



## Primo Piano:

- **I porti Italiani nel mirino dell'UE** (Il Secolo XIX, Messaggero Marittimo, Ilmattino.it, Ansa, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Il secolo XIX, Il Piccolo)

## Dai Porti:

### Venezia:

"...La settimana del Mare..."(Messaggero Marittimo, ItaliaOggi)

### Genova:

"...online 20 pagine speciali..."(Il Secolo XIX)

"...Nuova diga energia rinnovabile..." (Il Secolo XIX)

"...Torre Piloti..."(Il Secolo XIX)

"...Spedizioni liguri..."(Il Secolo XIX)

### La Spezia:

"...Seafuture giunge alla sesta edizione..."(Messaggero Marittimo)

### Livorno:

"...Med Ports Livorno ..." (Il Tirreno, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

### Piombino:

"...L'insediamento di "Bhge-Nuovo Pignone"..."  
(Messaggero Marittimo)

### Ancona:

"...Incontro Adsp con parlamentari Marche..." (Ansa, Corriere Marittimo)  
"...Riprendono i collegamenti con la croazia..." (Corriere Marittimo)

### Gioia Tauro:

"...Selezione pubblica presidio medico-sanitario..."(Corriere Marittimo)

### Messina:

"...Bramante e Musumeci..."(Normanno)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Bruxelles -porti, summit d' emergenza a Roma

*La Commissione avverte: «Niente scorciatoie». L' autonomia delle Authority è a forte rischio*

GENOVA. Mentre la Commissione chiude la porta ad eventuali scorciatoie, il governo si riunisce per prepararsi ad un ultimo tentativo di evitare la rivoluzione dei porti imposta dall' Europa.

Bruxelles ieri ha confermato che «i contatti con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l' Italia» sono già in corso.

L' Europa vuole che le Autorità portuali paghino le tasse, come qualsiasi altra impresa, e definisce «aiuti di Stato» i trasferimenti statali per costruire le infrastrutture dei porti italiani. Sul fronte delle imposte, come ha spiegato ieri un portavoce della Commissione, Bruxelles ha però le idee chiare: «La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue».

L' Italia adesso ha una strada obbligata e intavolerà una trattativa di un mese il cui vero obiettivo è mitigare l' impatto delle misure che quasi certamente l' Europa calerà sul sistema portuale italiano.

Le conseguenze sono potenzialmente devastanti: 100 milioni di euro di imposte da pagare ogni anno e il rischio di blocco dei soldi dello Stato per realizzare le opere. Come ad esempio, la diga di Genova.

Riunione di emergenza Domani a Roma si vedranno i livelli tecnici del ministero delle Infrastrutture e Trasporti per imbastire una difesa davanti al "tribunale" europeo. Per evitare la sentenza di condanna, i dirigenti proveranno a spiegare nuovamente che le Autorità portuali italiane sono il braccio dello Stato sulle banchine. E che la riforma Delrio di un anno e mezzo fa, ha rafforzato questo concetto: «C' è un tavolo di coordinamento nazionale che gestisce tutte le opere passate, presenti e future» confida una fonte. La task force del ministero è coordinata dal capo di gabinetto e braccio destro di Delrio, Mauro Bonaretti. Presente il direttore dei porti del Mit, Mauro Coletta; ci saranno poi i "professori" (Maurizio Maresca e Stefano Zunarelli) ed è stato invitato anche il vero "consigliere" del ministro, Ennio Cascetta. Gli sherpa italiani si sono quindi mossi: informalmente, già nelle prossime ore, ci saranno una serie di tavoli che coinvolgeranno anche gli altri ministeri, in modo particolare quelle delle politiche comunitarie. Il messaggio che il governo vuole mandare a Bruxelles è che questa vicenda viene gestita solo a livello centrale: Roma andrà a trattare portandosi dietro il peso dello Stato, perché «solo così potremmo dare l' impressione di aver dato vita a porti veramente pubblici». E sull' altare della difesa, il sacrificio più evidente, sarà quello della già limitata autonomia delle Authority: sia di governance che finanziaria.

Il piano B È però difficile ipotizzare che non cambi nulla dopo la lettera di Bruxelles. Alcuni porti si sono convinti che la rivoluzione è meglio governarla che subirla. E ieri, al telefono, molti presidenti si scambiavano opinioni sulla migliore formula da adottare dopo la "condanna". Qualche bozza sarà pronta nei prossimi giorni, ma sono tutti conti fatti senza il (prossimo) governo.

SIMONE GALLOTTI

## Procedura d'infrazione dalla Ue per i porti italiani

Secondo Bruxelles, le operazioni portuali sono attività commerciali a tutti gli effetti

BRUXELLES – Ci sono contatti in corso tra Bruxelles e l'Italia sulla questione dei porti, così come con altri Paesi Ue, per arrivare ad assicurare un trattamento fiscale uguale per tutti. E' la posizione espressa all'Ansa da un portavoce della Commissione Ue sul rischio di procedura d'infrazione che si profila sui canoni concessori per le Autorità portuali italiane che potrebbero essere interpretati come aiuti di stato illegali.

"La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli Stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue", ha spiegato il portavoce, sottolineando che "in questo contesto siamo in contatto con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l'Italia".

A Luglio dell'anno scorso la Commissione aveva già chiesto a Francia e Belgio di mettere fine alle esenzioni fiscali per i loro porti, e lo stesso era avvenuto a Gennaio 2016 per l'Olanda, a cui era stato chiesto di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società per i suoi sei porti, non solo per le imprese private ma anche per quelle pubbliche. Secondo Bruxelles, infatti, le operazioni commerciali delle infrastrutture portuali costituiscono un'attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all'imposta societaria così come i privati.

Queste attività, nel ragionamento della Commissione, possono essere distinte da quelle legate all'esercizio della gestione delle infrastrutture per quanto riguarda le responsabilità essenziali come sicurezza, sorveglianza o controllo del traffico, che del resto non rientrano nelle norme Ue sugli aiuti di stato.

## Porti, l' Europa ammonisce l' Italia: «Gli scali devono pagare le tasse»

È scontro tra Italia ed Europa sui porti. L' Antitrust della Commissione europea ha infatti minacciato l' apertura della procedura di infrazione contro i nostri porti, accusando gli scali di aver fatto concorrenza sleale verso le altre banchine europee e lo Stato italiano per non aver pagato le tasse per le concessioni. «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 - ha spiegato Bruxelles -. Così la misura di esenzione si configura come perdita per le casse centrali». Inoltre l' Europa «ritiene che la misura dell' esenzione distorce, o minaccia di farlo, la concorrenza e influenza negativamente i traffici merci dentro l' Unione». Immediata la risposta di Assoportì, che si difende spiegando che i porti non sono aziende private, ma «enti pubblici come lo Stato». Così «si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti - commenta il presidente dell' associazione che rappresenta i porti italiani, Zeno D' Agostino -. Metteremo a lavoro tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al ministero dei Trasporti in questa difficile partita». «Accogliamo positivamente la proposta lanciata dal presidente di Assoportì Zeno D' Agostino: il cluster marittimo contrasti unitariamente, e auspicabilmente accanto a un Governo forte e autorevole, questa incomprensibile posizione della Direzione generale Competition della Commissione Ue sui porti italiani», commenta Nereo Marcucci, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. I porti italiani si troveranno costretti ad aumentare le tasse aeroportuali del 30-40% per soddisfare le richieste dell' Europa, facendo scappare gli armatori. Si tratta di un' operazione da 100 milioni di euro.

