

Assoporti

Associazione Porti Italiani

18 APRILE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **I porti Italiani nel Mirino dell'UE**
(Ilpiccolo.it, ansa, Il Secolo XIX, Gazzetta Marittima)
- **Stangata UE sui Porti** (The Medi Telegraph)
- **Al via MedPorts2018** (The Medi Telegraph, La Nazione, Il Telegrafo, Il Tirreno Gazzetta Marittima, Ilpiccolo.it, ansa, Il Secolo XIX, Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...Infrastrutture porto Hhi-tech..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Guerriero incontra la giunta Camerale..." (Messaggero Marittimo)

"...nel 2018 crocieristi in aumento..." (il tirreno, Il Telegrafo)

Bari:

"...Zone Economiche Speciali..."
(Bitontoviva, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare
Notiziario C.I.S.Co

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

TRIESTE. È scontro aperto fra Bruxelles e Assoport. 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 Assoport, 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 Assoport 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

-segue

(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 Marcucc: «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 sostiene Assoportri sulla procedura d'infrazione UE

Marcucci con D' Agostino: il cluster marittimo agisca unito

(ANSA) - GENOVA, 17 APR - Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, appoggia l' iniziativa di Zeno D' Agostino, Presidente di Assoportri che - in relazione alla 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 invocato "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". "Accogliamo positivamente la proposta lanciata dal Presidente di Assoportri 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 e svolgono attività di riscossione canoni e diritti. Considerarle alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso" ha dichiarato Nereo Marcucci, Presidente di Confetra. "Non vorrei che questa 'creatività' interpretativa della Commissione - ha quindi aggiunto Marcucci - fosse frutto di pressioni da parte di Stati membri nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica". Secondo il Presidente di Confetra questo "è 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 e tutti gli operatori privati del settore, togliendo competitività ai porti e a tutta la filiera logistica che da essi poi si dirama verso imprese e consumatori". (ANSA).

OGGI IL VERTICE ROMANO. IL MINISTERO OPTA PER LA DIFFICILE VIA DEL DIALOGO

Tasse e porti, l'Italia cerca di evitare lo scontro con l'Ue

Prevale la linea della diplomazia. Gli operatori: «A rischio l'intero sistema»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Resistere il più possibile, provando a spiegare che la decisione della Commissione tradisce persino lo spirito del regolamento europeo.

«Non uno scontro però, perché se vai a Bruxelles con spirito bellicoso, torni indietro suonato come un pugile», racconta una fonte interna al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che insieme ai colleghi sta preparando la riunione che oggi dovrà sancire la linea di difesa dell'Italia sul siluro ai porti deciso dalla Commissione. Al momento le idce sono note: le Authority non sono altro che un'estensione dello Stato, proverà a spiegare il governo italiano, altro che imprese come dice invece l'Europa. Non tutti sono convinti che basterà. Chi ha già annunciato disponibilità a collaborare è Assoporti, l'associazione degli scali italiani: è parte interessata e lavorerà con la direzione generale del ministero e con la presidenza del Consiglio alla strategia. Oggi c'è l'assemblea dei presidenti e da lì uscirà la linea di supporto nella trattativa con l'Europa, un documento firmato dall'associazione ed elaborato dagli esperti già messi a lavorare sul tema. Anche i parlamentari si stanno muovendo, in partico-

lare quelli del Pd. Debora Seracchiani ha presentato, con la collega Raffaella Paita (moglie dell'ex presidente del porto di Genova, Luigi Merlo) un'interrogazione al governo: «Per tutelare la competitività del nostro sistema portuale - scrivono le due deputate - bisogna superare l'ambigua considerazione comunitaria sul ruolo delle Autorità di sistema portuale: si può fare anche con un atto del Governo che dia una interpretazione autentica della legge di riforma dei porti, a supporto della task force operativa al ministero». Anche la Federazione del mare, l'associazione che rappresenta il cluster marittimo, ha preso posizione contro la decisione della Commissione europea di stangare i porti con le tasse: «L'incremento di costo che ne deriverebbe, andrebbe nel senso opposto al recupero di competitività dei porti e avrebbe conseguenze fortemente negative sulle stesse capacità produttive dell'industria nazionale».

Prendere tempo

La partita politica è quella più scivolosa, mentre quella in punta di diritto potrebbe dare solidità alla posizione dell'Italia, che rimane contrapposta a quella di Bruxelles. «La tesi della Commissione è molto di-

scutibile» spiega l'avvocato Francesco Giuliani, partner dello studio Fantozzi, tra i massimi esperti in Italia in contenzioso tributario e diritto penale tributario. «Per configurare l'aiuto di Stato si devono verificare quattro condizioni. Intanto si parla di imprese, ed è discutibile definire così le Authority portuali. Poi ci deve essere selettività, ma i porti italiani sono trattati allo stesso modo. Il terzo requisito è sulla spesa pubblica: è la posizione forse più debole, ma è comunque difficile configurare una mancanza di entrate per lo Stato, vista la natura stessa delle Autorità portuali. Infine c'è il capitolo della distorsione del mercato: in questo caso il problema non si pone. Il mercato non esiste». L'Europa «forza la mano sull'armonizzazione fiscale» spiega ancora Giuliani «I presupposti per spiegare le ragioni italiane ci sono tutti: dopo la fase di trattativa, ci sarà la partita del ricorso alla Corte di Giustizia europea, ma su quelle basi e argomentando a dovere, le chances per ribaltare la decisione ci sono». Per l'esperto comunque un impatto dalla minaccia di apertura della procedura di infrazione «ci sarà sicuramente» ed è probabile che l'Italia «punti a prendere tempo. «La Commissione europea cerca di usare la sua discrezionalità in materia di aiuti di Stato per raggiungere un obiettivo che esula la competenza attribuita dai trattati: armonizzare dove l'Unione non ha competenza, in questo caso la fiscalità dei porti».

