

Assoporti

Associazione Porti Italiani

19 APRILE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Med Ports 2018**
(Messaggero Marittimo, Ansa, Corriere Marittimo, Informare, Ferpress, Il Telegrafo)
- **I Porti Italiani nel Mirino dell'UE** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Genova:

- "...Board dei Porti..." (La Repubblica)
- "...Container, ricavi +27%..."
(Messaggero Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph, Trasporto Europa)

Ravenna:

- "...Approvato all'unanimità un ordine del giorno su elettrificazione banchine..." (Ferpress)

Livorno:

- "...Pittaforma europa,maxi darsena..." (Il Tirreno)

Cagliari:

- "...Patto Sardegna-Corsica..." (Ansa, Informare)

Messina:

- "...insabbiato Tremestieri..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Indiscusso successo di Med Ports a Livorno

D'Agostino: l'Italia fondamentale nel Mediterraneo anche se l'Europa più che madre ci è matrigna

LIVORNO – E' difficile dire se gli applausi e le manifestazioni di assenso fossero tutti suscitati da una oggettiva comprensione di quanto molti qualificatissimi relatori andavano esponendo nell'albionico idioma, ma tant'è. Il sesto Med Ports in corso in questi giorni a Livorno sta riscuotendo un indiscusso successo, non soltanto fra gli operatori del settore. La giornata di oggi, 18 Aprile, si è aperta con gli onori di casa portati agli ospiti di tutto il mondo dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, a cui ha fatto seguito un breve intervento dell'assessore al comune di Livorno, Massimo Aurigi, in sostituzione del sindaco, Filippo Nogarin.

Ad un anno dall'inaugurazione del raccordo ferroviario che collega le banchine del porto livornese alla rete nazionale, Aurigi ha tenuto a ricordare come Livorno sia stato il primo fra i porti italiani a dotarsi di un'infrastruttura così importante.

"C'è ancora molto da fare – ha detto – ma la collaborazione che sembra essersi finalmente avviata fra l'amministrazione cittadina e quella portuale, l'intesa fra il Piano regolatore del porto e il piano strutturale della città, darà senz'altro buoni frutti nell'interesse dell'intero territorio".

All'intervento del rappresentante della città ospitante è seguito quello del presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, che ha fatto immediatamente notare come e quanto siano ultimamente mutate, fino ad essere addirittura stravolte, molte delle strategie economiche e commerciali fino ad oggi ritenute valide, principalmente a causa del neoprotezionismo messo in atto dagli Usa e della crescente apertura al mondo del colosso cinese.

"Fino a pochissimo tempo fa – ha osservato D'Agostino – eravamo abituati alla presenza del grande partner americano che oggi, invece, oppone sistemi di protezione commerciale nei confronti dell'Europa e della stessa Italia in un contesto in cui l'Unione europea, che non sembra avere ben chiaro chi sia e chi voglia essere, non ci è particolarmente vicina mentre ciascuno degli Stati membri dà l'idea di andare per la propria strada rendendo l'Europa sempre meno riconoscibile come soggetto culturalmente ed economicamente unitario.

L'economia, del resto, finirà per abituarsi alla fluidità e all'incertezza del momento e noi siamo pur sempre l'Italia, con la sua felice posizione al centro di un Mediterraneo che, tutto sommato, è ancora al centro del mondo e dei traffici commerciali».

Dopo avere espresso apprezzamento per il lavoro svolto dal ministro Delrio, D'Agostino ha ricordato che l'Europa, da sola, movimentata ben quattro volte il complesso delle informazioni di cui dispongono gli Usa. "Si tratta di un valore economico senza concorrenza – ha specificato – in cui l'Europa e l'Italia sono chiamate a svolgere un ruolo assolutamente centrale.

Malgrado la rovente situazione geopolitica del momento, il nostro Paese sta assistendo alla rinascita e alla crescita di aree importanti nell'ambito Mediterraneo e questo è un tema che merita di essere massimamente rivalutato per tornare, come Italia, ad essere fondamentali anche se l'Europa più che madre ci è matrigna".