## Porti:Ue,in contatto con Italia e altri, la tassazione sia equa

Tra 2016 e 2017 già stop esenzioni per Francia, Belgio e Olanda



Ci sono contatti in corso tra Bruxelles e l'Italia sulla questione dei porti, così come con altri Paesi Ue, per arrivare ad assicurare un trattamento fiscale uguale per tutti. E' la posizione espressa con l'ANSA da un portavoce della Commissione Ue sul rischio di procedura d'infrazione che si profila sui canoni concessori per le autorità portuarie italiane che potrebbero essere interpretati come aiuti di stato illegali. "La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue", ha spiegato il portavoce, sottolineando che "in questo contesto siamo in contatto con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l'Italia".

A luglio dell'anno scorso la Commissione aveva già chiesto a Francia e Belgio di mettere fine alle esenzioni fiscali per i loro porti, e lo stesso era avvenuto a gennaio 2016 per l'Olanda, a cui era stato chiesto di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società per i suoi sei porti, non solo per le imprese private ma anche per quelle pubbliche. Secondo Bruxelles, infatti, le operazioni commerciali delle infrastrutture portuali costituiscono un'attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all'imposta societaria così come i privati. Queste attività, nel ragionamento della Commissione, possono essere distinte da quelle legate all'esercizio della gestione delle infrastrutture per quanto riguarda le responsabilità essenziali come sicurezza, sorveglianza o controllo del traffico, che del resto non rientrano nelle norme Ue sugli aiuti di stato.

## **UE: Cartellino giallo alle Authority italiane - "Concessioni e canoni sono aiuti di stato"**

L'UE classifica *-aiuto di Stato-* pertanto concorrenza sleale nei confronti dei porti europei, la riscossione da parte delle Authority italiane dei canoni di concessione e autorizzazione da parte delle imprese. La reazione di Assoportì, D'Agostino: "Grave errore interpretativo dell'UE".

ROMA- *"Non possiamo accettare l'interpretazione secondo la quale le attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale nel riscuotere canoni concessori sia attività economica soggetta a imposizione fiscale"* - lo ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente di Assoportì, in merito alla notizia che la direzione generale della concorrenza dell'Unione Europea ha avviato una procedura d'infrazione nei confronti delle Autorità di Sistema Portuale italiane.

Secondo l'Unione Europea sarebbe classificabile come "aiuto di Stato", quindi un comportamento di concorrenza sleale nei confronti di altri porti europei, la riscossione .da parte delle Authority dei canoni di concessione e autorizzazione all'esercizio di impresa.

In seguito alla notizia pertanto non si è fatta aspettare la reazione di Assoportì, secondo Zeno D'Agostino si tratterebbe di un grave errore interpretativo l'attività di riscossione dalle nostre Autorità non è classificabile al pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato . *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."*

**Ha quindi aggiunto il presidente di Assoportì-** *"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,"*

# The Medi Telegraph

---

## Tasse ai porti, la Commissione Ue: «Contatti con l'Italia»

Bruxelles - «**La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare** il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue»,



Bruxelles - Ci sono contatti in corso tra Bruxelles e l'Italia sulla questione dei porti, così come con altri Paesi Ue, per arrivare ad assicurare un trattamento fiscale uguale per tutti. È la posizione espressa con l'Ansa da un portavoce della Commissione Ue sul rischio di procedura d'infrazione che si profila sui canoni concessori per le Autorità portuali italiane che potrebbero essere interpretati come aiuti di stato illegali. «**La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue**», ha spiegato il portavoce, sottolineando che «in questo contesto siamo in contatto con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l'Italia». A luglio dell'anno scorso la Commissione aveva già chiesto a Francia e Belgio di mettere fine alle esenzioni fiscali per i loro porti, e lo stesso era avvenuto a gennaio 2016 per l'Olanda, a cui era stato chiesto di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società per i suoi sei porti, non solo per le imprese private ma anche per quelle pubbliche. Secondo Bruxelles, infatti, le operazioni commerciali delle infrastrutture portuali costituiscono un'attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all'imposta societaria così come i privati. Queste attività, nel ragionamento della Commissione, possono essere distinte da quelle legate all'esercizio della gestione delle infrastrutture per quanto riguarda le responsabilità essenziali come sicurezza, sorveglianza o controllo del traffico, che del resto non rientrano nelle norme Ue sugli aiuti di stato

# Informazioni Marittime

## La terra di mezzo delle autorità portuali italiane



di Paolo Bosso

L'indagine aperta dalla Dg Competition di Bruxelles, che chiede in sostanza **di tassare i porti italiani**, è chiara per quelli nordeuropei, ambigua per quelli italiani. «La richiesta è coerente con l'orientamento dei porti europei, che sono società per azioni e non rispondono a regole di diritto pubblico. Noi siamo un ente di regolazione, in una condizione ibrida: incassiamo canoni ma non siamo un soggetto economico libero, non possiamo negoziare con i concessionari ma solo applicare le regole». Per Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, l'indagine aperta dalla Dg Competition della Commissione Europea è una richiesta bizzarra ma mette anche in luce l'ambiguità storica dell'ente regolatore portuale italiano. I porti italiani, secondo Spirito, sono «in una terra di mezzo: non fanno pura regolamentazione perché incassano i canoni, ma contemporaneamente sono l'unico ente regolatore dei porti gestendone il demanio. Per l'Europa siamo prevalentemente un ente privatistico, per lo Stato italiano prevalentemente pubblicistico. Io, insieme a tutti i presidenti delle Adsp, sono un dipendente del ministero dei Trasporti».

**Non è la prima volta che la natura pubblica e insieme economica - che gestisce i soldi con un bilancio, anche se non per fare attività commerciale, come precisa la legge 84/94, da qui la definizione di ente pubblico *non* economico - delle autorità portuali italiane viene messa in luce. È già successo otto anni fa, quando il ministero dell'Economia **ha inserito i porti italiani nell'elenco Istat degli enti pubblici soggetti al taglio della spesa**, che tra le altre cose prevedeva il blocco dell'aumento degli stipendi. Ma i dipendenti (pubblici) delle autorità portuali sono soggetti al regime d'impiego di diritto privato.**

È proprio questa doppia anima dell'ente portuale italiano il centro della questione, non tanto la ricerca di quale sia la posizione giusta da prendere: vista questa natura ambigua, propendere per la tassazione o meno è solo una questione politica più che tecnica. Una scelta. «Se dovessimo pagare i tributi a noi stessi, a quel punto dobbiamo alzare il costo dei canoni», afferma Spirito: «O lo Stato decide una nuova cornice giuridica oppure le cose restano così».

Bruxelles, attraverso la Dg Competition, chiede che l'Adsp paghi i tributi sui canoni incassati. Semmai dovesse succedere si andrebbe incontro a un grattacapo giuridico non da poco, creando un ente pubblico non economico ancora più ambiguo.

«È lo Stato a decidere la nostra cornice giuridica. Le Ferrovie dello Stato, per esempio, sono una società per azioni e pagano le tasse. Considerando la nostra natura - conclude Spirito -, e come se Bruxelles stesse chiedendo a mio figlio di pagare le tasse sulla paghetta».



## Bruxelles-porti, summit d'emergenza a Roma

Genova - La Commissione avverte: «Niente scorciatoie». L'autonomia delle Authority è a forte rischio.



Genova - Mentre la Commissione chiude la porta ad eventuali scorciatoie, il governo si riunisce per prepararsi ad un ultimo tentativo di evitare la rivoluzione dei porti imposta dall'Europa. Bruxelles ieri ha confermato che «i contatti con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l'Italia» sono già in corso. L'Europa vuole che le Autorità portuali paghino le tasse, come qualsiasi altra impresa, e definisce «aiuti di Stato» i trasferimenti statali per costruire le infrastrutture dei porti italiani. **Sul fronte delle imposte, come ha spiegato ieri un portavoce della Commissione, Bruxelles ha però le idee chiare: «La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue».** L'Italia adesso ha una strada obbligata e intavolerà una trattativa di un mese il cui vero obiettivo è mitigare l'impatto delle misure che quasi certamente l'Europa calerà sul sistema portuale italiano. Le conseguenze sono potenzialmente devastanti: 100 milioni di euro di imposte da pagare ogni anno e il rischio di blocco dei soldi dello Stato per realizzare le opere. Come ad esempio, la dlga di Genova.