L'Unione Europea bacchetta i porti italiani sulle tasse delle concessioni demaniali

ROMA – L'Associazione dei Porti Italiani stigmatizza – recita una nota di Assoporti – quanto appreso 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.

-segue

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.

Stangata Ue sui porti, Serracchiani e Paita: «Governo tuteli interessi nazionali»

Roma - L'interrogazione delle due parlamentari del Pd: «I nostri scali rischiano di perdere competitività se passasse la linea di Bruxelles»

Roma - «Per tutelare la competitività del nostro sistema portuale bisogna superare l'ambigua considerazione comunitaria sul ruolo delle Autorità di sistema portuale: si può fare anche con un atto del Governo che dia una interpretazione autentica della legge di riforma dei porti, a supporto della task force operativa al MIT».

Lo ha affermato la deputata del Pd Debora Serracchiani, rendendo nota l'interrogazione sottoscritta con la collega Raffaella Paita e indirizzata alla presidenza del Consiglio con cui si chiede al Governo di intervenire dopo che il 3 aprile scorso, La DG Competition, divisione della Commissione europea che si occupa di concorrenza, ha inviato una comunicazione all'Italia minacciando di avviare la procedura di infrazione contro i porti italiani accusati di concorrenza sleale nei confronti delle altre banchine europee.

«È del tutto evidente che se passasse questa linea a Bruxelles - hanno indicato Serracchiani e Paita - le Autorità di sistema portuale dovrebbero applicare canoni concessori e autorizzativi più alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti, mettendo così in seria difficoltà tutti gli scali italiani. Si tratterebbe insomma di una vera e propria stangata fiscale tale da provocare non solo una perdita di competitività dei nostri scali ma capace di mettere in ginocchio l'intero sistema portuale italiano: perciò, oltre agli organismi tecnici che sono già al lavoro in queste ore, è necessario che si esprima una larga volontà politica a difesa dei legittimi interessi nazionali».

-segue

«Non possiamo evitare di rilevare che la richiesta di chiarimenti è giunta in un momento particolare della situazione politica italiana e cioè - hanno spiegato le parlamentari dem - all'indomani di elezioni, in presenza di un Governo dimissionario e nel corso di consultazioni per la formazione del nuovo Governo, e che l'Italia avrebbe solo un mese di tempo per fornire gli opportuni chiarimenti. E al contempo, al di là del discutibile merito tecnico, dobbiamo anche evidenziare che il colpo verrebbe assestato proprio mentre si stanno dispiegando gli effetti della legge di riforma, che ha oggettivamente rilanciato il sistema portuale italiano e ha messo gli scali più dinamici del nostro Paese in diretta concorrenza con i porti del Nord Europa».

Stangata sui porti dall'Europa, l'Italia cerca di evitare lo scontro

Genova - Oggi la riunione d'emergenza al ministero, prevale la linea della diplomazia. L'esperto: «L'impatto ci sarà, ma le accuse della Commissione sono discutibili». Oggi Assoporti in assemblea anche per preparare la linea strategica.

Genova - Resistere il più possibile, provando a spiegare che la decisione della Commissione tradisce persino lo spirito del regolamento europeo. «Non uno scontro però, perché se vai a Bruxelles con spirito bellicoso, torni indietro suonato come un pugile», racconta una fonte interna al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che insieme ai colleghi sta preparando la riunione che oggi dovrà sancire la linea di difesa dell'Italia sul sifuro ai porti deciso dalla Commissione. Al momento le idee sono note: le Authority non sono altro che un'estensione dello Stato, proverà a spiegare il governo italiano, altro che imprese come dice invece l'Europa. Non tutti sono convinti che basterà. Chi ha già annunciato disponibilità a collaborare è Assoporti, l'associazione degli scali italiani: è parte interessata e lavorerà con la direzione generale del ministero e con la presidenza del Consiglio alla strategia. **Oggi c'è l'assemblea dei presidenti e da lì uscirà la linea di supporto nella trattativa con l'Europa, un documento firmato dall'associazione ed elaborato dagli esperti già messi a lavorare sul tema.** Anche i parlamentari si stanno muovendo, in particolare quelli del Pd. **Debora Serracchiani** ha presentato, con la collega **Raffaella Paita** (moglie dell'ex presidente del porto di Genova) un'interrogazione al governo: «Per tutelare la competitività del nostro sistema portuale - scrivono le due deputate - bisogna superare l'ambigua considerazione comunitaria sul ruolo delle Autorità di sistema portuale: si può fare anche con un atto del Governo che dia una interpretazione autentica della legge di riforma dei porti, a supporto della task force operativa al ministero». Anche la Federazione del mare, l'associazione che rappresenta il cluster marittimo, ha preso posizione contro la decisione della Commissione europea di stangare i porti con le tasse: «L'incremento di costo che ne deriverebbe, andrebbe nel senso opposto al recupero di competitività dei porti e avrebbe conseguenze fortemente negative sulle stesse capacità produttive dell'industria nazionale».