I lavori della mattinata, proseguiti con gli interventi di una serie di personaggi di caratura internazionale impegnati nell'economia della logistica e dei trasporti marittimi, si sono

- segue

conclusi con una conferenza stampa in cui Massimiliano Cozzani, direttore marketing del Gip (Gruppo investimenti portuali), ha presentato ed illustrato le attività del cospicuo complesso imprenditoriale genovese, sopra tutto per quanto riguarda il Terminal darsena Toscana (Tdt) di Livorno, operativo dal 1997, dal 2010 partecipato al 50% dal Gip (detentore di quote anche del Vte e del Vecon) che nel 2012 è divenuto socio di maggioranza con gli investitori Infracapital e Infravia.

L'occasione è stata propizia a Cozzani, a cui si è affiancato anche il direttore del terminal livornese, Marco Mignogna, per presentare ufficialmente i nuovi loghi del gruppo, tesi ad esprimere con più espressiva plasticità la situazione attuale, la nuova organizzazione maggiormente integrata e i programmi di espansione del gruppo "il cui indirizzo – ha tenuto a sottolineare – è quello di perdere magari qualche contenitore piuttosto che lesinare in fattori determinanti come etica, innovazione, qualità e più che tutto il resto, sicurezza".

Come Gip prendiamo sul serio le certificazioni, che per molti sono solo dei pezzi di carta, e siamo soliti metterci nei panni della clientela cercando continuamente, di soddisfarla la meglio, di anticiparne e di assecondarne le esigenze.

Mentre continuiamo ad investire nel Tdt, un complesso con più di 300 persone occupate, un con un potenziale di 900 mila teu sfruttato, per ora, solo al 45%, dotato di banchine capaci di accogliere fino a quattro navi delle odierne dimensioni, ottimamente attrezzato per i contenitori refrigerati, servito da un parco di sei gru, di cui quattro post panamax, quattordici Rtg e venti reach stacker, è ovvio che guardiamo con logico e comprensibile interesse alla nascita della darsena o piattaforma Europa.

Il Tdt ha la ventura di essere felicemente collocato al centro di un'area dotata di grandi spazi, di un ottimo collegamento viario che consente agli autotrasportatori di effettuare anche più viaggi al giorno, con alle spalle un retro porto funzionale che presto dovrebbe essere raccordato ferroviariamente alle nostre banchine su cui funzionano già 1.350 metri di binari che ci collegano con partner commerciali collocati a Padova, Rubiera, Verona, Mantova, Bologna....., inoltre, il fatto di avere collocato al nostro interno lo scanner della Dogana ci evita l'apertura dei contenitori e ci avvantaggia sensibilmente, senza considerare l'unificazione e l'automatizzazione di sistemi operativi che ha tagliato notevolmente i tempi di lavoro con conseguente abbattimento della permanenza dei contenitori all'interno della struttura".

Soffermandosi, infine, sugli investimenti e sulle prospettive future, l'amministratore delegato Mignogna ha ricordato il recente impegno profuso per la partecipazione con il terminal Lorenzini e l'acquisto di due macchine Rtg elettriche predisposte per la guida remota, poi, per concludere, ha tributato un riconoscimento all'Autorità di sistema portuale per l'ampliamento del canale del Marzocco che nel 2020 o ai primi del 2021 dovrebbe raggiungere la larghezza di 120 metri con un fondale di venti espandendo considerevolmente le potenzialità e l'appetibilità dello scalo marittimo di Livorno.

A Livorno la Conferenza Espo del 2019

Lo ha annunciato il presidente D'Agostino durante l'assemblea di Assoporti

LIVORNO – I presidenti delle Autorità di Sistema portuale si sono riuniti in Assemblea nella sede dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale.

Ribadita e confermata la decisione di promuovere una riunione con tutto il cluster marittimo-portuale per sottoscrivere un documento comune di specificazione, da presentare al ministero quale strumento utile per scongiurare gli eventuali danni derivanti dalla procedura che si sta attivando in Unione europea.

