strategie per individuare risorse e progetti concreti".

Il governatore spiega le ragioni che hanno imposto un giro di vite ai finanziamenti destinati alla cultura e alle associazioni

Tagli necessari, il volto reale della finanziaria

*Il presidente della Regione: ci batteremo per l' **Autorità portuale dello Stretto** e la Zes*

Lucio D' AmicoAntonio Siracusano La conversione di Musumeci è stata più rapida del previsto. Da candidato ha sguainato la spada promettendo la rivoluzione con pozioni miracolose e unguenti magici; una volta eletto ha indossato la divisa di lotta per sollevare le macerie lasciate da Crocetta "il barbaro"; ora è entrato nella terza fase, quella del sano realismo che fa i conti con il pallottoliere per tenere in piedi una finanziaria "ballerina".

I numeri sono impietosi, non cedono alla creatività e alle suggestioni, non consentono di mascherare le falle. «E il dato è incontrovertibile - sottolinea il governatore - la disponibilità di risorse non è più quella di una volta, la realtà è cambiata. È finito il tempo delle vacche grasse. Abbiamo un debito di otto miliardi di euro e un bilancio ingessato».

La dieta proposta dal vostro governo comporta meno fondi alla cultura, ai teatri, alle associazioni. Un taglio da 90 milioni.

«Abbiamo operato aggiustamenti in tutti i capitoli. La matematica non è una gomma. La cultura è una priorità, ma in Sicilia ci sono 12.000 disabili che rivendicano una doverosa assistenza. E poi ci sono i forestali, i consorzi di bonifica. Significa che dobbiamo garantire la campagna antincendio e l' acqua agli agricoltori. Anche queste sono priorità».

Nulla di nuovo sul fronte siciliano...

«Senza fondi europei non riusciremmo a fare investimenti. La verità è che dobbiamo rinegoziare il rapporto economico con lo Stato. Gli accordi sottoscritti dal precedente governo ci penalizzano. Ogni anno allo Stato paghiamo un miliardo e 350 milioni di contributo per il risanamento della finanza pubblica e lo Stato dovrebbe darci almeno 600 milioni, perché sulle accise finora si è compiuto a nostro danno un furto con destrezza. Abbiamo impugnato il bilancio dello Stato, non siamo più disposti a subire».

Il governo ha presentato la sua proposta di finanziaria. Siamo nella fase dei tatticismi. Musumeci ha già disinnescato alcune mine ed è convinto che la manovra supererà l' esame di Sala d' Ercole. Le convulsioni della sua maggioranza sono state tamponate dai due deputati di "Sicilia Futura" e con qualche mediazione in più sarà possibile aggirare i deputati più riottosi. Ma resta una maggioranza sul

- segue

filo del rasoio.

«Noi parliamo di riforme.

Non mi faccio condizionare. I 70 deputati devono avvertire il peso della responsabilità a viso aperto. In questo senso insisto sull'abolizione del voto segreto, convinto che anche Pd e Cinquestelle, tra i primi a sostenere questa riforma di civiltà politica, non si tireranno indietro.

Sono fiducioso».

Nella finanziaria avevate inserito progetti ambiziosi come l' Agenzia per la casa e l' accorpamento tra Crias e Ircac. Poi c' è stata la frenata.

«Abbiamo rinviato tutto al 2 maggio, quando presenteremo il collegato alla manovra economica. Lo stesso vale per l' Esa che diventerà un dipartimento dell' assessorato all' Agricoltura. E su questa scia ci muoveremo per affrontare i problemi dei consorzi di bonifica e dei forestali».

Presidente, sono i grumi strutturali radicati nel dna di questa regione.

«E infatti le lobbies stanno già facendo pressioni, comprese quelle sindacali».

Chi rema contro?

«Un esempio? Penso alla Grande distribuzione, abbiamo suggerito di dare spazio all' economia siciliana, garantendo sugli scaffali un venti per cento di prodotti locali. Non hanno raccolto la proposta. Certo, io non mi fermo di fronte all' introduzione della chiusura settimanale, mi sembra sacrosanto. Non è una ritorsione. Lo stesso vale nel rapporto con i petrolieri. Bisogna fissare le regole, anzi la politica deve stabilire le regole del gioco. Poi con i cosiddetti poteri forti troveremo un' intesa per il bene della Sicilia».

Il capitolo rifiuti: presidente, ancora non siamo riusciti a capire quale sia il vero obiettivo della vostra azione amministrativa.

«Ma voi lo sapete che per realizzare un impianto, ci vogliono almeno tre anni? E che per poterlo realizzare, occorre uno strumento di pianificazione? Lo sapete che dal 1996 la Regione non ha ancora il suo Piano regionale dei rifiuti? Noi abbiamo detto: serve intanto affrontare le emergenze, evitare il collasso visto che abbiamo un' autonomia soltanto fino a settembre-ottobre, completiamo, dunque, le opere e gli impianti già avviati. Accanto a un impianto, ci vuole necessariamente una discarica. Non stiamo facendo un' apologia delle discariche, stiamo completando quelle che erano state programmate da altre amministrazioni e mai realizzate. Non abbiamo mai demonizzato i termovalorizzatori, però abbiamo anche rispetto delle diverse sensibilità dei soggetti locali sul territorio.