-segue

Prendere tempo

La partita politica è quella più scivolosa, mentre quella in punta di diritto potrebbe dare solidità alla posizione dell'Italia, che rimane contrapposta a quella di Bruxelles. «La tesi della Commissione è molto discutibile» spiega l'avvocato Francesco Giuliani, partner dello studio Fantozzi, tra i massimi esperti in Italia in contenzioso tributario e diritto penale tributario. «Per configurare l'aiuto di Stato si devono verificare quattro condizioni. Intanto si parla di imprese, ed è discutibile definire così le Authority portuali. Poi ci deve essere selettività, ma i porti italiani sono trattati allo stesso modo. Il terzo requisito è sulla spesa pubblica: è la posizione forse più debole, ma è comunque difficile configurare una mancanza di entrate per lo Stato, vista la natura stessa delle Autorità portuali. Infine c'è il capitolo della distorsione del mercato: in questo caso il problema non si pone. Il mercato non esiste». **L'Europa «forza la mano sull'armonizzazione fiscale» spiega ancora Giuliani «I presupposti per spiegare le ragioni italiane ci sono tutti: dopo la fase di trattativa, ci sarà la partita del ricorso alla Corte di Giustizia europea, ma su quelle basi e argomentando a dovere, le chances per ribaltare la decisione ci sono».** Per l'esperto comunque un impatto dalla minaccia di apertura della procedura di infrazione «ci sarà sicuramente» ed è probabile che l'Italia «punti a prendere tempo. «La Commissione europea cerca di usare la sua discrezionalità in materia di aiuti di Stato per raggiungere un obiettivo che esula la competenza attribuita dai trattati: armonizzare dove l'Unione non ha competenza, in questo caso la fiscalità dei porti».

Al via MedPorts 2018

Genova - Nella conferenza di apertura il presidente di Assoportì, Zeno D'Agostino, ha ricordato la centralità dell'Italia nel Mar Mediterraneo e richiamato il progetto di zona di libero scambio mediterranea, discusso sino all'esplosione delle primavere arabe.

Genova - Si è aperta la sesta edizione di Med Ports, la fiera-conferenza internazionale dedicato ai porti e alla logistica, organizzata per il 2018 a Livorno. Nella conferenza di apertura il presidente di Assoportì, Zeno D'Agostino, ha ricordato la centralità dell'Italia nel Mar Mediterraneo e richiamato il progetto di zona di libero scambio mediterranea, discusso sino all'esplosione delle primavere arabe. «Con un quadro internazionale in cui gli Stati Uniti, nostri storici partner, hanno scelto il protezionismo, e la Cina avanza con un progetto nuovo come la via della Seta, dobbiamo tornare a discutere di Mediterraneo. In alcune aree c'è una rinascita, altrove si parla di guerra vera e propria - ha spiegato D'Agostino - proprio per questo è necessario porre la nostra area, mezzogiorno di un'Europa che ancora oggi rimane la prima area al mondo per informazioni scambiate sulla rete, al centro della discussione».

La conferenza si è aperta con i saluti degli organizzatori, del presidente del porto di **Livorno, Corsini, e dell'assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Livorno, Aurigi**. Alla due giorni di conferenze parteciperanno relatori di 42 nazionalità diverse, nell'area espositiva sono oltre 30 gli stand ospitati nelle stanze del Gran Hotel Palazzo di Livorno.

L' APPUNTAMENTO ALL' HOTEL PALAZZO SETTE TAVOLI TEMATICI SULLE
PROBLEMATICHE PIÙ IMPORTANTI DEI TRASPORTI NEL MEDITERRANEO

Medports, esperti a confronto. In ballo il futuro dei traffici

UN CENTINAIO di esperti e rappresentanti della portualità internazionale hanno visitato ieri i terminal dei container del porto guidati da Francesca Morucci dell' ufficio promozione dell' Autorità portuale di sistema. E' stata l' anteprima della sesta edizione di 'Medports', la due giorni di convegni che tra oggi e domani all' hotel Palazzo vedrà sviluppare su sette tavoli tematici la più importanti problematiche dei trasporti navali nel Mediterraneo, dopo il saluto del presidente dell' Autorità di sistema Stefano Corsini e del sindaco Filippo Nogarini. Molto attesa anche la relazione del presidente di Assoport, il triestino Zeno D' Agostino: sia perchè dovrebbe indicare le strategie che la comunità del sistema portuale italiano chiede al prossimo governo per completare la riforma Delrio; sia perchè nel frattempo è arrivata l' allarmante notizia che la Dc Competition della Ue ha aperto una procedura d' infrazione contro l' Italia sui canoni demaniali per i terminal e le concessioni nei porti. Una procedura immediatamente contestata dallo Stato italiano, ma che minaccia - come ha già commentato il presidente della Confederazione dei trasportatori Confetra, il livornese Nereo Marcucci - di mettere fuori mercato i porti italiani a tutto vantaggio di quelli nord europei. «Il cluster marittimo deve contrastare unitariamente - ha dichiarato Marcucci - accanto ad un Governo forte ed autorevole, questa incomprensibile posizione della Dg Competition della Commissione Ue sui porti. Le Autorità di sistema portuale 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, mi pare un esercizio davvero fantasioso. Non vorrei che questa 'creatività' interpretativa della Commissione - ha aggiunto Marcucci - fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati Membri nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica. Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria e l' armamento».