### Riunione di emergenza

Domani a Roma si vedranno i livelli tecnici del ministero delle Infrastrutture e Trasporti per imbastire una difesa davanti al "tribunale" europeo. Per evitare la sentenza di condanna, i dirigenti proveranno a spiegare nuovamente che le Autorità portuali italiane sono il braccio dello Stato sulle banchine. E che la riforma Delrio di un anno e mezzo fa, ha rafforzato questo concetto: «C'è un tavolo di coordinamento nazionale che gestisce tutte le opere passate, presenti e future» confida una fonte. **La task force del ministero è coordinata dal capo di gabinetto e braccio destro di Delrio, Mauro Bonaretti. Presente il direttore dei porti del Mit, Mauro Coletta; ci saranno poi i "professori" (Maurizio Maresca e Stefano Zunarelli) ed è stato invitato anche il vero "consigliere" del ministro, Ennio Cascetta.** Gli sherpa italiani si sono quindi mossi: informalmente, già nelle prossime ore, ci saranno una serie di tavoli che coinvolgeranno anche gli altri ministeri, in modo particolare quelle delle politiche comunitarie. Il messaggio che il governo vuole mandare a Bruxelles è che questa vicenda viene gestita solo a livello centrale: Roma andrà a trattare portandosi dietro il peso dello Stato, perché «solo così potremmo dare l'impressione di aver dato vita a porti veramente pubblici». E sull'altare della difesa, il sacrificio più evidente, sarà quello della già limitata autonomia delle Authority: sia di governance che finanziaria.

### Il piano B

È però difficile ipotizzare che non cambi nulla dopo la lettera di Bruxelles. Alcuni porti si sono convinti che la rivoluzione è meglio governarla che subirla. E ieri, al telefono, molti presidenti si scambiavano opinioni sulla migliore formula da adottare dopo la "condanna". Qualche bozza sarà pronta nei prossimi giorni, ma sono tutti conti fatti senza il (prossimo) governo.



DOMANI VERTICE A ROMA

Porti, la minaccia Ue sulle imposte allarma il ministero

GALLOTTI >> 12

DOMANI VERTICE AL MINISTERO, DOPO LA MINACCIA DI INFRAZIONE DELL'UE

## Bruxelles-porti, summit d'emergenza a Roma

La Commissione avverte: «Niente scorciatoie». L'autonomia delle **Authority** è a forte rischio

### IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Mentre la Commissione chiude la porta ad eventuali scorciatoie, il governo si riunisce per prepararsi ad un ultimo tentativo di evitare la rivoluzione dei porti imposta dall'Europa.

Bruxelles ieri ha confermato che «i contatti con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l'Italia» sono già in corso. L'Europa vuole che le Autorità portuali paghino le tasse, come qualsiasi altra impresa, e definisce «aiuti di Stato» i trasferimenti statali per costruire le infrastrutture dei porti italiani. Sul fronte delle imposte, come ha spiegato ieri un portavoce della Commissione, Bruxelles ha però le idee chiare: «La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue». L'Italia adesso ha una strada obbligata e intavolerà una trattativa di un mese il cui ve-

ro obiettivo è mitigare l'impatto delle misure che quasi certamente l'Europa calerà sul sistema portuale italiano. Le conseguenze sono potenzialmente devastanti: 100 milioni di euro di imposte da pagare ogni anno e il rischio di blocco dei soldi dello Stato per realizzare le opere. Come ad esempio, la diga di Genova.

#### Riunione di emergenza

Domani a Roma si vedranno i livelli tecnici del ministero delle Infrastrutture e Trasporti per imbastire una difesa davanti al «tribunale» europeo. Per evitare la sentenza di condanna, i dirigenti proveranno a spiegare nuovamente che le Autorità portuali italiane sono il braccio dello Stato sulle banchine. E che la riforma Delrio di un anno e mezzo fa, ha rafforzato questo concetto: «C'è un tavolo di coordinamento nazionale che gestisce tutte le opere passate, presenti e future» confida una fonte. La task force del ministero è coordinata dal capo di gabinetto e braccio destro di Delrio, Mauro Bonaretti. Presente il direttore dei porti del Mit, Mauro Colletta; ci saranno poi i «professori» (Maurizio Maresca e

Stefano Zunarelli) ed è stato invitato anche il vero «consigliere» del ministro, Ennio Caschetta. Gli sherpa italiani si sono quindi mossi: informalmente, già nelle prossime ore, ci saranno una serie di tavoli che coinvolgeranno anche gli altri ministeri, in modo particolare quelle delle politiche comunitarie. Il messaggio che il governo vuole mandare a Bruxelles è che questa vicenda viene gestita solo a livello centrale: Roma andrà a trattare portandosi dietro il peso dello Stato, perché «solo così potremmo dare l'impressione di aver dato vita a porti veramente pubblici». E sull'altare della difesa, il sacrificio più evidente, sarà quello della già limitata autonomia delle **Authority**, sia di governance che finanziaria.

#### Il piano B

È però difficile ipotizzare che non cambi nulla dopo la lettera di Bruxelles. Alcuni porti si sono convinti che la rivoluzione è meglio governarla che subirla. E ieri, al telefono, molti presidenti si scambiavano opinioni sulla migliore formula da adottare dopo la «condanna». Qualche bozza sarà pronta nei prossimi giorni, ma sono tutti conti fatti senza il (prossimo) governo.

## Il Piccolo

### I porti nel mirino Ue «Sulla tassazione contatti con l'Italia»

*Rischio di una procedura d' infrazione per aiuti di Stato: «Colloqui in corso». Confetra: le Authority non sono imprese private*

TRIESTEÈ scontro aperto fra Bruxelles e Assoporti. Un portavoce della Commissione Ue ieri ha confermato il rischio di procedura d' infrazione sui canoni concessori per le autorità portuali italiane che potrebbero essere interpretati come aiuti di stato illegali: «Ci sono contatti in corso tra Bruxelles e l' Italia sulla questione dei porti, così come con altri Paesi Ue, per arrivare ad assicurare un trattamento fiscale uguale per tutti». «La Commissione Ue ha richiesto informazioni e continua a valutare il funzionamento e la tassazione dei porti negli stati membri per garantire una concorrenza equa nel settore dei porti Ue», ha spiegato la fonte ufficiale dell' Ue, sottolineando che «in questo contesto siamo in contatto con le autorità nazionali rilevanti, inclusa l' Italia».

A luglio dell' anno scorso la Commissione aveva già chiesto a Francia e Belgio di mettere fine alle esenzioni fiscali per i loro porti, e lo stesso era avvenuto a gennaio 2016 per l' Olanda, a cui era stato chiesto di abolire le esenzioni dall' imposta sulle società per i suoi sei porti, non solo per le imprese private ma anche per quelle pubbliche. Secondo Bruxelles, infatti, le operazioni commerciali delle infrastrutture portuali costituiscono un' attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all' imposta societaria così come i privati. Queste attività, nel ragionamento della Commissione, possono essere distinte da quelle legate all' esercizio della gestione delle infrastrutture per quanto riguarda le responsabilità essenziali come sicurezza, sorveglianza o controllo del traffico, che del resto non rientrano nelle norme Ue sugli aiuti di stato.