Stiamo programmando il nuovo Piano regionale dei rifiuti, che sarà pronto a dicembre. Per noi il ciclo nasce e muore in ogni provincia. Ogni provincia avrà i propri rifiuti e dovrà dotarsi di tutte le strutture per smaltirli e renderli una risorsa. Dobbiamo anche bonificare le vecchie discariche e lo stiamo facendo, risanando le cinque più pericolose attualmente, compresa quella di Mazzarrà Sant' Andrea. Il Piano per le bonifiche ambientali sarà pronto entro novembre. Tutto questo andava fatto vent' anni fa, noi lo stiamo progettando e realizzando in cinque mesi. Ricordo che l' Unione europea ci ha congelato 180 milioni di euro proprio per la mancanza del Piano regionale dei rifiuti. Abbiamo pronto il disegno di legge per l' ulteriore riforma del settore, perché le Srr, come gli Ato, si sono rivelate un disastro. Stiamo lavorando come matti, forse ancora c' è da parte nostra un difetto di comunicazione».

Aspettando l' interlocuzione con il nuovo Governo nazionale, cosa sta facendo di concreto la Regione a tutela dell' **Autorità portuale di Messina-Milazzo** e per l' istituzione di una Zona economica speciale anche sulle rive dello Stretto?

«Abbiamo già fatto un passo concreto, adottando una precisa delibera con la quale noi riconosciamo l' **Autorità portuale** come sistema autonomo. E la Zes di **Messina** discende da questo passaggio, per il quale ci batteremo quando apriremo il confronto con il nuovo Governo nazionale. Noi riteniamo che i porti di **Messina** e Milazzo debbano restare a svolgere la funzione essenziale che hanno per l' intera

- segue

Sicilia. Mi dispiace che i tre presidenti delle **Autorità portuali** si siano riuniti di recente a **Messina** senza coinvolgere la Regione. È stata una mancanza di galateo istituzionale, a noi nessuno può dare segnali di alcun genere, perché la nostra linea strategica è chiara fin dall' inizio».

Il Piano regolatore del porto di Messina è da lunghi mesi a Palermo: quando lo restituirete?
«Incontrerò il commissario dell' **Autorità portuale** entro aprile, ritengo che alcune criticità sollevate siano facilmente superabili e in tempi molto rapidi si possa arrivare all' approvazione di uno strumento essenziale, che la vostra città attende da decenni».

Per lanciare le Zes portuali siciliane dall' Europa 5.600 ettari e 50 milioni

Tony ZermoCatania. A che punto sono le Zes, le zone economiche speciali? I presidenti delle Autorità portuali siciliane, che l' altro giorno sono stati ascoltati dalla commissione dell' Ars, aspettano che gli uffici regionali stabiliscano gli indirizzi, tenuto conto che l' Unione europea in base ai parametri dell' estensione **territoriale** e degli abitanti, ha stabilito per la Sicilia l' utilizzo di 5.600 ettari per i retroporti e la concessione di 50 milioni di euro una tantum su 270 complessivamente assegnati agli altri scali delle zone disagiate.

Dice Andrea Annunziata, presidente dell' Autorità portuale di sistema del Mare Jonio: «A cinque mesi dalle elezioni regionali e con tutti i problemi che ci sono mi conforta il fatto che c' è grande attenzione sul problema da parte della Regione, è stata capita l' importanza delle Zes e quindi si spera che presto venga deliberato il piano strategico. E' quello il momento più importante, perché si possono inserire dentro quei 5.600 ettari, in sostanza è il momento in cui si può agire e mettere in moto tutti i meccanismi».

Quanto siamo lontani dal piano strategico?

«Questo non posso dirlo io, sono gli uffici regionali che debbono lavorare su questo tema. Noi abbiamo indicato le criticità».

Ma dove saranno individuati questi 5.600 ettari?

«Debbono ruotare attorno alle aree vaste dei porti, delle città in cui ci sono i porti. Si tratterà di aree connesse ai porti, ma senza avere necessariamente **continuità territoriale**. Il retroporto puoi averlo anche a trenta chilometri. C' è bisogno di decisioni rapide in un momento in cui c' è stato il raddoppio del Canale di Suez, dove i grandi players mondiali ci hanno speso 300 miliardi, evidentemente credendoci. La Sicilia è di fronte al Canale e quindi ci dobbiamo attrezzare per attrarre traffico, sia migliorando le infrastrutture e l' accoglienza dei porti e sia con il grande cantiere navale che è in via di realizzazione ad Augusta.

Però i 50 milioni per la Sicilia non possono essere una tantum».

In che senso?«La questione militare per la Nato e la questione immigrazione fanno della Sicilia ancor più una frontiera importantissima per l' Europa, per cui non possiamo essere gravati da un peso così grande. L' Unione europea si rende conto di questo? La giustizia non è trattare tutti uguali, ma trattare in

- segue

maniera diversa in base ai bisogni di ciascuno. Questa regione da decenni sta soffrendo per tanti motivi, e allora riconoscetelo e fate che il contributo di 50 milioni sia strutturale per ciascun dei sette anni previsti dalla legge. C'è da precisare che questa misura vale per sette anni prorogabili per altri sette, ed eccezionalmente per altri sette, un complessivo di 21 anni. Se noi partiamo oggi, la prima industria a burocrazia zero non potrai averla prima di un paio d'anni, quando i 50 milioni saranno già finiti. Ecco perché parlo della necessità di una misura strutturale per almeno sette anni se vogliamo promuovere nuovi insediamenti aggiungendoci il credito d'imposta. La Regione deve contrattare con Roma e con Bruxelles».