A.F.

L'APPUNTAMENTO ALL'HOTEL PALAZZO SETTE TAVOLI TEMATICI SULLE PROBLEMATICHE PIÙ IMPORTANTI DEI TRASPORTI NEL MEDITERRANEO

Medports, esperti a confronto. In ballo il futuro dei traffici

UN CENTINAIO di esperti e rappresentanti della portualità internazionale hanno visitato ieri i terminal dei container del porto guidati da Francesca Morucci dell'ufficio promozione dell'Autorità portuale di sistema. È stata l'anteprima della sesta edizione di 'Medports', la due giorni di convegni che tra oggi e domani all'hotel Palazzo vedrà sviluppare su sette tavoli tematici la più importanti problematiche dei trasporti navali nel Mediterraneo, dopo il saluto del presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini e del sindaco Filippo Nogarini. Molto attesa anche la relazione del presi-

dente di Assoporti, il tricestino Zeno D'Agostino: sia perché dovrebbe indicare le strategie che la comunità del sistema portuale italiano chiede al prossimo governo per completare la riforma Delrio; sia perché nel frattempo è arrivata l'allarmante notizia che la Dc Competition della Ue ha aperto una procedura d'infrazione contro l'Italia sui canoni demaniali per i terminal e le concessioni nei porti. Una procedura immediatamente contestata dallo Stato italiano, ma che minaccia - come ha già commentato il presidente della Confederazione dei trasportatori Confetra, il livornese Nereo

Marcucci - di mettere fuori mercato i porti italiani a tutto vantaggio di quelli nord europei. «Il cluster marittimo deve contrastare unitariamente - ha dichiarato Marcucci - accanto ad un Governo forte ed autorevole, questa incomprensibile posizione della Dg Competition della Commissione Ue sui porti. Le Autorità di sistema portuale 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, mi pare un esercizio davvero fantasioso. Non vorrei che questa 'creatività' interpretativa della Commissione - ha aggiunto Marcucci - fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati Membri nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica. Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria e l'armamento».

A.F.

Il Tirreno

EVENTO INTERNAZIONALE IN CITTÀ

All'hotel Palazzo due giorni sui porti del Mediterraneo

► 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 oggi e domani all'Hotel Palazzo.

L'evento si svilupperà attorno ad una serie di convegni de-

dicati 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 tra le altre, oggi dalle 13, la conferenza del presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino.

“Med Ports” 6a edizione di speranza tra sviluppo (e tintinnar di scia-bole)

LIVORNO – Una visita di quasi un centinaio di specialisti italiani e stranieri ai punti “caldi” del porto: così ieri l’anteprima della sesta edizione di Med Ports, l’evento internazionale che tra oggi e domani all’Hotel Palazzo si articolerà in sette sessioni tematiche su problemi, prospettive ed opportunità per la logistica portuale nel Mediterraneo. Organizzata da Transport Events Management, si presenta come la più grande esibizione e conferenza del Mediterraneo per i porti containers e i terminal. Molto specialistica, e lo si vede anche dalle esposizioni, poco più d’una ventina di stand nelle sale dell’albergo.

Stamani mercoledì 18, già dalle 9 si comincia con i saluti istituzionali. Apre Rory James Doyle, direttore del Transport Events Management e a seguire saluteranno Stefano Corsini, presidente dell’AdSP del Tirreno settentrionale, il sindaco di Livorno Filippo Nogarini e il presidente di Assoportici Zeno D’Agostino.

Nell’ambito della manifestazione, in veste di Sponsor del convegno, la direzione del Terminal Darsena Toscana Srl ha organizzato una conferenza stampa presso la Sala Mascagni dell’albergo oggi mercoledì dalle ore 12.

Nell’incontro verranno illustrati i programmi futuri dell’azienda alla luce dell’ingresso ufficiale di TDT insieme a Sech-Genova, nel Gruppo GIP (Gruppo Investimenti Portuali) con un nuovo Brand Image.

Seguiranno a ruota le sette sessioni, che almeno dal titolo si presentano molto specialistiche e molto internazionali. Le abbiamo già presentate nel numero scorso, ma val la pena ripetere velocemente i titoli. Eccoli.

-segue

L'impatto e il ruolo del Mediterraneo nell'economia globale. Strategie di investimento per sviluppo infrastrutturale per migliorare la competitività dei porti, parte 1a e 2a. L'efficienza nella movimentazione del cargo sulla catena regionale dei ricambi. L'approccio sostenibile alla tecnologia per i porti e l'industria dello shipping. Lo stesso approccio nel miglioramento dei porti e delle operazioni logistiche. Prospettive nella direzione dei porti e dei terminal: cosa imparare dagli esempi.

L'elenco dei partecipanti è significativo e qualificante. Ci sono gran parte dei porti del Mediterraneo ma anche delle organizzazioni logistiche e delle imprese che operano per i porti dalla Svezia alla Germania, dal Marocco alla Slovenia, dalla Tunisia e alla Grecia. Una piccola annotazione, che non sembri maligna: per la portualità italiana manca – se non abbiamo visto male – la partecipazione di scali come Genova, Napoli, l'intera Sicilia. E come verrà vista la grave congiuntura del Mediterraneo orientale, con la recente pioggia di missili sulla Siria e il tintinnar di sciabole in quella parte del mare?