Discusse e condivise inoltre le prossime strategie in tema di comunicazione del sistema portuale italiano. Tra i primi avvenimenti di rilievo, la prossima manifestazione che si terrà a Shanghai dal 16 al 18 Maggio. Nel corso di questa fiera, tra le più significative nel settore della logistica, l'Associazione ha messo a punto diversi incontri e una presentazione della nuova portualità con la collaborazione dell'ITA (ex uffici dell'ICE).

Il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino ha anche dato l'annuncio di quanto deciso in sede di Associazione Europea in relazione alla sede della prossima Conference (Espo). Sarà Livorno la sede della conference che quest'anno avrà luogo a Rotterdam sempre nello stesso periodo che va da fine Maggio a inizio Giugno. Un riconoscimento significativo per tutta la portualità italiana che grazie all'attività dell'Associazione ha portato in Italia per la prima volta questo evento importante.

Finalizzati anche i gruppi di lavoro dei presidenti e approvato il Bilancio Consuntivo 2017. D'Agostino ha colto l'occasione per ringraziare tutti i presidenti e la struttura dell'Associazione per i risultati raggiunti.

Porti: D'Agostino, traffico correlato a andamento Pil

Presidente Assoportivi a Livorno per 'Med Ports'



(ANSA) - LIVORNO, 18 APR - "Il traffico dei porti è strettamente correlato all'andamento del Pil nazionale, ed è correlato al fatto che la stragrande maggioranza dei nostri porti non lavora per un bacino di mercato che non sia quello nazionale". Lo ha detto oggi il presidente di Assoportivi Zeno D'Agostino, nel corso di una conferenza stampa all'Hotel Palazzo di Livorno, nell'ambito della sesta edizione di "Med Ports". "Probabilmente - ha proseguito D'Agostino - visti gli sforzi che stiamo facendo in alcuni porti vedremo, spero, nei prossimi anni un andamento non così omogeneo tra le due linee dovuto al fatto che il bacino di mercato di alcuni nostri porti sarà diventato internazionale e non solo nazionale". Il presidente ha annunciato anche le ultime novità in casa Assoportivi: la presentazione del rapporto sulle statistiche, ovvero l'acquisizione di dati statistici in forma standard che raccolgono tutti i dati relativi ai porti italiani, e ha illustrato il nuovo portale istituzionale, un investimento tecnologico e anche cognitivo su quelle che sono le informazioni che l'associazione potrà diffondere puntualmente.

"L'altra cosa importante è che finalmente abbiamo un punto di riferimento per le nostre statistiche - ha aggiunto D'Agostino - Il rapporto sulle statistiche che presentiamo oggi ritengo sia un lavoro importantissimo: non può che essere Assoportivi infatti a dare l'ufficialità dei dati dei traffici dei porti italiani visto che abbiamo digitalizzato i traffici in quasi ogni porto.

Noi oggi abbiamo ancora le statistiche della europea della portualità gestite da Eurostat che acquisisce i dati sui porti italiani da Istat e mi permetto di dire che i dati Istat non sono i dati reali della portualità italiana, perché sono raccolti ancora con documentazione cartacea che non rispecchia più quella che è la realtà dei movimenti effettivi sviluppati.

Un percorso con Istat in passato c'è stato, penso che valga la pena rincontrarci per dare una componente tecnologica che vada a rilevare i veri flussi dei nostri porti". Poi D'Agostino ha illustrato brevemente alcuni numeri, a partire dal totale dei movimenti delle autorità di sistema italiane pari a 501.423.074 (+1,6%), con 52 milioni di passeggeri, sottolineando ancora come il sistema portuale italiano serva principalmente il mercato interno. "Siamo il primo sistema portuale in Europa per movimento passeggeri - ha spiegato ancora D'Agostino - e il terzo per il movimento merci secondo dati Eurostat, dietro Olanda e Inghilterra, seguiti dalla Spagna, e la Germania non c'è". Infine la presentazione del nuovo portale: "Finalmente - ha concluso il presidente di Assoportivi - non solo abbiamo una banca dati, ma cerchiamo di dare un dato filtrato attraverso un nuovo sistema di comunicazione con tutti: si tratta di un portale completo che chiamare sito mi pare riduttivo, e da oggi cominceremo a inserire contenuti". Nel pomeriggio, sempre a Livorno, approfittando della manifestazione si è tenuta anche l'assemblea di Assoportivi.(ANSA).