Tra i problemi c'è anche il cementificio inattivo del porto di Catania che inquina l'ambiente e toglie spazio. Il porto catanese non ha spazio sufficiente a fronte della sua grande attività.

«Ecco, questo problema potrebbe rientrare nelle Zes, anche perché non si capisce cosa ci stia a fare un cementificio in una zona portuale che avrebbe bisogno di allargarsi (magari verso la zona contigua del Tondicello della Playa, ndr)».

La Follia

***cronache:* convegno all'Hotel Parco dei Principi a Bari "Zone Economiche Speciali"**

nella stessa sezione:

Dalla collaborazione tra ASSO.C.A.L. e Centro Studi "Sapere Aude", nasce "Zone Economiche Speciali. Un'opportunità per la crescita economica e l'occupazione". L'importante convegno si terrà nella mattinata di martedì 17 aprile dalle ore 9 alle 13 presso l'Hotel Parco dei Principi a Bari (prolungamento viale Europa, 6).

Ad aprire e presentare l'evento sarà l'avv. Giovanni Brindicci, vicepresidente del Centro Studi "Sapere Aude". Seguiranno i saluti di indirizzo dell'avv. Giovanni Stefani, presidente dell'Ordine degli Avvocati Bari, del dott. Elbano De Nuccio, presidente dell'ODCEC Bari, e dell'avv. Michele Coletti, presidente del Centro Studi "Sapere Aude".

La relazione introduttiva sarà curata dal dott. Michele Urbano, presidente ASSO.C.A.L. - CDL e revisore legale.

La discussione sarà impreziosita dagli interventi di: prof. avv. Ugo Patroni Griffi, professore ordinario di Diritto Commerciale UNIBA e presidente Autorità Portuale del Mare Adriatico meridionale; dott. Domenico Bianco, presidente coordinatore Consorzi Asi di Puglia; dott. Antonio Decaro, sindaco di Bari e della Città Metropolitana di Bari; dott. Domenico Laforgia, direttore Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro Regione Puglia; dott. Michele Abbaticchio, sindaco di Bitonto e vicesindaco della Città Metropolitana di Bari; prof. Antonio Felice Uricchio, Magnifico Rettore UNIBA; dott.ssa Teresa Lisi, dirigente Sezione Attività Economiche, Artigianali e Commerciali Regione Puglia.

Partecipano le associazioni dei datori di lavoro di CONFINDUSTRIA, CNA, FONDARTIGIANATO, CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI, CLAAI e dei lavoratori CGIL, CISL e UIL.

La partecipazione al convegno è gratuita e dà diritto ai crediti formativi per la formazione professionale continua degli Avvocati, dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Salta un'altra monotematica in Consiglio comunale, l'opposizione: "Si discuteva delle Zes, antidoto alla crisi economica"

La denuncia del consigliere Carrieri. Le Zone economiche speciali, istituite nel 2017, sono aree dove lo Stato e gli Enti locali applicano tassazioni più basse alle imprese per favorire lo sviluppo

Salta un'altra monotematica in Consiglio comunale, l'opposizione: "Si discuteva delle Zes, antidoto alla crisi economica" Bari 14 aprile 2018

Nuova seduta deserta in aula Dalfino. A denunciarlo è il consigliere di opposizione Giuseppe Carrieri, che insieme ad altri colleghi dell'opposizione aveva richiesto per il 14 aprile una monotematica sul tema dello sviluppo economico e delle Zes, le zone economiche speciali. Anche stavolta, però, il risultato non cambia:

E sono 4. Dopo l'emergenza idrica, i disservizi sanitari, la giustizia e gli uffici giudiziari, il sindaco Decaro e la sua sgangherata maggioranza di consiglieri disertano anche il quarto consiglio monotematico richiesto dai consiglieri di centrodestra.

Le Zes

Le zes sono state istituite nel 2017 con una legge che vuole agevolare investimenti e occupazione in alcune regioni del Mezzogiorno (tra cui la Puglia). Aree in cui Stato ed Enti Locali possono ridurre al minimo la burocrazia e le tasse, in modo da invogliare le imprese a stabilirsi in queste aree e portare crescita e sviluppo. "Il consiglio comunale - rincara la dose Carrieri - avrebbe dovuto quindi indicare quali tasse locali ridurre e quali adempimenti amministrativi eliminare; e soprattutto quali imprese incentivare nel territorio urbano adiacente l'area portuale! Niente però. Anche questo tema è ritenuto non interessante, da un'amministrazione di sinistra che anche su questa tematica delle zes è risultata del tutto assente".