La possibile apertura di una procedura d' infrazione da parte dell' Unione europea sulla applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate delle Autorità del sistema Portuale ha innescato la dura reazione di Assoporti, l' associazione dei porti italiani: «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 detto il Presidente di Assoporti Zeno D' Agostino e numero uno dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale.

Ieri sulla questione è intervenuta anche la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) che appoggia in pieno la proposta di D' Agostino per creare un fronte comune del cluster marittimo contro quella che viene definita una «incomprensibile» posizione di Bruxelles: «Considerare le autorità portuali alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso», ha detto il presidente Nereo Marcucci: «Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria, ovviamente l' armamento, togliendo competitività ai porti e alla filiera logistica ».

pcf.

## Confetra accoglie proposta Assoportori su DG Competition Ue

Marcucci: pressioni di Stati Membri nostri competitors nei traffici marittimi?

ROMA – “Accogliamo positivamente la proposta lanciata dal presidente di Assoportori Zeno D’Agostino: il cluster marittimo contrasti unitariamente, ed auspicabilmente accanto ad un Governo forte ed autorevole, questa incomprensibile posizione della DG Competition della Commissione Ue sui porti italiani.

Le AdSp sono pubblica amministrazione centrale dello Stato, detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza. Quale articolazione amministrativa dello Stato svolgono attività di riscossione canoni e diritti, hanno una governance interamente istituzionale nominata da Governo ed Enti Locali. Considerarle alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso” dichiara Nereo Marcucci presidente Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“Non vorrei che questa “creatività” interpretativa della Commissione fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati Membri nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica. Mi pare questo uno di quei classici casi in cui un Paese è chiamato a fare Sistema per difendere, a Bruxelles, le proprie fin troppo evidenti ragioni. Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria, ovviamente l’armamento, togliendo competitività ai porti ed a tutta la filiera logistica che da essi poi si dirama verso imprese e consumatori” conclude il presidente Marcucci.

## Iniziata a Venezia la “Settimana del Mare”

Formazione per avvicinare studenti alle nuove professioni del mare

VENEZIA – I temi della formazione tecnica marittima e dell’alternanza scuola-lavoro saranno al centro della Settimana del Mare, iniziativa programmata da oggi fino al 20 Aprile che mira a offrire agli studenti dell’Istituto Tecnico Trasporti e Logistica Venier di Venezia corsi teorici e laboratori pratici a elevata specializzazione, a stretto contatto con i principali protagonisti della realtà portuale veneziana. La manifestazione, ricorda l’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, trae ispirazione dalla Giornata Nazionale del Mare (11 Aprile), istituita nel contesto della recente riforma del Codice della Nautica per far conoscere agli studenti il mare come risorsa di valore sotto il profilo culturale, scientifico, ricreativo ed economico.

AdSp del Mare Adriatico settentrionale, Capitaneria di Porto, Confitarma, Lega Navale Italiana, Collegio Nazionale Capitani, Piloti del Porto e Polo Tecnico Professionale Venezia hanno collaborato attivamente nelle ultime settimane per mettere in campo la migliore offerta formativa, scegliendo di concentrarsi sui ragazzi delle classi quinte dell’Istituto Venier frequentanti gli indirizzi Conduzione del mezzo navale (ex-Coperta) e Conduzione degli apparati impianti marittimi (ex- Macchine), affinché possano sperimentare una “prova sul campo” di quelle che saranno le attività quotidiane delle future professioni del mare.

Saranno cinque giorni fitti di conferenze, visite guidate al porto e alla torre piloti, addestramento e prove di manovra con simulatore, visita alla sala macchine di navi passeggeri, lezioni con docenti e professionisti esperti del settore, Ufficiali della Capitaneria di Porto, Comandanti e Direttori di Macchina della Marina Mercantile, istruttori di vela.

Questa mattina alle ore 9 nel padiglione Antares del Parco Vega si è tenuta l’inaugurazione dei lavori. Erano presenti: Rosalba Bonanni, Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca, Vittore Pecchini, dirigente scolastico, il Com.te Giovanni Stella della Direzione Marittima di Venezia, il Com.te Giovanni Lettich del Collegio Nazionale Capitani, Paolo Leone Rossi, presidente Lega Navale Italiana Sezione Venezia, Federica Bosello per AdSp e Giacomo Gavarone presidente del Gruppo Giovani Armatori Confitarma.

Gli organizzatori hanno presentato agli studenti le attività della settimana che sono subito iniziate con il seminario organizzato dalla Capitaneria di Porto sul tema “Security a bordo nave e nei porti”. A seguire la visita della mostra dedicata al Centenario di Porto Marghera ha permesso ai ragazzi di approfondire nel dettaglio l’evoluzione storica del polo industriale e marittimo veneziano. Chiude la giornata la visita in barca delle strutture portuali per osservare dall’acqua l’operatività delle procedure navali e delle attività dei terminal.

“Il nostro impegno nell’organizzazione della Settimana del Mare s’inserisce in un più ampio lavoro che l’Autorità di Sistema portuale svolge da anni per avvicinare ragazzi e studenti veneziani e veneti alla realtà del porto quale grande motore di crescita, innovazione e occupazione per la nostra area” ha dichiarato Pino Musolino, presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. “Anche per questo abbiamo pensato di superare i limiti di una singola giornata dedicata al mare per organizzare, nel corso di tutto il mese di Aprile, molteplici attività formative che ci permetteranno di entrare in contatto con oltre 2.000 studenti. Coinvolgere i giovani vuol dire costruire il futuro, soprattutto a Venezia dove, la portualità e il mare hanno garantito e, sono certo, garantiranno crescita e sviluppo”.

fulmicotone

## Il turistimentificio veneziano

Tra il dire e il fare. Convegni su convegni per sottolineare come sia alla lunga controproducente snaturare l'humus di una città perché la turistificazione selvaggia finisce per fare perdere appeal ai luoghi, con delusione degli stessi turisti. Venezia è uno degli emblemi di questa miopia, coi negozi storici che lasciano il posto ai venditori di souvenir made in China, le famose cicchetterie trasformate in pizzerie al taglio, il Canal Grande più affollato dell' **Autostrada del mare** a ferragosto. I politici discutono e promettono. Ma a Venezia, in un campo bellissimo, San Giacomo Dall' Orio, c' è l' Antico Teatro di Anatomia, conosciuto anche come La Vida. Qui nei tempi antichi gli studenti imparavano l' anatomia.

Fin dal 1368 a Venezia si promulgavano leggi per lo studio dei cadaveri, che avveniva nei pressi di luoghi sacri, per confermare che il medico aveva bisogno dell' aiuto di Dio per operare. In seguito a tale tradizione nel 1671 venne inaugurato, a fianco della chiesa di San Giacomo, questo Teatro Anatomico, con annessa la Scuola di ostetricia, molto importante perché a Venezia per essere levatrici bisognava saper leggere e avere assistito per 2 anni alle dimostrazioni alla Vida.

L' edificio venne distrutto da un incendio nel 1800 ma qualcosa è rimasto, per esempio i due portali seicenteschi.

Era di proprietà della Regione Veneto. Poteva essere ristrutturato, valorizzato, ridato ai veneziani (e ai turisti). Invece Luca Zaia che ha fatto? Lo ha venduto. Il sindaco Luigi Brugnaro se n' è stato zitto.

L' imprenditore che ha acquistato annuncia che trasformerà il Teatro Anatomico in un maxi-ristorante. Come se a Venezia non ce ne fossero abbastanza. È nel suo diritto, lo ha comprato. È la vendita che non andava realizzata. Ma come? Venezia degrada, poteva esserci un tassello di riqualificazione e viene buttato via in questo modo? Un gruppo di cittadini ha occupato il luogo per farne un centro culturale ma è stato (pacificamente) sgomberato. Chiedono che la Regione riveda la sua decisione, presa per un pugno di denari. Peccato che vi sia questa mancanza di lungimiranza per una città che il mondo ci invidia e che non riusciamo a preservare.