Porti: D'Agostino, Ue poteva aspettare ad aprire infrazione

La risposta presuppone scelta politica



(ANSA) - LIVORNO, 18 APR - "Non mi sembra che fosse il momento più adatto per fare un atto di questo tipo nei confronti di un governo che qualcuno mi ha detto che c'è, ma insomma sappiamo tutti qual è la situazione attuale. E cioè che si sta trattando a Roma la formazione di un nuovo governo". Lo ha detto oggi a Livorno il presidente di Assoportori Zeno D'Agostino, a margine di un'iniziativa, riferendosi alla notizia della possibile apertura di una procedura d'infrazione da parte dell'Unione europea sulla applicabilità della tassazione fiscale sulle entrate delle Autorità del sistema Portuale. "Ritengo che se l'Unione europea aveva qualcosa da dire - ha aggiunto D'Agostino - poteva aspettare un momento migliore, oppure anticiparlo, poteva farlo anche un anno fa, visto che si danno tempistiche ristrette, anche perché la risposta che si deve dare è una risposta che presuppone una scelta politica".

Porti: a Livorno la sesta edizione di 'Med Ports'

Manifestazione su Mediterraneo per la prima volta in Italia



(ANSA) - LIVORNO, 18 APR - Livorno ospita la sesta edizione di "Med Ports", evento internazionale sulla portualità dedicato ai porti del Mediterraneo che per la prima volta sbarca in Italia. Oltre 30 relatori internazionali, 300 ospiti e un padiglione con 50 espositori hanno preso parte alla manifestazione internazionale dedicata allo shipping e alla logistica, ospitata oggi e domani al prestigioso Grand Hotel Palazzo sul lungomare della città toscana. "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". 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 dell'edizione "livornese" di Med Ports. L'evento è organizzato da Transport Events, società che opera dal 2001 ed ha al suo attivo 114 eventi organizzati in 44 Paesi. L'edizione di quest'anno si è aperta ieri con una giornata tutta dedicata alla visita dei Terminal livornesi da parte degli ospiti. Oggi e domani si terranno convegni dedicati ai principali temi della portualità. Come detto saranno presenti oltre trenta relatori internazionali e oltre trecento tra rappresentanti delle istituzioni, operatori portuali, ed esperti di settore provenienti da tutte le regioni che si affacciano sul Mediterraneo.

D'Agostino: "L'Europa più che madre, matrigna" /MED

Ports

di Lucia Nappi

In svolgimento a Livorno Med Ports, la conferenza internazionale dedicata all'impatto ed al ruolo dei porti del Mediterraneo nell'economia globale - Nelle sessioni della prima giornata, svolta ieri, focus su *"Strategie di investimento dei porti mediterranei e sviluppo di infrastrutture per una crescita competitiva"*.

"Una due giorni per immergerci nel Mediterraneo che presto tornerà ad essere centrale per l'Europa e l'Italia" dice **Zeno D'Agostino**, presidente di Assoport, intervenuto in apertura della Conferenza.

"Il Mediterraneo avrebbe dovuto essere una zona di libero scambio, ma la crisi politica del Medio Oriente, le instabilità dei governi del Nord Africa hanno cambiato questa previsione".

Citando *"Connectography"* di Parag Khanna, il presidente di Assoport delinea la mappa geopolitica mondiale. La scacchiera dei continenti e del loro ruolo politico ed economico in una visione del mondo totalmente cambiata, negli ultimi due anni, rispetto a quanto eravamo abituati.

Gli **Stati Uniti** con la presidenza di Trump sono diventati i paladini della politica della chiusura ai traffici globali in una visione protezionistica, che è stato poi il tema centrale della campagna elettorale di Trump e che ne ha determinato la vittoria. La **Cina** tradizionalmente chiusa, si è aperta invece al dialogo, soprattutto in ambito commerciale. Ed infine l'**Europa**, secondo D'Agostino, responsabile di aver fallito perché carente di una visione economica unitaria e tanto meno di una politica portuale. *"l'importanza che la portualità e il Mediterraneo tornino ad essere centrali nella politica dell'Europa"*. *"Nei confronti del nostro paese poi l'Europa, - conclude - "dovrebbe essere una madre, ma spesso è una matrigna"*.