Per il centrodestra le Zes possono essere la risposta agli alti tassi di disoccupazione cittadina (24% e 50% la giovanile) e "della perdurante crisi che attanaglia commercio e industria cittadina". Soluzione confermata anche da parte del presidente dell'Autorità Portuale, Ugo Patroni Griffi, che i consiglieri di opposizione hanno incontrato venerdì

Il secolo XIX

LA SOSTITUZIONE

Ponte dei Mille, lunedì arrivano le nuove bitte

ARRIVERANNO lunedì prossimo in porto le nuove bitte che saranno montate a Ponte dei Mille. Le bitte, in totale 20, sono state ordinate ad una ditta lombarda e dovranno sostituire quelle costruite in Cina, ritenute non sicure e posizionate nella parte di Ponente della banchina. I lavori sono stati decisi dopo che il mese scorso si è spezzata una bitta di ghisa durante le operazioni di ormeggio della nave Msc Meraviglia. Le operazioni di montaggio dureranno circa dieci giorni.



PORTO, SPAZIO PER LE MEGA-NAVI Genova, prende forma la nuova diga foranea

DELL'ANTICO >> 19

INVESTIMENTO DA UN MILIARDO. **AUTHORITY** E INVITALIA HANNO FIRMATO PER LA PROGETTAZIONE

Porto, via libera alla nuova diga foranea

Spazio per le mega-navi. Sarà la più grande opera portuale mai realizzata in Italia dal dopoguerra

MATTEO DELL'ANTICO

PRIMA di vedere completata la nuova diga foranea del porto ci vorranno almeno quindici anni, salvo ritardi e imprevisti. Ma dopo anni di discussioni ieri è stato fatto il primo passo concreto verso la realizzazione di un'opera che consentirà al primo scalo d'Italia di ricevere le mega-navi del futuro: portacontainer sempre più grandi, lunghe 400 metri e larghe 60 con una capacità fino a 22 mila teu. Unità che oggi non potrebbero mai arrivare in banchina.

La nuova diga sarà la più grande opera portuale mai realizzata in uno scalo italiano dal dopoguerra: l'Autorità di sistema portuale e Invitalia - l'agenzia del governo per gli investimenti - hanno firmato la convenzione che dà il via alla progettazione attraverso un bando di gara del valore di 14 milioni di euro. L'attuale diga, tra la foce del torrente Polcevera e la Fiera del Mare, sarà quasi interamente demolita: la nuova opera verrà realizzata a 500 metri dalla costa - ri-

spetto agli attuali 160 metri - e sarà lunga cinque chilometri. Il progetto dovrebbe prevedere l'impiego di otto milioni di metri cubi di materiali lapidei, 150 cassoni di cemento armato (20 metri per venti di base, trenta di altezza) da collocare su un fondale marino mediamente di quaranta metri e 250 mila metri cubi di calcestruzzo. Serviranno due anni per progettare la nuova diga, sei per realizzare la prima parte, altri sei per completarla. L'intervento cambierà il volto al porto a cento anni dall'ultima riorganizzazione inaugurata nel 1936, quando le navi avevano una lunghezza massima di 130 metri, una larghezza di sedici metri e un pescaggio di dieci.

L'accordo è stato firmato durante una cerimonia sull'attuale molo di protezione del porto col presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signorini, l'ad di Invitalia Domenico Arcuri, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sinda-

codel capoluogo ligure Marco Bucci e il comandante della Capitaneria di porto di Genova, Nicola Carlone. Invitalia svolgerà la funzione di centrale di committenza per accelerare la progetta-

zione della nuova diga ed il completamento del terminal Ponte Ronco Canepa (costo previsto 16 milioni). «Il porto storico è a un bivio: spostiamo a mare la diga, diamo le concessioni agli operatori che stanno adeguando i terminal e lavoriamo con Rfi per consentirgli di accedere ai terminal. Sono queste le tre scommesse del nostro futuro», ha evidenziato Signorini.

«Si tratta di un momento storico per lo scalo perché la nuova diga è un simbolo del futuro che stiamo costruendo», ha detto Toti. «Il nostro obiettivo è accelerare il più possibile i tempi per le procedure di gara», ha dichiara-

to l'ad di Invitalia, mentre secondo Bucci l'opera consentirà alla città di compiere «un passo in avanti importante verso la Genova che vogliamo». «Sono qui da due mesi e vedo a Genova e in Liguria una vivacità enorme - ha osservato il comandante

Carlone -. La Capitaneria, che da sempre porta in banchina i giganti del mare, dà la

- segue

disponibilità dei suoi uomini e delle sue tecnologie a chi progetterà la nuova diga». Alla firma tra Palazzo San Giorgio e Invitalia ha partecipato buona parte del cluster marittimo genovese.

Sull'accordo per la nuova diga foranea è intervenuta anche Raffaella Paita, deputata Pd e moglie dell'ex presidente del porto, Luigi Merlo. «Trovo veramente di pessimo gusto - ha detto - che alla presentazione dell'accordo per l'avvio della progettazione della diga non siano stati invitati il ministro Delrio e i rappresentanti del governo». Immediata la reazione di Toti: «Il ministro è stato invitato da Signorini e da me, peccato che non sia potuto venire per impegni. E durante la cerimonia lo stesso Signorini ne ha ricordato il lavoro fatto».

matteo.dellantico@laseccloxxix.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

I numeri dell'opera

Costo di realizzazione

1 miliardo di euro circa

Lunghezza

5 chilometri

Distanza dalla costa

500 metri

(attualmente sono 160)