Dalle belle parole alle cattive azioni il passo, in politica, è davvero breve.

© Riproduzione riservata.

# Il Secolo XIX

---

## Porti di Genova e Savona, online 20 pagine speciali

GENOVA. È disponibile gratuitamente sul sito [www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it) l'inserto speciale di 20 pagine sui porti di Genova e Savona. A poco più di un anno dall'entrata in operatività dell'Autorità di sistema portuale, lo speciale raccoglie dati, statistiche e interviste ai principali protagonisti dello shipping e dell'economia: dal presidente di Confindustria Giovanni Mondini a quello del porto Paolo Signorini, oltre alle voci degli operatori. L'inserto è scaricabile in formato Pdf.

# Il Secolo XIX

---

PER LA PROGETTAZIONE SARANNO NECESSARI DUE ANNI

## Dalla nuova diga energia rinnovabile per il porto e la città

*Un parco eolico sull'opera da un miliardo Cassoni per sfruttare il moto della onde*

ENERGIA "pulita" per il porto e la città. La nuova diga foranea di Genova ospiterà un parco dedicato alle rinnovabili: sulla superficie della maxi -opera da un miliardo di euro saranno posizionate pale eoliche di nuova generazione in grado di generare energia dal vento, mentre alla base dell' infrastruttura saranno collocati cassoni con l' obiettivo di sfruttare il moto delle onde.

L' idea di utilizzare la diga per produrre energia rinnovabile era già stata ipotizzata qualche anno fa ma il progetto non si è mai concretizzato. Secondo quanto risulta al Secolo XIX, però, dopo la firma della scorsa settimana per l' avvio del bando di gara che prevede la realizzazione dell' opera portuale, il piano per la realizzazione di un parco energetico dovrebbe essere inserito nell' avviso che sarà pubblicato nei prossimi mesi dall' Autorità di sistema portuale con l' obiettivo di definire - tra circa due anni - il progetto definitivo di costruzione della nuova diga foranea.

Nel 2014 la Via regionale della Liguria aveva bocciato, su indicazione dell' Enac, il primo progetto di pale eoliche che Enel Green Power aveva pensato di collocare sulla diga foranea del porto visto che le pale avrebbero interferito con il cono aereo dell' aeroporto "Cristoforo Colombo". Proprio per que sto motivo le pale che dovrebbero essere installate sulla nuova infrastruttura portuale saranno di un' altezza non superiore a venti metri - contro i cinquanta di quelle tradizionali- in modo tale da non interferire con il regolare traffico dell' aeroporto, in particolare nella zona considerata "a rischio": da Sampierdarena alla foce del torre Polcevera.

L' attuale diga, nel tratto compreso tra il Polcevera e la Fiera del Mare, sarà quasi interamente demolita: la nuova opera verrà realizzata a 500 metri dalla costa -rispetto 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. Proprio



## -segue

---

attraverso i suoi cassoni, sfruttando il moto ondoso, la nuova diga potrà generare energia rinnovabile che potrà rifornire una parte dello scalo, quella del bacino storico, ma anche una porzione della città che si affaccia sulla costa.

La realizzazione della nuova diga foranea 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 scorsa settimana la convenzione che dà il via alla progettazione attraverso un bando di gara del valore di 14 milioni di euro. 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: dopo la realizzazione dell'infrastruttura lo scalo potrà accogliere le unità di ultima generazione, portacontainer sempre più grandi, lunghe 400 metri e larghe 60 con una capacità fino a 22mila teu. Nel progetto in via di definizione da parte di Palazzo San Giorgio è compreso anche il completamento del terminal Ponte Ronco Canepa con un.

BOCCIATA LA ZONA DELLA FIERA. LA STRUTTURA SARÀ EDIFICATA NEI PRESSI DEL CANTIERE AMICO

## Torre piloti alle Riparazioni navali, L'Authority incontra Renzo Piano

Previsto un vertice prima della presentazione del progetto finale

LA ZONA individuata dall'Autorità di sistema portuale che dovrà ospitare la nuova Torre piloti, come anticipato dal *Secolo XIX*, sarà quella delle Riparazioni navali. Nello specifico l'area delle Riparazioni più vicina alla Fiera di Genova. Il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, ha dichiarato che la struttura «sarà realizzata nei pressi del cantiere Amico & Co.».

Prima dell'inizio dei lavori, secondo quanto risulta al *Decimonono*, i vertici di Palazzo San Giorgio incontreranno l'architetto Renzo Piano per

un summit che dovrà analizzare le ultime novità che riguardano il progetto, a partire dalla nuova collocazione individuata per la Torre. Durante l'incontro sarà valutata nei minimi dettagli la compatibilità della costruzione con le attività dei cantieri, anche se il progetto dovrebbe restare in linea di massima quello ideato da Piano.

Nelle scorse settimane l'Autorità di sistema portuale aveva chiesto al Cetena, società controllata da Fincantieri, di simulare un eventuale impatto con navi portacontainer se

la nuova Torre fosse stata realizzata all'imboccatura del porto 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. La nuova Torre sarà alta 63 metri e dovrebbe essere operativa alla fine del 2020. Per costruirla saranno investiti circa 15 milioni di euro interamente coperti dall'Authority.

M.D.A.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'area delle Riparazioni navali che confina con la zona della Fiera

## Porti: spedizionieri liguri a favore di authority regionale

La categoria sostiene idea governatore Toti di un 'porto spa'



(ANSA) - GENOVA, 16 APR - Gli spedizionieri liguri apprezzano l'idea rilanciata dal Presidente della Regione Giovanni Toti, che durante un'intervista a Terrazza Colombo ha nuovamente avanzato l'ipotesi di una 'legge speciale' sul porto d'Italia, che istituisca un'autorità portuale unica per i tre scali liguri di Savona-Vado, Genova e la Spezia, configurata come una società per azioni. "Noi siamo pronti dal 2015, quando abbiamo costituito Ligurian Logistic System, la società che riunisce le associazioni Isomar (Savona), Spediporto (Genova) e l'Associazione degli Spedizionieri di La Spezia" ha commentato in una nota congiunta delle tre organizzazioni Alessandra Orsero, presidente di Lls. "Siamo pronti a aprirci a nuovi modelli organizzativi che guardino al mercato attraverso una semplificazione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione.

L'idea espressa quest'oggi dal presidente Toti ci piace in quanto disegna un percorso di valorizzazione del settore marittimo non soltanto all'interno della Regione Liguria ma, più in generale, per il Nord Ovest italiano".

## Seafuture giunge alla sesta edizione

L'evento si terrà dal 19 al 23 Giugno presso la base navale di La Spezia

SPEZIA – Giunto alla sua Sesta edizione Seafuture 2018 si conferma, nel panorama internazionale, come un evento di importanza strategica per lo sviluppo di opportunità di business per le imprese nazionali e gli Enti/Agenzie del "comparto difesa".

La manifestazione assume una grande rilevanza mondiale grazie alla presenza delle marine estere che parteciperanno con le loro delegazioni e che potrebbero essere interessate all'acquisizione delle unità navali della Marina Militare non più idonee alle esigenze della Squadra Navale, dopo un refitting effettuato da parte dell'industria di settore.

L'esigenza di dotazioni militari e civili con tempi di consegna e budget più contenuti, trova nell'offerta di refitting e di upkeeping proposta da Seafuture, un forte appeal ed un motivo d'interesse per un "business model" tutto italiano, che valorizza esperienze, competenze e maestranze degli stessi Arsenali militari, dei centri di ricerca, delle Università, del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, e dei dipartimenti tecnologici della Marina Militare, come il Ccssn, Cissam e Cima.