La stoccata del presidente di Assoport arriva in riferimento alla procedura d'infrazione che la direzione generale della Commissione Europea ha avviato nei confronti delle Autorità di Sistema Portuale italiane sulla riscossione dei canoni di concessione.

L'argomento, al momento, è quello **più caldo** sul piatto della Authority. La questione è stata al centro dell'animato dibattito, avvenuto sempre nell'ambito di Med Ports, tra i presidenti delle Autorità di Sistema portuale, quasi tutti presenti (9 presidenti su 15) e la stampa di settore (oltre alla redazione di Corriere marittimo -The MediTelegraph, Ship2Shore, Messaggero marittimo e Gazzetta marittima).

MED Ports visita il porto di Livorno / FOTO

di Lucia Nappi

LIVORNO – Visita al porto di Livorno per gli operatori e gli esperti dei porti mediterranei ed europei partecipanti alla manifestazione internazionale "MED Ports Exhibition and Conference 2018 - VI° edizione", in svolgimento a Livorno dal 17 al 19 aprile presso il Grand Hotel Palazzo.

MED Ports è l'evento itinerante che, ogni edizione, sceglie un importante porto mediterraneo per presentare un ciclo di conferenze dedicate ai porti e ai traffici commerciali attraverso il Mediterraneo. Con l'edizione di Livorno è la prima volta che la manifestazione si svolge in Italia, nell'ottobre scorso il porto di Barcellona aveva ospitato l'edizione 2017, mentre per il 2019 MED Ports sarà a Casablanca.

La visita organizzata dalla Authority ha condotto, ieri mattina, i partecipanti al convegno alla scoperta dei terminal e delle banchine labroniche



Dopo essere stati accolti a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema, per un incontro con il presidente **Stefano Corsini**, la delegazione internazionale è stata accompagnata all'interno del porto.

Terminal Darsena Toscana



La prima tappa del tour ha visto protagonista il Terminal Darsena Toscana, la banchina dedicata al traffico dei container. Dopo una breve sosta per scattare qualche foto alla Torre del Marzocco, l'antico edificio mediceo nella parte sud della banchina, l'attenzione della delegazione si è spostata sugli elementi principali: le 8 gru (gentry creanes) per la movimentazione dei container; suddivise settorialmente



la zona dedicata ai container reefer alimentati elettricamente e dove si svolgono i controlli delle merci, i 3 fasci di binari con le gru RTG a cavaliere per il trasbordo dei container sulla ferrovia, gli uffici, le aree di manovra e deposito container.

Terminal LTM (Livorno Terminal Marittimo) sede dei traffici delle Autostrade del Mare dedicato ai ro-ro per le linee dei traghetti per Sardegna, Sicilia e Tunisia delle linee Moby e Tirrenia.



- segue

Interporto Amerigo Vespucci, situato nell'immediato retroterra a 5 Km di distanza dal porto, visita ai magazzini per il deposito della merce refrigerata.

Terminal Crociere dedicato ai traffici di navi da crociera e dei traghetti per i collegamenti con Corsica e Sardegna

Banchina Alto Fondale: con accosti dedicati a merci varie, forestali e container, ma anche di navi da crociera è qui infatti che si trova il terminal di accoglienza per i crocieristi.

Il convegno, oggi e domani si sviluppa attorno alle discussioni sulle opportunità e criticità del traffico merci in ambito mediterraneo. Gli interventi prevedono 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.

Intervengono :

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

Zeno D'Agostino, presidente di Assoport,

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 Maaouni 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).Inter

Livorno, Assoportivi interviene alla conferenza Med Ports

LIVORNO - Si è svolta oggi la conferenza stampa di **Assoportivi** di illustrazione dei dati statistici già pubblicati lo scorso 23 marzo, nonché di presentazione della versione dimostrativa del nuovo portale dell'Associazione.