Tempi e costi progettazione

2 anni, 14 milioni di euro

Inizio lavori

2021

Prima fase lavori

6 anni, 250 milioni di euro

Seconda fase lavori

6 anni, 750 milioni di euro

Tempi realizzazione
opera completa

15 anni

GRAFICI IL SECOLO XIX



L'ultima modifica all'attuale diga risale al 1936 FOTOSERVIZIO GENTILE



Il via alla progettazione



Savona Terminal di Vado Ligure, arrivate le prime gru cinesi

SAVONA Le prime sei gru "Armg" (Automated rail mounted gantry) che opereranno sulla piattaforma container di Apm Terminals a Vado sono arrivate ieri pomeriggio, poco dopo le 14, a bordo della nave "Zhen Hua 23". Si tratta del primo gruppo di macchine a ponte da piazzale automatizzate che, una volta installate sui binari che percorrono la struttura per tutta la sua lunghezza, smisteranno i container sui piazzali.



PALAZZO SAN GIORGIO HA DECISO DOVE COSTRUIRE LA STRUTTURA

Torre piloti nell'area delle Riparazioni navali

Signorini: «Sorgerà nei pressi del cantiere Amico». Scartata la zona della Fiera

LA NUOVA Torre piloti del porto - se non ci saranno altri cambiamenti - sarà costruita nell'area delle riparazioni navali, come anticipato dal Secolo XIX. La conferma è arrivata da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, che a margine della firma per l'avvio della progettazione della nuova diga foranea ha dichiarato che «sarà realizzata nei pressi del cantiere Amico & Co.».

Nei prossimi giorni do-

vrebbe essere presentato il progetto definitivo: la nuova Torre piloti sarà alta 63 metri e dovrebbe essere operativa alla fine del 2020. Per costruirla saranno investiti circa 15 milioni di euro che verrebbero interamente sorsati dall'Authority. Il progetto dovrebbe restare in linea di massima quello ideato dall'architetto Renzo Piano - anche se nei prossimi giorni non sono esclusi incontri tra l'architetto genovese ed i vertici dell'Autho-

riy perchè quello che è stato recentemente messo in discussione riguarda esclusivamente il posizionamento della struttura e non l'aspetto estetico.

Nelle scorse settimane l'Autorità di sistema portuale aveva chiesto al Cetena, società controllata da Fincantieri, di simulare un eventuale impatto con navi portacontainer o da crociera se la nuova Torre fosse stata realizzata all'imboccatura del porto come nel progetto

originario di Piano ma non sono stati raggiunti sufficienti margini di sicurezza. Il Cetena ha quindi avanzato la proposta di realizzare la struttura all'interno della Darsena nautica della Fiera ma l'ipotesi è stata scartata da Palazzo San Giorgio.

Prima di parlare con i lavori, il progetto della nuova Torre dovrà comunque avere il via libera da Corpo piloti e Capitaneria di porto.

M.D.A.

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

Niente sospensiva dal TAR Firenze alla concessione TCO

FIRENZE - Il Tribunale Amministrativo Regionale ha rinviato a fine ottobre il giudizio sul ricorso presentato dal Livorno Terminal Toscano (Ltt) contro la concessione al TCO della radice della sponda est della darsena Toscana da parte dell'Autorità portuale di sistema. Nel sottolineare che la problematica aperta dal ricorso è complessa e va approfondita, il TAR ha comunque respinto la richiesta di sospensiva della concessione in attesa del giudizio di merito. Da valutare come si sviluppa a questo punto l'impegno sottoscritto tra TCO e Autorità di sistema di procedere al trasferimento "il più veloce possibile" degli

(segue a pagina 10)

Niente sospensiva

impianti del terminal rinfusi dalla calata Orlando alla nuova allocazione. Il TCO attende intanto che alla concessione segua la consegna effettiva della banchina e dell'area per poter cominciare - se possibile alla luce del TAR - i lavori della nuova realtà operativa.

SU LOGISTICA, INFRASTRUTTURE E PORTUALITÀ A LIVORNO

Dagli "stati generali" del lavoro un progetto concreto: il "marina"

L'analisi in Comune dell'iniziativa in "stand-by" da anni - Forse ad autunno l'avvio concreto

LIVORNO - Il progetto è ambizioso, e malgrado ci sia stato - e forse ancora ci sia - chi ha provato a mettere i bastoni tra le ruote, sta andando avanti. Si chiama, forse un po' pomposamente, "Stati generali del lavoro", è stato varato nel gennaio scorso dalla giunta comunale di Livorno sulla spinta del sindaco Filippo Nogarin e sebbene partito con qualche ritardo - le prime riunioni si svolgono in questi giorni - punta a raggiungere un obiettivo concreto: fare il punto, con il contributo delle categorie imprenditoriali, dei sindacati e dei tecnici, sulle possibilità di favorire la creazione di nuovi posti di lavoro con sei tavoli programmatici. Sono: logistica, infrastrutture e portualità, bonifiche ed economia circolare, reindustrializzazione e impresa 4.0, costruzioni, ammortizzatori sociali e sostegno al reddito; turismo, commercio e marketing territoriale.

Sul tema della logistica, infrastrutture e portualità il tavolo di lavoro ha tenuto mercoledì scorso la seconda seduta, con la partecipa-

zione - per la prima volta - anche di Asamar e Spedimar, rappresentate entrambe da Gloria Dari, presidente degli spedizionieri italiani. L'assessore Francesca Martini ha rappresentato la giunta, mentre il direttore della Gazzetta Marittima Antonio Fulvi ha coordinato i lavori.