Seafuture si pone inoltre come contenitore per la promozione della ricerca e dell'innovazione tecnologica in ambito marittimo. Numero sono le conferenze ed i seminari tecnici che verranno organizzati sul tema, dalla gestione ambientale in ambito cantieristica, dal water management, alla nave 4.0. La 6° edizione affronterà inoltre il tema degli Unmanned Autonomous Systems (veicoli marittimi subacquei autonomi) per applicazioni underwater e per lo sviluppo di tecnologie di controllo ambientale, grazie al supporto del Segretariato Generale della Difesa.

Le attività di Seafuture 2018, verranno declinate in un programma di 5 giorni, attraverso:

- 9000 mq di Area Espositiva per le tecnologie marine presso gli hangar e nei bacini della Base Navale dove 300 imprese presenteranno i loro prodotti ed il loro know-how
- Dock Area per l'esposizione di imbarcazioni civili e militari
- 1500 Advanced Bilateral Meetings tra imprese e Marine Militari estere
- Conferenze internazionali di alto profilo politico, scientifico ed economico
- Seminari tecnici e Business Conversation riservati alle aziende
- 50 tesi di laurea che si contenderanno il Seafuture Award dedicato alle tesi magistrali o di specializzazione più innovative.

Player internazionali del settore industriale come Leonardo, MBDA, Fincantieri, Elettronica, Ferretti Security and Defense, Naval Group hanno già confermato la loro presenza.

# Il Tirreno

EVENTO INTERNAZIONALE DOMANI E GIOVEDÌ

## I porti del Mediterraneo si riuniscono all'hotel Palazzo



Zeno D'Agostino

LIVORNO

Il ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nel quadro dello shipping globale, le strategie di sviluppo e le sfide della tecnologia in un mercato sempre più competitivo. Sono questi i temi che saranno al centro della sesta edizione di Med Ports, la manifestazione internazionale dedicata allo shipping e alla logistica che si svolgerà, per la prima volta nella sua storia, nella città di Livorno domani 18 e giovedì 19 aprile, presso il Grand Hotel Palazzo.

L'evento si aprirà domani con una giornata tutta dedicata alla visita dei Terminal da parte degli ospiti e si svilupperà nei due giorni seguenti attorno ad una serie di convegni dedicati ai principali temi della portualità. Ci saranno oltre trenta relatori internazionali e sono attesi trecento tra rappresentanti delle istituzioni, operatori portuali, ed esperti di settore provenienti da tutte le regioni che si affacciano sul Mediterraneo.

Sempre all'Hotel Palazzo sarà allestito un padiglione



Stefano Corsini

con 50 espositori. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale avrà un proprio stand.

Da segnalare che domani, a partire dalle 13, presso la Sala Mascagni del Grand Hotel Palazzo, il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, terrà una conferenza stampa in occasione della quale verrà tracciata l'evoluzione del traffico nei porti italiani in confronto ai principali concorrenti europei e mediterranei.

«Med Ports - ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini - assume particolare rilevanza perché è la prima volta che viene svolta in Italia e la scelta di Livorno testimonia l'interesse e la considerazione nei confronti del nostro porto. Siamo orgogliosi di poter ospitare questa iniziativa e confidiamo in una buona partecipazione».

L'evento è organizzato da Transport Events, società che opera dal 2001 ed ha al suo attivo 114 eventi organizzati in 44 Paesi.



## Livorno al centro della rete 'Med Ports'

**PER LA PRIMA VOLTA**, dopo cinque altre edizioni, è stato scelto un porto italiano, ed è il nostro. La sesta edizione di 'Med Ports', che monitorizza i porti del Mediterraneo con particolare riferimento ai traffici dei containers, si svolge da domani a giovedì all'hotel Palazzo, nel quadro di una rassegna - una cinquantina di stands - tra Autorità portuali, aziende dello shipping e della logistica. Sono previsti una trentina di relatori internazionali, oltre duecento ospiti dai principali paesi affacciati sul nostro mare ma anche dall'interno dell'Europa. Tra i saluti in programma per domani mattina, ci sono quelli del presidente di Assoportù Zeno D'agostino - che terrà poi in tarda mattinata anche una conferenza stampa sulla portualità nazionale - del sindaco sin-



**IL PRESIDENTE**  
Stefano Corsini all'Authority

daco Filippo Nogarín e del presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini. Sempre nell'ambito del meeting alle 12 al palazzo la direzione del terminal Darsena Toscana illustrerà i suoi programmi, anche in relazione alla prossima gara della Darsena Europa e alla luce dell'ingresso ufficiale del Tdt insieme a Sech-Genova nel gruppo Gip degli investimenti portuali con un nuovo 'brand Immagine'.

**OGGI**, come anteprima della manifestazione, gli ospiti stranieri saranno condotti in visita ai terminal portuali che si occupano in particolare dei traffici dei containers. L'escursione in porto ha il supporto dell'Autorità portuale livornese. E il suo presidente Stefano Corsini ha detto che la scelta

di Livorno da parte di «Med Ports assume una particolare importanza perché è la prima volta che la manifestazione si svolge in Italia e proprio per questo essere a Livorno testimonia l'interesse e la considerazione nei confronti della realtà locale». 'Med Ports' è un appuntamento itinerante, che nelle precedenti edizioni si è svolto in particolare nel Nord Africa, specie Marocco con Casablanca e Tangeri. L'anno prossimo tornerà a Casablanca. La presenza livornese al Palazzo, oltre agli stand dei terminal e dell'interporto hanno la loro importanza quelli delle aziende specializzate nella fornitura di apparecchiature di banchina e quelle di supporto alla movimentazione delle merci e alla logistica ferroviaria.

A.F.

## Livorno ospita Med Ports

Evento per la prima volta in Italia

LIVORNO – Il ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nel quadro dello shipping globale, le strategie di sviluppo e le sfide della tecnologia in un mercato sempre più competitivo. Sono questi i temi che saranno al centro della sesta edizione di Med Ports, la manifestazione internazionale dedicata allo shipping e alla logistica che si svolgerà, per la prima volta nella sua storia, nella città di Livorno il 18 e il 19 Aprile, presso il Grand Hotel Palazzo.

L'evento si aprirà domani con una giornata tutta dedicata alla visita dei Terminal da parte degli ospiti e si svilupperà nei due giorni seguenti attorno ad una serie di convegni dedicati ai principali temi della portualità. Ci saranno oltre trenta relatori internazionali e sono attesi trecento tra rappresentanti delle istituzioni, operatori portuali, ed esperti di settore provenienti da tutte le regioni che si affacciano sul Mediterraneo.

Sempre all'Hotel Palazzo sarà allestito un padiglione con 50 espositori. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale avrà un proprio stand.

Da segnalare che mercoledì 18 Aprile, a partire dalle 13.00, presso la Sala Mascagni del Grand Hotel Palazzo, il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, terrà una conferenza stampa in occasione della quale verrà tracciata l'evoluzione del traffico nei porti italiani in confronto ai principali concorrenti europei e mediterranei.

"Med Ports – ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini – assume particolare rilevanza perché è la prima volta che viene svolta in Italia e la scelta di Livorno testimonia l'interesse e la considerazione nei confronti del nostro porto. Siamo orgogliosi di poter ospitare questa iniziativa e confidiamo in una buona partecipazione".

L'evento è organizzato da Transport Events, società che opera dal 2001 ed ha al suo attivo 114 eventi organizzati in 44 Paesi.

# Corriere Marittimo

---

## Al via a Livorno Med Ports - Il ruolo del Mediterraneo e i suoi porti

**LIVORNO** - Il ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nel quadro dello shipping internazionale saranno le tematiche di MED Ports Exhibition and Conference 2018 - VI<sup>a</sup> edizione- la manifestazione internazionale che si svolge dal 17 al 19 aprile, a Livorno, presso il Grand Hotel Palazzo.