La stessa è avvenuta nel corso della **Med Ports Conference 2018**, per la prima volta tenuta in Italia, con il presidente di Assoportivi – ospite d'onore della Conferenza - che ha tenuto una relazione sull'importanza del ruolo del Mediterraneo nello scenario portuale mondiale.

Inevitabilmente, il **presidente di Assoportivi Zeno D'Agostino** ha aperto la conferenza stampa ribadendo quanto già espresso due giorni fa in relazione alla notizia di **procedura di infrazione da parte della Commissione Europea alle Autorità di Sistema Portuale per non aver pagato le imposte fiscali sui canoni riscossi**. *“Stiamo già mettendo in opera tutte le nostre competenze e, come ho detto, stiamo chiedendo a tutte le Associazioni del cluster marittimo-portuale di lavorare insieme per questo obiettivo comune e importante,”* ha commentato D'Agostino.

D'Agostino ha poi illustrato con dei grafici illustrativi della serie storica statistica dei movimenti portuali il peso costante e effettivo che il settore ha avuto e ha sull'economia del Paese.

“Ricordo a tutti che il nostro settore è trainante per l'economia italiana, generando un PIL importante e occupando molte persone,” ha proseguito mostrando in dettaglio tutti i dati ai presenti.

In chiusura è stata mostrata la versione dimostrativa del nuovo portale Assoportivi, che mira ad una comunicazione più efficace e moderna con l'integrazione dei social network e con un'interattività accessibile.

“Il nuovo portale ha l'obiettivo di comunicare con tutti i nostri associati, con i player del settore e con il pubblico generalista interessato. E' stato realizzato in un formato semplice e graficamente innovativo, ricco di informazioni che mettiamo a disposizione di tutti,” ha concluso il presidente.

Informare

Assoporti ha presentato una versione dimostrativa del suo nuovo portale web

D'Agostino: il sito ha l'obiettivo di comunicare con tutti i nostri associati, con i player del settore e con il pubblico

Oggi a Livorno, in occasione dello svolgimento della Med Ports Conference 2018, l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha illustrato i dati statistici relativi all'attività dei porti nazionali svolta nel 2017, già pubblicati lo scorso 23 marzo, e ha presentato la versione dimostrativa del nuovo portale web dell'associazione. Inoltre il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, ospite d'onore della conferenza, ha tenuto una relazione sull'importanza del ruolo del Mediterraneo nello scenario portuale mondiale.

Nell'occasione D'Agostino ha ribadito quanto già espresso due giorni fa in relazione alla notizia di procedura di infrazione da parte della Commissione Europea alle Autorità di Sistema Portuale per non aver pagato le imposte fiscali sui canoni riscossi. «Stiamo già mettendo in opera - ha spiegato - tutte le nostre competenze e, come ho detto, stiamo chiedendo a tutte le associazioni del cluster marittimo-portuale di lavorare insieme per questo obiettivo comune e importante». D'Agostino ha poi illustrato, con dei grafici illustrativi della serie storica statistica dei movimenti portuali, peso costante e effettivo che il settore ha avuto e ha sull'economia del Paese. «Ricordo a tutti - ha sottolineato - che il nostro settore è trainante per l'economia italiana, generando un PIL importante e occupando molte persone».

In chiusura è stata mostrata la versione dimostrativa del nuovo portale Assoporti che mira ad una comunicazione più efficace e moderna con l'integrazione dei social network e con un'interattività accessibile. «Il nuovo portale - ha specificato D'Agostino - ha l'obiettivo di comunicare con tutti i nostri associati, con i player del settore e con il pubblico generalista interessato. È stato realizzato in un formato semplice e graficamente innovativo, ricco di informazioni che mettiamo a disposizione di tutti».

D'Agostino: "L'Europa più che madre, matrigna" /MED Ports

di Lucia Nappi

In svolgimento a Livorno Med Ports, la conferenza internazionale dedicata all'impatto ed al ruolo dei porti del Mediterraneo nell'economia globale - Nelle sessioni della prima giornata, svolta ieri, focus su *"Strategie di investimento dei porti mediterranei e sviluppo di infrastrutture per una crescita competitiva"*.