L'alto consesso internazionale nell'ambito del quale la sesta edizione di Med Ports si preannuncia dovrebbe darci risposte, per quanto possibile, anche su questi temi, che per il Mediterraneo e i suoi traffici cargo non sono secondari. Da qui l'interesse ancora più alto per questa edizione. Davvero, buon lavoro.

A. F.

Dalle infrastrutture al porto, la Svizzera "chiama" Genova

LA SVIZZERA apre le porte della propria economia al Sud Europa e sceglie Genova come porto di riferimento per le merci in entrata e uscita dal territorio elvetico. Firmato ieri l'accordo.

DELL'ANTICO e MARGIOCCO >> TI

IL VERTICE A PALAZZO TURSI, SEDE DEL COMUNE

Infrastrutture, porto e hi-tech la Svizzera si appella a Genova

Firmato l'accordo economico. Nel 2019 il Forum bilaterale

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La Svizzera apre le porte della propria economia al Sud Europa e sceglie Genova come porto di riferimento per le merci in entrata e uscita dal territorio elvetico.

L'asse tra Italia e Svizzera è stato rinforzato con la firma di un accordo economico tra il capoluogo ligure e Lugano. L'intesa, siglata ieri in Liguria, punta ad aprire un dialogo diretto fra le due città e rafforzare la cooperazione economico-commerciale nei settori dei trasporti, della tecnologia, dell'innovazione e del turismo. Il "patto di collaborazione" è stato firmato dal sindaco di Genova, Marco Bucci, che ha incontrato quello di Lugano, Marco Boradori, alla presenza dell'ambasciatore italiano in Svizzera, Marco Del Panta, e dell'ambasciatore della Confederazione elvetica in Italia, Giancarlo Kessler. Di estre-

ma importanza l'aspetto delle infrastrutture, specialmente ferroviarie: il corridoio Genova-Rotterdam è un'opera su cui entrambi i Paesi puntano molto per dare un'ulteriore impulso al traffico delle merci e all'intero settore della logistica. Nel 2021, infatti, il capoluogo ligure dovrebbe essere collegato via ferrovia a Zurigo in sole quattro ore. Il potenziamento per la linea merci su ferro sarà possibile grazie ad un investimento del governo elvetico pari a 12 miliardi di euro per la realizzazione del tunnel Lugano-Chiasso, un potenziamento della linea ferroviaria Milano-Lugano e il completamento del Terzo valico e del traforo del Monte Ceneri. Tra i temi trattati anche l'organizzazione del Forum tra Italia e Svizzera che si svolgerà per la prima volta a Genova il 19 aprile del prossimo anno dopo le precedenti edizioni tenutesi a Roma, Berna, Milano e Lugano. L'asse con Italia e la sua economia del mare aveva già ricevuto il battesimo durante il convegno "Un mare di Sviz-

zera", il mese scorso, promosso a Lugano dall'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona. Poi c'è il fronte passeggeri, con l'appello per rendere efficiente e veloce il collegamento fra Milano e Lugano, determinante anche in chiave turistica per i visitatori svizzeri che arrivano in Liguria. Il consorzio LuMiMed, guidato da un genovese trasferito in Svizzera, Luca Clarvarino, è tornato a chiedere un'accelerazione anche di questo dossier. «Lugano recupera per certi aspetti, all'improvviso, il suo ruolo di intermediario fra il Nord e il Sud e diventa protagonista nell'affermazione, oggi incompleta, del Gottardo come ferrovia d'Europa. Genova, invece, si presenta come partner ideale in qualità di porta del Sud del continente europeo», ha dichiarato Remigio Ratti, economista dei trasporti e membro del comitato Pro-Gottardo a margine a margine della firma dell'intesa tra Genova e Lugano. Un'altra forte motivazione che ha spinto i due sin-

-segue

daci a firmare un accordo di collaborazione economica è rappresentata dalla presenza a Genova dell'Istituto italiano di tecnologia (Iit): l'obiettivo è favorire sinergie tra questa eccellenza tutta genovese e i politecnici svizzeri di Zurigo e Losanna.

www.themecitelegraph.it

Guerrieri incontra la Giunta Camerale

Bilancio sulle attività e prospettive di sviluppo e crescita della Società Terminalista

LIVORNO: Questo pomeriggio, 17 aprile, su invito del Presidente della [Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno](#), Riccardo Breda, il Presidente di [Porto di Livorno 2000](#), Luciano Guerrieri è intervenuto ad una riunione della Giunta Camerale riunitasi presso la sede dell'Ente ed ha illustrato lo stato di salute della Società, le attività e gli indirizzi e le strategie future. Si sono infatti da poche settimane conclusi i lavori di approvazione del bilancio 2017 con il quale la Società chiude l'anno in positivo (ricavi per circa 11 milioni di euro) e con una mole di investimenti sulle infrastrutture e sui servizi in generale che contribuiscono a rafforzare il ruolo di Livorno nel segmento passeggeri. In questo scenario, risulta fondamentale per la Società, come ha commentato Guerrieri, operare secondo quanto definito dal Piano Regolatore Portuale che ridisegna e definisce in modo puntuale il Porto Passeggeri ed, in tal senso, risulta prioritaria la conclusione del processo di privatizzazione in corso della Porto di Livorno 2000 che come è noto, prevede un piano di investimenti consistenti e strategie di sviluppo a lungo termine.