Per la prima volta l'evento viene presentato in Italia, il porto e la città di Livorno accolgono questa manifestazione internazionale che vede la partecipazione di esperti e decision makers provenienti non solo dal Mediterraneo, ma da tutto il mondo. L'evento è organizzato da Transport Events, società che opera dal 2001 ed ha al suo attivo 114 eventi organizzati in 44 Paesi. Nell'ottobre scorso Barcellona aveva ospitato la V<sup>a</sup> edizione di MED Ports, all'edizione italiana di Livorno seguirà quella del maggio 2019 a Casablanca.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ospita la manifestazione durante le tre giornate: La I<sup>a</sup> giornata è dedicata alla visita dei Terminal e alle infrastrutture portuali, durante la quale gli ospiti potranno conoscere e vedere il porto di Livorno.

Il convegno, nelle due giornate successive, si sviluppa attorno alle discussioni sulle opportunità e criticità del traffico merci in ambito mediterraneo. Interverranno relatori nazionali ed internazionali in rappresentanza di porti, operatori logistici, terminalisti, società ferroviarie, università, fornitori di servizi, ecc..

Un padiglione espositivo con 50 espositori allestito nella sede del convegno, dove l'Authority si presenterà insieme all'Interporto Vespucci, questa area dedicata al B2B servirà ad accogliere il pubblico degli operatori e degli esperti che qui avranno modo di creare e sviluppare contatti e relazioni.

### Interverranno al convegno:

Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti,

Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Christina Prieser, Project Director Economics della Hamburg Port Consulting,

Steve Wray, Associate Director di WSP UK,

Francesco Parola, professore di Economia e Logistica all'Università di Genova,

Massimiliano Cozzani Marketing Director del terminal TDT di Livorno,

Tarik Maaoui dell'Associazione Nazionale dei Porti marocchini,

Danilo Ricci, General Manager del gruppo Tarros,

Chokri Lamiri, Direttore del porto di Sousse (Tunisia)

Houcine Jallouli, Direttore del porto di Rades (Tunisia).



## **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.

## L'insediamento di "Bhge – Nuovo Pignone" a Piombino

Firmato un accordo procedimentale in Regione a Firenze

PIOMBINO – 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 GE company (BHGE), nel porto di Piombino.

È questo l'obiettivo dell'accordo procedimentale 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.

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 e 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.

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 portuale 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 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".

## Porti: incontro Adsp con parlamentari Marche

Giampieri, sistema portuale grande motore economia del mare



(ANSA) - ANCONA, 16 APR - Un confronto sull'economia del mare con i neoparlamentari eletti nelle Marche. Un primo incontro per cominciare a costruire un rapporto operativo con i rappresentanti marchigiani di Camera e Senato si è svolto oggi nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sui temi della portualità e degli scali di rilevanza nazionale di Ancona, Pesaro, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, di diretta competenza dell'Adsp. Il sistema portuale del mare Adriatico centrale, che comprende anche gli scali abruzzesi di Pescara e Ortona, è parte della strategia della portualità nazionale, definita dalla riforma dei porti del 2016.

E' uno scenario in cui si muovono più di un milione di passeggeri, con 9 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2017 e che occupa circa 8 mila persone. "Un sistema che ha come obiettivo prioritario - ha detto il presidente Rodolfo Giampieri - quello di creare lavoro e occupazione. Una banchina virtuale di 215 chilometri fra Marche e Abruzzo, nel cuore della Macroregione Adriatico Ionica, ora inserita in un collegamento trasversale con il mare Tirreno a cui stiamo lavorando con l'Autorità di sistema di Civitavecchia per promuovere un corridoio privilegiato fra Spagna e Balcani. Un progetto che tende a creare le premesse per aumentare la competitività, delle imprese, delle opportunità produttive, del turismo lavorando sempre più sul tema della sostenibilità, elemento indispensabile per una crescita armonica". Ai deputati e ai senatori (15 quelli presenti) Giampieri ha illustrato le specializzazioni di ogni singolo porto dell'Autorità di sistema, con gli interventi in corso e le prospettive di sviluppo, che comprendono anche il miglioramento del recupero del legame porto-città. Le vocazioni del sistema portuale nelle Marche, realizzabili soltanto grazie ad una solida collaborazione istituzionale, sono, per Pesaro, la nautica da diporto e cantieristica, il traffico passeggeri e piccole crociere e pesca, per Falconara Marittima porto petrolifero industriale, per San Benedetto del Tronto la pesca, la piccola cantieristica e la nautica da diporto, per Ancona il traffico commerciale container e rinfuse, traghetti e crociere, traffico passeggeri e autostrade del mare, nautica da diporto e cantieristica e pesca. Per lo scalo di Ancona, uno degli 83 scali strategici dell'Unione europea inserito nel corridoio scandinavo mediterraneo, è stato detto, c'è la grande opportunità dello sviluppo strategico della cantieristica navale e di un nuovo polo crocieristico oltre alla conferma di una specializzazione commerciale sempre più forte. Nel futuro prossimo, per lo scalo dorico, ci sono anche l'incremento delle connessioni ferroviarie, con l'obiettivo di promuovere il trasporto intermodale e con la progettazione in corso dell'estensione del fascio binari a 600 metri nella darsena commerciale, e l'innovazione tecnologica. Fra le necessità più urgenti, il collegamento alla grande viabilità. All'incontro erano presenti Hanno partecipato, per M5s, i senatori Rossella Accoto, Donatella Agostinelli, Mauro Coltorti, Giorgio Fede, Sergio Romagnoli e i deputati Mirella Emiliozzi, Paolo Giuliodori, Martina Parisse, Roberto Rossini, Rachele Silvestri, per il Pd la deputata Alessia Morani, i deputati Giorgia Latini e Tullio Patassini per la Lega, Francesco Acquaroli per Fratelli d'Italia e Andrea Cecconi (Gruppo Misto).

## Porti Marche: confronto AdSp – parlamentari

Incontro fra i vertici dell'AdSp con i neo eletti di Camera e Senato sulla portualità di competenza

ANCONA – Un confronto sull'economia del mare con i neoparlamentari eletti nelle Marche. Un primo incontro per cominciare a costruire un rapporto operativo con i rappresentanti marchigiani di Camera e Senato, presenti in rilevante numero di 15, che si è svolto oggi nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sui temi della portualità e degli scali di rilevanza nazionale di Ancona, Pesaro, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, di diretta competenza dell'Adsp.

Il sistema portuale del mare Adriatico centrale, che comprende anche gli scali abruzzesi di Pescara e Ortona, è parte della strategia della portualità nazionale, definita dalla riforma dei porti del 2016. E' uno scenario in cui si muovono più di un milione di passeggeri, con 9 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2017 e che occupa circa 8 mila persone.

“Un sistema che ha come obiettivo prioritario – ha detto il presidente Rodolfo Giampieri – quello di creare lavoro e occupazione. Una banchina virtuale di 215 chilometri fra Marche e Abruzzo, nel cuore della Macroregione Adriatico Ionica, ora inserita in un collegamento trasversale con il mar Tirreno a cui stiamo lavorando con l'Autorità di sistema di Civitavecchia per promuovere un corridoio privilegiato fra Spagna e Balcani. Un progetto che tende a creare le premesse per aumentare la competitività, delle imprese, delle opportunità produttive, del turismo lavorando sempre più sul tema della sostenibilità, elemento indispensabile per una crescita armonica”.