Sullo spaziare dei temi più generali - le speranze aperte con il progetto della Darsena Europa, lo sviluppo delle crociere, la crisi della Compagnia portuali, il nuovo assetto del "sistema" con Piombino - sono stati inseriti anche temi più limitati ma di notevole valenza per quanto riguarda i possibili posti di lavoro: a partire dal "marina" del porto Mediceo, sul quale - come il nostro giornale ha recentemente riferito - è stato fatto un passo avanti dalle istituzioni indicando la Darsena Nuova come "rifugio" temporaneo per le barche da spostare. L'immagine che riprendiamo adesso, che fu pubblicata nel marzo del 2016 dal quotidiano La Nazione, esemplifica il progetto di massima

del "marina", con il dettaglio (fortunatamente superato) delle barche anche alla banchina 75. Si vede in particolare la soluzione dei pontili che partono dall'attuale "muro del pianto" (l'architetto progettista Comolli Gigli li ha scherzosamente descritti come "l'albero di Natale") e che probabilmente sarà rivista. Appare chiaro comunque che il "marina" sarà limitato verso nord dal molo Elba attualmente allungato ma ancora in attesa di poter essere utilizzato per i traghetti. Nelle dida del progetto si legge che i posti barca saranno 600, con dimensione massima per unità da 50/60 metri (ma forse cresceranno) e con 80 posti in Darsena Nuova e 50 nel Mediceo per le barche fino a 10 metri. "65 posti saranno su pontili galleggianti, dotati comunque di servizi.

La deadline per avviare i lavori è stata spostata più d'una volta, ma sembra che potrebbe essere il prossimo autunno. Occorre però, come ha sottolineato più volte il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, che ci

sia un coinvolgimento da parte del Comune, con cui lavorare di comune accordo. Anche Nogarin sembra disponibile, sia pure con i propri paletti. E dal "marina" ci si aspetta la nascita di almeno due centinaia di posti di lavoro, secondo il principio codificato che nasce almeno un posto di lavoro ogni tre posti barca. Per gli "stati generali" di cui si parla è concretezza: ma non va perduto altro tempo.

Dall'Autorità portuale presente con il dirigente apicale Claudio Vanni, è arrivata anche l'assicurazione che si sta lavorando anche per realizzare il grande e tante volte annunciato approdo della Bellana per circa 900 posti: che una volta nato - e i tempi sarebbero brevi, non essendo richiesta alcuna variante di piano - potrebbe anche consentire di togliere dal circuito dei Fossi le imbarcazioni più grandi, lasciando gli ormeggi solo a gozzette e gommoni. Un sogno coltivato da decenni, che il Comune intenderebbe realizzare con l'accordo dei circoli e della stessa Autorità di sistema portuale.



Jsw conferma al sindaco il piano delle demolizioni

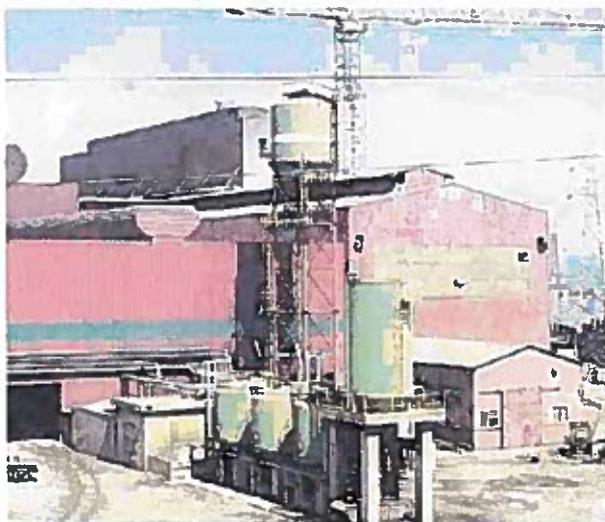
Incontro in Comune del vicepresidente per i progetti del Gruppo indiano con la giunta e i tecnici sulle previsioni urbanistiche e sulle questioni ambientali

► PIOMBINO

Si è svolto ieri in Municipio un incontro di approfondimento operativo, annunciato già durante la riunione del 6 aprile scorso al ministero dello Sviluppo economico a Roma, per assumere informazioni sulle previsioni urbanistiche del Comune, sulle questioni ambientali, sui piani di sviluppo comunali e per verificarne la coerenza con il prossimo piano industriale del gruppo guidato da Sajjan Jindal.

In sala consiliare c'erano due rappresentanti del management Jsw, Jayanta Roy, vicepresidente associato per i progetti del Gruppo indiano, e un consulente ambientale del gruppo, insieme a due rappresentanti della direzione aziendale Aferpi, Gilberto Lunardi e Mauro Ticcianti, hanno incontrato il sindaco Massimo Giuliani, la giunta comunale e i tecnici del settore urbanistica e ambiente del Comune.

«Nel corso della riunione» si legge in una nota del Co-



La vecchia acciaieria Lucchini (foto Paolo Barlettani)

mune - il gruppo siderurgico ha acquisito informazioni e dettagli sulla programmazione urbanistica e sulla variante per la pianificazione delle aree industriali e per la reindustrializzazione, sulle questioni ambientali anche in

merito alle operazioni di migrazione ambientale che dovranno essere messe a punto».