Guerrieri ha poi illustrato i dati del traffico crociere che nel 2017 si è chiuso a circa 700 mila passeggeri con 342 scali ed ha sottolineato le prospettive di crescita per il 2018 con una previsione di 750 mila passeggeri per un numero di scali di 361. Sul fronte traghetti i dati sono incoraggianti: il 2017 si è concluso con oltre 2 milioni di passeggeri e per il 2018 il dato verrà sicuramente confermato.

Le relazioni commerciali con gli armatori sono molto soddisfacenti: abbiamo rapporti anche consolidati con tutti i più importanti Gruppi armatoriali al mondo (Carnival Corporation, NCL, Royal Caribbean) e tutte le più prestigiose linee indipendenti, MSC, Disney, Viking, SilverSea etc...) con un aumento significativo delle linee di lusso che hanno potenziato gli scali in overnight anche in risposta a mirate iniziative di marketing territoriale portate avanti con la Regione Toscana e potenziando la rete di relazioni istituzionali con le Amministrazioni dei territori.

Per il prossimo futuro il Presidente Guerrieri ha sottolineato l'impegno per una qualificazione dei servizi complessivi erogati (investimenti sul comparto security, accoglienza e riqualificazione dei Terminal, in particolare quello dell'Alto Fondale, servizi speciali dedicati ai passeggeri con mobilità ridotta, digitalizzazione e prodotti di informatizzazione dei servizi e delle infrastrutture e dei prodotti di promozione del territorio).

Il Presidente Breda ha confermato come il percorso di privatizzazione sia in fase di conclusione e che, se da una parte l'ingresso del soggetto privato costituirà il volano per un piano di investimenti rilevanti per un Porto Passeggeri più competitivo e sempre più globale, dall'altra la presenza dei soci pubblici, Autorità di Sistema Portuale e Camera di Commercio, se pur in quote minoritarie, saranno la garanzia di un futuro di crescita condiviso con il territorio e le comunità locali.

Molte sono state le domande ed interventi dei componenti della Giunta Camerale in merito ad una prospettiva di home-port (Alberto Ricci), al ruolo economico ed anche di proiezione territoriale di Porto 2000 (Maurizio Serini), sullo sviluppo del enoturismo (Enrico Rabazzi), sul legame tra i risultati aziendali e lo scenario economico generale (Pierferruccio Lucheroni).

DALLE BANCHINE

LIVORNO

Invitato dal presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda, il presidente di Porto 2000 Luciano Guerrieri ha illustrato ieri in giunta camerale lo stato di salute della società che gestisce il traffico passeggeri (di cui Camera di Commercio è socia con **Autonomia Portuale**) e le sue strategie future.

La società ha chiuso il bilancio 2017 in positivo (ricavi per circa 11 milioni di euro) e con una mole di investimenti sulle infrastrutture e sui servizi in generale che contribuiscono a rafforzare il ruolo di Livorno nel segmento passeggeri. In questo scenario, risulta fondamentale per la Società, come ha commentato Guerrieri, operare secondo quanto definito dal Piano Regolatore Portuale che ridisegna e definisce in modo puntuale il Porto Passeggeri ed, in tal senso, risulta prioritaria la conclusione del processo di privatizzazione in corso della Porto di Livorno 2000 che come è noto, prevede un piano di investimenti consistenti e strategie di sviluppo a lungo termine.

Guerrieri ha poi illustrato i dati del traffico crociere che nel 2017 si è chiuso a circa 700mila passeggeri con 342 scali ed ha sottolineato le prospettive di crescita per il 2018 con una previsione di 750 mila passeggeri per un numero di scali di 361. Sul fronte traghetti i dati sono incoraggianti: il 2017 si è concluso con oltre 2 milioni di passeggeri e per il 2018 il dato verrà sicuramente confermato.

IL PRESIDENTE DI PORTO 2000 IN CAMERA DI COMMERCIO

«Nel 2018 crocieristi in aumento»

Luciano Guerrieri: previsti 750mila passeggeri e 361 scali

Guerrieri ha evidenziato come le relazioni commerciali con gli armatori siano molto soddisfacenti: «Abbiamo rapporti anche consolidati con tutti i più importanti Gruppi armatoriali al mondo (Carnival Corporation, NCL, Royal Caribbean) e tutte le più prestigiose linee indipendenti, MSC, Disney, Viking, Silver-Sea etc...) con un aumento significativo delle linee di lusso che hanno potenziato gli scali in overnight anche in risposta a mirate iniziative di marketing territoriale portate avanti con la Regione Toscana».

Per il futuro Guerrieri ha sottolineato l'impegno per una qualificazione dei servizi

complessivi erogati (investimenti sul comparto security, accoglienza e riqualificazione dei Terminal, in particolare quello dell'Alto Fondale, servizi speciali dedicati ai passeggeri con mobilità ridotta, digitalizzazione e prodotti di informatizzazione dei servizi e delle infrastrutture e dei prodotti di promozione del territorio).

Breda ha poi confermato come il percorso di privatizzazione sia in fase di conclusione e che, se da una parte l'ingresso del soggetto privato costituirà il volano per un piano di investimenti rilevanti per un Porto Passeggeri più competitivo e sempre più globale.

Dall'altra la presenza dei soci pubblici, Autorità di Sistema Portuale e Camera di Commercio, se pur in quote minoritarie, saranno la garanzia di un futuro di crescita condiviso con il territorio e le comunità locali.