Ai deputati e ai senatori Giampieri, insieme al segretario generale Matteo Paroli, al dirigente tecnico Gianluca Pellegrini, al responsabile dello Sviluppo e Promozione, Guido Vettorel, ha illustrato le specializzazioni di ogni singolo porto dell'Autorità di sistema, con gli interventi in corso e le prospettive di sviluppo, che comprendono anche il miglioramento del recupero porto-città.

Le vocazioni del sistema portuale nelle Marche, realizzabili soltanto grazie ad una solida collaborazione istituzionale, sono, per Pesaro, la nautica da diporto e cantieristica, il traffico passeggeri e piccole crociere e pesca, per Falconara Marittima porto petrolifero industriale, per San Benedetto del Tronto la pesca, la piccola cantieristica e la nautica da diporto, per Ancona, il traffico commerciale container e rinfuse, traghetti e crociere, traffico passeggeri e autostrade del mare, nautica da diporto e cantieristica e pesca.

Per il porto di Ancona, uno degli 83 scali strategici dell'Unione europea inserito nel corridoio scandinavo mediterraneo, è stato detto, c'è la grande opportunità dello sviluppo strategico della cantieristica navale e di un nuovo polo crocieristico oltre alla conferma di una specializzazione commerciale sempre più forte.

Nel futuro prossimo, per lo scalo dorico, ci sono anche l'incremento delle connessioni ferroviarie, con l'obiettivo di promuovere il trasporto intermodale e con la progettazione in corso dell'estensione del fascio binari a 600 metri nella darsena commerciale, e l'innovazione tecnologica. Fra le necessità più urgenti, quello del collegamento alla grande viabilità.

“Il sistema portuale è un grande motore dell'economia del mare – ha aggiunto Giampieri -, la gestione che portiamo avanti nasce dalla volontà di valorizzare ogni singolo scalo in un'ottica integrata, superando i campanili e lavorando sullo sviluppo delle infrastrutture di nostra competenza e dei servizi portuali in maniera pragmatica e attenta alle necessità delle imprese e dei lavoratori”.

Ai parlamentari è stato sottoposto, il tema della semplificazione, per evitare ritardi nelle risposte da dare al mercato, che non è un elemento astratto ma è un fattore determinante nell'obiettivo di creare ricchezza diffusa, lavoro e occupazione. Giampieri ha espresso un ringraziamento per la disponibilità di tutti i parlamentari presenti, che hanno arricchito il confronto chiedendo chiarimenti, esprimendo interessanti valutazioni e offrendo la loro disponibilità per una collaborazione sui tanti temi discussi. Si è così deciso di promuovere incontri periodici su temi operativi e concreti, per essere tutti aggiornati sugli sviluppi delle strategie dell'Autorità di sistema.

All'incontro erano presenti, per il Comitato di gestione dell'Adsp, il comandante della Direzione marittima Marche, contrammiraglio Enrico Moretti, Giulio Piegallini, rappresentante Regione Marche, e Alessio Piancone per il Comune di Ancona.

Hanno partecipato, per il Movimento 5 Stelle, i senatori Rossella Accoto, Donatella Agostinelli, Mauro Coltorti, Giorgio Fede, Sergio Romagnoli e i deputati Mirella Emiliozzi, Paolo Giuliodori, Martina Parisse, Roberto Rossini, Rachele Silvestri, per il Pd la deputata Alessia Morani, i deputati Giorgia Latini e Tullio Patassini per la Lega, Francesco Acquaroli per Fratelli d'Italia e Andrea Cecconi (Gruppo Misto).

## Porti: Snav riprende il collegamento Ancona-Croazia

Sconti per chi prenota entro il 22 aprile



(ANSA) - ANCONA, 16 APR - Dal 18 aprile al 5 ottobre Snav riparte sulla tratta quotidiana Ancona-Spalato e Spalato-Ancona con un traghetto capace di trasportare 2.100 passeggeri, 550 autoveicoli, moto, camper e mezzi commerciali. In occasione dell'inaugurazione della tratta, per chi prenota entro il 22 aprile, il viaggio in poltrona sarà venduto allo stesso prezzo del passaggio ponte, a partire da 34 euro. Per maggiori informazioni e per prenotare basta collegarsi al sito [www.snav.it](http://www.snav.it), o chiamare il call center, oppure recarsi in agenzia di viaggi. "La Croazia è un'area strategica su cui Snav vuole rafforzare ulteriormente la propria leadership, che i clienti ci stanno riconoscendo. L'advance booking, infatti, registra un incremento passeggeri del 38% rispetto al 2017" sottolinea il comandante Raffaele Aiello, amministratore delegato di Snav.

# Corriere Marittimo

---

## SNAV: Riprendono i collegamenti tra Ancona e la Croazia

**ANCONA** - Il servizio offerto dalla compagnia SNAV nella tratta Ancona–Spalato e Spalato–Ancona riprende dal 18 aprile al 5 ottobre con i collegamenti quotidiani, con un traghetto capace di trasportare 2.100 passeggeri, 550 autoveicoli, moto, camper e mezzi commerciali.

In merito il Comandante Raffaele Aiello, amministratore delegato di SNAV ha dichiarato: *“La Croazia è un’area strategica su cui SNAV vuole rafforzare ulteriormente la propria leadership, che i clienti ci stanno riconoscendo. L’advance booking, infatti, registra un incremento passeggeri del 38% rispetto al 2017”*.

## Gioia Tauro: Selezione pubblica per la gestione del presidio medico-sanitario

**GIOIA TAURO** - Si riunirà domani nel porto di Gioia Tauro l'apposita commissione aggiudicatrice per la procedura selettiva di evidenza pubblica che individuerà l'operatore per la gestione del **punto di primo intervento medico e sanitario** del porto calabrese. L'operatore oltre alla gestione del servizio si assumerà anche l'onere finanziario delle spese del servizio stesso.

Dal 2010 l'Autorità portuale si era assunta totalmente l'onere di spesa del servizio, poiché era venuta a mancare la partecipazione da parte dei terminalisti e degli operatori portuali, soggetti individuati dal quadro normativo come coloro che dovrebbero garantire il presidio medico.

Per garantire la sua piena operatività, l'Autorità portuale informa che *"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."*

### Autorità portuale. Bramanti e Musumeci: «Messina avrà la piena autonomia»

Riflettori nuovamente puntati sull' **Autorità portuale di Messina** : la città dello Stretto potrebbe ancora sperare nell' autonomia . Questo quanto emerso dall' incontro fra il candidato Sindaco Dino Bramanti e Nello Musumeci , in occasione dell' inaugurazione del giardino del MuMe . « **Messina** sarà la terza **Autorità portuale** della Sicilia , in piena autonomia», ad affermarlo è proprio Dino Bramanti che ha avuto modo di confrontarsi - in un lungo colloquio - con il presidente della Regione Musumeci e l' assessore alla Sanità Ruggero Razza su una serie di tematiche importanti per il futuro della città. «Musumeci - prosegue Bramanti - 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 ». L' autonomia dell' **Autorità portuale di Messina** è in bilico da tempo ormai e sempre più pressante appare il rischio dell' annessione con l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, una modifica che potrebbe assestare l' ennesimo duro colpo all' economia locale . Da quest' ultimo incontro fra Bramanti e Musumeci, invece, sembrerebbe ci sia ancora speranza perché il porto di **Messina**, insieme a Milazzo-Giammoro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, possano avere il giusto ruolo nel sistema dei porti nazionale. «Un passaggio necessario - sottolinea il candidato sindaco del centro-destra - anche per l' istituzione della ZES (Zona Economica Speciale, ndr ) 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 presterà massima attenzione a queste tematiche e nelle prossime settimane approfondiremo i percorsi e le strategie per individuare risorse e progetti concreti». Non resta che sperare che queste intenzioni si trasformino in risultati e che gli interessi economici di **Messina**, e della sua **Autorità portuale**, vengano tutelati. (14)