Oltre a questo, «i rappresentanti di Jindal hanno confermato la volontà di ripartire a breve con la produzione dei due treni di laminazione di Ischia di Cruciano e del tre-

no rotale - prosegue la nota - annunciando anche investimenti sulla linea ferroviaria interna allo stabilimento di servizio agli impianti. Confermate anche le intenzioni relative alle demolizioni. Nel frattempo, con le informazioni che il gruppo sta acquisendo, verrà avviato lo studio per pianificare anche la nuova produzione di acciaio».

«Un incontro di approfondimento molto produttivo - commenta il sindaco Giuliani - l'impressione è che ci troviamo di fronte a interlocutori interessati e determinati. Il Comune li ha informati anche del tavolo di lavoro esistente sul tema della sicurezza e della sanità ambientale all'interno dello stabilimento. Un tavolo richiesto dal Comune nell'estate scorsa e messo in piedi insieme alla Regione. Nel corso dell'incontro, inoltre - conclude il sindaco - il gruppo si è dimostrato interessato a capire le potenzialità e le attività di Rimaterìa, che incontreranno probabilmente nei prossimi giorni».

TRA HIGAS ED OTTANA ENERGIA IN SARDEGNA

Accordi di fornitura GNL per il costiero di Oristano

Il gruppo norvegese Nielsen ha anche ordinato le navi gasliere per rifornire il centro in costruzione - Snam e Gasdotti coinvolti nella rete

CAGLIARI – Higas srl, società controllata dal gruppo norvegese Stolt Nielsen che nel porto Industriale di Santa Giusta Oristano ha iniziato i lavori per la realizzazione del Deposito Costiero di GNL ed Ottana Energia SpA, hanno siglato un accordo di lungo periodo per la fornitura di GNL dal terminale Oristano, che entrerà in operatività entro il secondo semestre del 2019 con una capacità totale di 9 mila m3 di gas.

L'accordo tra le società per la for-

nitura di GNL - sottolineano le due società - rappresenta il primo passo verso un percorso per la conversione degli impianti di Ottana ed un grande traguardo per la società Higas che ha deciso di investire concretamente per portare il GNL in Sardegna. Questo traguardo giunge dopo i passi che l'azionista di maggioranza di Higas, l'armatore norvegese Stolt-Nielsen ha già messo a segno in questi ultimi anni, con l'ordine delle navi necessarie ad alimentare il deposito, l'acquisto del

terreno dove sorgerà il deposito stesso e l'inizio dei lavori sull'area.

Oristano rappresenterà inoltre uno dei punti di ingresso nella dorsale di trasporto del gas che verrà realizzata a partire da Snam e Società Gasdotti Italia e fortemente voluta dalla Regione Sardegna.

“Non ci resta che continuare su questa strada - hanno dichiarato dalla direzione di Higas - senza proclamarsi, ma offrendo certezze a tutti i clienti sardi”.

.....

IN OCCASIONE DEL RALLY TERRA SARDEGNA

Sardegna a tutta velocità con Grimaldi Lines!

Prosegue la partnership tra la Compagnia di Navigazione e la Porto Cervo Racing Team in corso tra il 13 e il 15 aprile nella suggestiva cornice dell'Ogliastra

SARDEGNA - Grimaldi Lines è sempre più presente in Sardegna, non solo con le linee marittime regolari che collegano l'isola al continente ma anche con il supporto attivo alle più importanti manifestazioni organizzate sul territorio. In occasione del 7° Rally Terra Sarda - in programma dal 13 a domani 15 aprile nella suggestiva cornice dell'Ogliastra e promossa a 1° Tappa di Coppa Italia 3ª Zona - prosegue infatti la partnership tra la Compagnia di Navigazione e la Porto Cervo Racing Team, che garantisce sconti e agevolazioni a tutti gli equipaggi che prenderanno parte alla competizione.

In concomitanza con le date delle manifestazioni, i partecipanti hanno

potuto infatti viaggiare con uno sconto del 35% sulle navi di Grimaldi Lines dirette in Sardegna (linee marittime Civitavecchia-Porto Torres, Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Porto Torres-Barcellona e viceversa). Ci sono state agevolazioni speciali per lo staff delle manifestazioni e per il trasporto dei mezzi pesanti.

Ma non finisce qui. Per gli equipaggi dei rally gli sconti saranno validi in ogni periodo dell'anno, anche sulle altre mete raggiunte dalla flotta Grimaldi Lines! Chi vorrà raggiungere la Sardegna avrà diritto al 30% di sconto tra gennaio e giugno o tra ottobre e dicembre, e al 20% di sconto in alta stagione tra luglio e settembre (linee marittime Civi-

tavecchia-Porto Torres, Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Porto Torres-Barcellona e viceversa). Chi invece è diretto in Sicilia, Spagna o Grecia, potrà usufruire tutto l'anno del 20% di sconto (linee marittime Livorno-Palermo, Salerno-Palermo, Civitavecchia-Barcellona, Savona-Barcellona, Brindisi-Igoumenitsa, Brindisi-Patrasso, Brindisi-Corfu e viceversa).