Molte sono state le domande ed interventi dei componenti della Giunta Camerale in merito ad una prospettiva di home-port (Alberto Ricci), al ruolo economico ed anche di proiezione territoriale di Porto 2000 (Maurizio Serini), sullo sviluppo del enoturismo (Enrico Rabazzi) e sul legame tra i risultati aziendali e lo scenario economico generale (Pierluccio Lucheroni).

Grimaldi, bando per 500 marittimi 'Battaglia navale' contro Onorato

Testa a testa sui posti di lavoro per accaparrarsi le rotte strategiche

QUALCUNO l'ha definita 'una battaglia navale' a tutto tondo. Ma va subito detto che se le battaglie navali possono dare i risultati annunciati da questa, ben venga il rullar dei tamburi di guerra. Perché lo scontro in corso ormai da tempo tra i due principali armatori italiani dei traghetti, Vincenzo Onorato e Manuel Grimaldi - entrambi impegnati anche nel nostro porto - ha prodotto l'annuncio di questi giorni che le linee Grimaldi assumeranno ben cinquecento marittimi italiani. Un bando sul tema è già stato diramato e naturalmente ha aguzzato l'interesse non solo di chi già naviga, ma anche delle ultime classi degli istituti nautici, a partire dal nostro Cappellini.

NAVIGARE è un lavoro duro, ma è un lavoro: e per i giovani, una risorsa importante. Già presidente di Confitarma, oggi a sostegno pieno del suo successore Mattioli, Emanuele Grimaldi ha ordinato nuove navi, ha ammodernato quelle meno recenti ed è fermamente deciso a difendere il ruolo di primo armatore italiano. L'annuncio delle nuove assunzioni è una risposta indiretta - ma netta e chiara - alle accuse di Vincenzo Onorato di utilizzare personale non italiano sulla sua flotta iscritta nel registro internazionale. «Accuse di parte e scorrette - ha replicato anche di recente Confitarma - che denigrano l'armamento italiano, poiché dal 1998 con l'istituzione del registro internazionale,



TRAGHETTI Le rotte delle navi che trasportano turisti durante i mesi estivi sono al centro dello scontro

BANDO DIRAMATO
L'avviso ha suscitato l'interesse di chi già naviga e degli istituti nautici

la flotta mercantile italiana è aumentata in numero e qualità, con oltre 60 mila marittimi in prevalenza italiani o comunitari». Onorato da parte sua insiste, sottolineando che sulle sue navi ci sono soltanto marittimi italiani. L'esempio della Toremar, la compagnia regionale ex toscana oggi

di sua proprietà, è stato più volte richiamato: buona parte dei suoi marittimi viene dall'Elba o dalla costa toscana, personale comunitario non ce n'è.

LA 'BATTAGLIA' del resto ha affondato il coltello sugli equipaggi ma nella realtà è uno scontro strategico sulle rotte commerciali sia cargo - con la Sardegna e recentemente anche con la Sicilia - sia per i traghetti delle vacanze, ancora su Sardegna, Sicilia e Corsica. Lo scontro ha il porto labronico come elemento chiave, per-

ché le banchine disponibili non bastano ai piani di entrambi i gruppi armatoriali, impegnati a utilizzare sempre più navi su sempre più rotte. Il ro/ro, ovvero i traghetti per i rotabili pesanti - camion, tir, semirimorchi - sono oggi in vetta alle classifiche del traffico navale sul nostro porto, e finché non sarà 'liberata' dai contenitori la Darsena Toscana con la sospirata nascita della Darsena Europa, la coperta rimarrà sempre corta per tutti. Da qui la 'battaglia navale' in tutte le sue articolazioni.

A.F.

Zone Economiche Speciali convegno ASSO C A L e Sapere Aude

CONDIVISIONI

Appuntamento nella mattinata di oggi dalle 9 alle 13 presso l'Hotel Parco dei Principi a Bari dove ASSO.C.A.L. e Centro Studi "Sapere Aude", hanno organizzato "Zone Economiche Speciali. Un'opportunità per la crescita economica e l'occupazione".

Ad aprire e presentare il convegno sarà l'avvocato 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'O-DCEC Bari, e dell'avv. Michele Coletti, presidente del Centro Studi "Sapere Aude".

La relazione introduttiva sarà curata dal dottor 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.

esempio, nel gruppo in Consiglio regionale c'è chi ancora non accetta l'idea che Giovanni Giannini possa riavere la delega ai Trasporti. L'ex assessore si è dimesso circa un anno fa dopo aver ricevuto un avviso di garanzia da parte della Procura di Bari, un'inchiesta che - secondo voci di corridoio - sarebbe destinata all'archiviazione. Ma ad oggi, formalmente, Giannini risulta ancora indagato e questo pone un problema: Michele Mazzarano (nemmeno indagato) e Filippo Caracciolo (anche lui dimessosi dopo essere stato coinvolto in un'indagine penale poco prima del voto del 4 marzo) evidenziano un trattamento diverso. Lo stesso Caracciolo pare non veda di buon occhio una eventuale "promozione" ad assessore di Ruggieri Mennea (entrambi punti di riferimento del nord Barese e della Bari), e poi ci sono gli scontenti del gruppo dei "Popolari" che vorrebbero che venisse tolta la delega a Salvatore Ruggieri (Udc). A livello territoriale, con le dimissioni di Mazzarano, Taranto e la sua provincia non sono rappresentati in giunta, mentre si rischia di avere quattro salentini. Insomma, il rimpasto si è trasformato in una sorta di labirinto per Emiliano ma Loizzo prova ad indicargli la via di uscita. «Ci sono evidenti e oggettive difficoltà - ammette - ma spero che si faccia il prima possibile. Trovare un equilibrio tra territori e consiglieri è praticamente impossibile, non si potrà accontentare tutti. Qualche scontento ci sarà per forza, quindi, a questo punto, credo che sia meglio decidere rapidamente anziché attendere ancora». Se ad Emiliano Loizzo consiglia di «fare presto», ai consiglieri regionali del suo partito chiede «buon senso». Lunedì scorso, anche il

L'ECONOMIA

Ultimi ritocchi per arrivare alla presentazione dei due Piani di sviluppo strategico al governo

Zes, monta la polemica Decaro rivendica più potere per i Comuni

di Oronzo MARTUCCI

Continua l'interlocuzione per la predisposizione dei Piani di sviluppo strategico delle Zes dell'Ionio e del Basco Adriatico tra la Task Force regionale pugliese presieduta dal professor Aldo Berlinguer e il coordinatore dell'area Sviluppo economico della Regione, Domenico Laforgia, per arrivare ai documenti definitivi che dovranno essere approvati dalla giunta regionale e trasmessi al ministero della Coesione territoriale e del Mezzogiorno che dovrà definirne la istituzione. Proprio il ministero del Mezzogiorno ha comunicato alla Regione che dovrà presentare un piano strategico per ogni Zes.

Uno degli ultimi passaggi sui quali si sta lavorando riguarda l'asseverazione relativa ai terreni che i Comuni e le Aree di sviluppo industriale hanno indicato avere i requisiti per essere inserite nel perimetro delle Zes: quella che fa riferimento ai porti

L'Anci

Il sindaco di Bari attacca
«Estromessi del tutto dalla gestione di strumenti come le Zone speciali»

dell'Autorità di sistema del Basco Adriatico (che comprende i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli) con 2.650 ettari di terreno perimetrate; l'altra dell'Ionio, alla quale sono collegate aree portuali, retro portuali e produttive di Taranto e il centro intermodale di curio di Francavilla (per 1750 ettari circa) e aree produttive della Basilicata per 1.061 ettari. La Zes dello Jonio infatti sarà di livello interregionale e il Piano di sviluppo strategico da presentare al governo dovrà essere sottoscritto e approvato dalla Basilicata e dalla Puglia.

Durante un convegno svoltosi ieri a Bari, il presidente dell'Area di sviluppo indu-

La polemica

Bianco (Asi di Brindisi):
«Dobbiamo evitare la competizione tra aree della stessa Regione»

striale di Brindisi, Mimmo Bianco, che è anche coordinatore di consorzi Asi pugliesi, ha sottolineato che nasceranno competizioni tra le aree che fanno riferimento alla Zes jonica e a quella adriatica.

Bianco ha ricordato che il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, che sarà il coordinatore del Comitato di indirizzo che rilascerà i pareri e l'Autorizzazione unica per permettere i nuovi insediamenti nella Zes, è anche commissario per l'infrastrutturazione del porto jonico e quindi ha poteri ben superiori nella fase autorizzativa rispetto al presidente dell'Autorità di sistema del Basco Adriatico, Ugo Patroni Griffi. «Tale diversità di posizione



di fatto si trasforma in una sorta di competizione tra due Zes della stessa Regione che invece dovrebbero operare con gli stessi poteri», ha sottolineato Bianco. «È chiaro che più che la fiscalità di vantaggio sarà la semplificazione a fare la differenza e a permettere l'affermazione di una Zes rispetto a un'altra. Speriamo sia possibile un percorso che aiuti davvero la semplificazione delle procedure così da garantire tempi certi e rapidi a eventuali investitori che sceglieranno l'Adriatico o lo Jonio», ha concluso Bianco.

In attesa che vengano istituite le Zes, c'è già chi contesta il potere che la legge ha affidato alle Regioni per quanto riguarda i percorsi autorizzativi. Durante un incontro con i sindaci lombardi, è stato il presidente nazionale dell'Ance, Antonio Decaro, sindaco di Bari, a chiedere più poteri per i Comuni.

«Lo Stato in tutte le sue articolazioni - ha detto Decaro - deve prendere coscienza che se le città sono il motore dello sviluppo, devono essere messe in condizione di esercitare quel ruolo. Vogliamo gestire direttamente materie come il trasporto pubblico locale e interventi come le Zes, che inspiegabilmente sono invece affidati alle Regioni. Quelle Regioni che per se stesse rivendicano autonomia e poi tentano di limitare la nostra».

«Noi sindaci vogliamo essere protagonisti della scrittura di norme, lavorare sulle nostre proposte con il nuovo governo. Con la concretezza che ci contraddistingue e con la compattezza e il senso di responsabilità che dimostriamo sempre, in ogni circostanza. Nonostante a volte diventiamo i parafalmine di ogni cosa accade nelle nostre città per colpa di una serie di responsabilità che le leggi, a volte in maniera anacronistica, ci affidano. Occorrerebbe riprendere il filo anche di quella necessaria distinzione tra la responsabilità politica e quella amministrativa e tecnica», ha concluso Decaro.