Gli sconti si applicano alle quote di passaggio nave, supplemento sistemazione e veicoli al seguito, esclusi i diritti fissi. L'offerta è cumulabile con altre tariffe speciali in vigore al momento della prenotazione ma non con le tariffe dedicate ai nativi e residenti in Sardegna e in Sicilia e con le convenzioni in corso.

Corriere Marittimo

Parigi, Logistica: International Transport Forum, incontro su efficienza e sostenibilità

Il Gruppo Contship Italia ha partecipato all'incontro parigino, alla Tavola rotonda da titolo "L'Equilibrio tra Efficienza e Resilienza nella Gestione della Catena Logistica Multi-Modale", presente per il Gruppo Daniele Testi, direttore marketing.

PARIGI - Si è svolta a Parigi il 12 e 13 aprile l'incontro dell'International Transport Forum – organismo dell'OCSE responsabile delle analisi delle politiche di trasporto. L'evento nasce al fine di discutere ed affrontare tematiche di importanza centrale come: l'efficienza, la sostenibilità e l'innovazione nella supply chain.

Durante le due giornate, si sono svolte le quattro sessioni (tre di queste nella la giornata di Giovedì 12, l'ultima nel mattino di Venerdì 13), in cui verranno presentate diverse tematiche;

Efficienza e sostenibilità nella supply chain multi-modale (Prof. Jean-Paul Rodrigue, Hofstra University)

La mitigazione del rischio nella supply chain (Prof. Maritn Christopher, Cranfield University)

Innovazione e tecnologica nella supply chain multi-modale (Prof Lóri Tavasszy, TU Delft)

Il tema delle collaborazione e delle alleanze nelle supply-chain (Prof. Ruth Banomyong, Thammasat University)

Il Gruppo Contship Italia ha partecipato alla Tavola rotonda da titolo "L'Equilibrio tra Efficienza e Resilienza nella Gestione della Catena Logistica Multi-Modale", in rappresentanza del Gruppo era presente il direttore Marketing e Comunicazione, Daniele Testi. L'obiettivo del dibattito è stato quello di esaminare le crescenti difficoltà legate alla gestione efficiente della supply chain, tenendo conto delle principali tematiche di sicurezza e di sostenibilità ambientale e sociale.

PER SVILUPPARE I TRAFFICI TRA EUROPA E TURCHIA

A DFDS la maggioranza della compagnia U.N. Ro/Ro

Cinque rotte principali operate nel Mediterraneo con dodici navi



Niels Smedegaard

COPENHAGEN - DFDS, gruppo danese operante nel settore dello shipping e della logistica, ha acquisito la compagnia U.N. Ro-Ro operante nel Mediterraneo. Nasce così il maggior operatore per i crescenti scambi tra l'Europa e la Turchia. U.N. Ro-Ro opera con cinque linee che collegano Italia, Francia con la Turchia. 12 navi e opera nei porti di Trieste e Pendik (Istanbul). U.N. Ro-Ro impiega 500 persone. DFDS ha firmato l'acquisizione del 98,8% delle azioni

della compagnia di navigazione U.N. Ro-Ro da RORO INVESTMENTS SARL, di proprietà di ACTERA GROUP e ESAS HOLDING, per un valore d'impresa complessivo di 950 milioni di euro. U.N. Ro-Ro è il principale operatore turco nel settore ro-ro per il trasporto merci e rappresenta un'importante implementazione alle linee di trasporto di DFDS nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nel Canale della Manica. Nel Mediterraneo, oggi, DFDS è presente con una linea che collega anche Francia e Tunisia.

U.N. Ro-Ro opera oggi su cinque rotte principali, quattro in Italia (Trieste e Bari) e una in Francia (Tolone), conta su una flotta di 12 grandi navi Ro-Ro e opera nei porti di Pendik (Istanbul) e Trieste. In collaborazione con gli operatori ferroviari, U.N. Ro-Ro offre anche il trasporto intermodale da e per i porti e i mercati chiave dell'UE.

"L'economia turca - ha detto Niels Smedegaard, CEO e presidente di DFDS - è tra le venti più grandi al mondo. Il commercio con l'Unione Europea è estremamente dinamico. Da quando è stata fondata nel 1994

U.N. Ro-Ro ha continuato a investire nell'acquisto di ulteriori navi, infrastrutture portuali e reti di treni intermodali per fornire agli esportatori turchi e alle società di autotrasporto soluzioni logistiche sempre più efficienti e convenienti. La crescita dei servizi ro-ro ha consentito, nel tempo, agli operatori logistici di spostare i loro volumi di traffico dalle rotte terrestri alle più convenienti rotte via mare".

"Le operazioni delle navi Ro-Ro e quelle nei porti, unite all'handling di un elevato numero di semirimorchi - compresi quelli che vengono poi caricati per il trasporto su rotaia - sono molto simili a quelle che anche DFDS conduce nel Mare del Nord. Lo stesso vale per la tipologia di merci trasportate: macchinari, componenti di autoveicoli, veicoli, prodotti per l'elettronica, computer, prodotti in plastica, tessuti e abbigliamento, generi alimentari, frutta, bevande e molto altro", ha detto ancora Smedegaard.

L'accordo è in attesa dell'approvazione da parte delle autorità competenti DFDS prevede che l'iter concludersi entro giugno.