"Una due giorni per immergerci nel Mediterraneo che presto tornerà ad essere centrale per l'Europa e l'Italia" dice **Zeno D'Agostino**, presidente di Assoport, intervenuto in apertura della Conferenza.

"Il Mediterraneo avrebbe dovuto essere una zona di libero scambio, ma la crisi politica del Medio oriente, le instabilità dei governi del nord Africa hanno cambiato questa previsione".

Citando *"Connectography"* di Parag Khanna, il presidente di Assoport delinea la mappa geopolitica mondiale. La scacchiera dei continenti e del loro ruolo politico ed economico in una visione del mondo totalmente cambiata, negli ultimi due anni, rispetto a quanto eravamo abituati.

Gli **Stati Uniti** con la presidenza di Trump sono diventati i paladini della politica della chiusura ai traffici globali in una visione protezionistica, che è stato poi il tema centrale della campagna elettorale di Trump e che ne ha determinato la vittoria. La **Cina** tradizionalmente chiusa, si è aperta invece al dialogo, soprattutto in ambito commerciale. Ed infine l'**Europa**, secondo D'Agostino, responsabile di aver fallito perché carente di una visione economica unitaria e tanto meno di una politica portuale. *"l'importanza che la portualità e il Mediterraneo tornino ad essere centrali nella politica dell'Europa"*. *"Nei confronti del nostro paese poi l'Europa, - conclude - "dovrebbe essere una madre, ma spesso è una matrigna"*.

La stoccata del presidente di Assoport arriva in riferimento alla procedura d'infrazione che la direzione generale della Commissione Europea ha avviato nei confronti delle Autorità di Sistema Portuale italiane sulla riscossione dei canoni di concessione.

L'argomento, al momento, è quello **più caldo** sul piatto della Authority. La questione è stata al centro dell'animato dibattito, avvenuto sempre nell'ambito di Med Ports, tra i presidenti delle Autorità di Sistema portuale, quasi tutti presenti (9 presidenti su 15) e la stampa di settore (oltre alla redazione di Corriere marittimo -The MediTelegraph, Ship2Shore, Messaggero marittimo e Gazzetta marittima).

L'ECONOMIA DEL MARE

PIATTAFORMA EUROPA
OGGI INCONTRO DI ALTO LIVELLO
PER FARE IL PUNTO SUI LAVORI
DELLA NUOVA PIATTAFORMA

Medports, il futuro tra Livorno e Ue «Bloccare la procedura d'infrazione»

All'hotel Palazzo l'analisi del quadro portuale internazionale

'MEDPORTS' sesta edizione, per la prima volta in Italia, è partita ieri all'hotel Palazzo con una articolazione internazionale su sette sessioni tematiche e una cinquantina di stand commerciali o di presentazione di alcuni porti, italiani e non. Nell'ambito della prima giornata di 'Medports' c'è stata anche l'assemblea straordinaria di Assoport, l'associazione delle autorità portuali di sistema, presieduta dal presidente Zeno D'Agostino con la presenza di altri otto presidenti su quindici. Significativo il richiamo di D'Agostino al governo che non c'è: occorre fare presto e specialmente occorre che a Bruxelles le nostre rappresentanze si diano da fare per contrastare l'attuale apertura della procedura d'infrazione contro l'Italia preannunciata dalla DG Concorrenza sugli aiuti di Stato in merito alle concessioni doganali.

IN APERTURA dei due giorni dei lavori i saluti del direttore dell'organizzazione, Rory James Doyte, del presidente Zeno D'Agostino, dell'assessore comunale Aurigi in rappresentanza del sindaco Nogarin e del presidente dell'Authority di sistema Stefano Corsini, hanno sottolinea-

to l'importanza del Mediterraneo in un quadro internazionale dell'economia e della logistica; con tutte le incognite legate a uno scenario geo-politico che sta rapidamente cambiando, sia per le minacciate (e in parte già attuale) misure di protezionismo commerciale degli Usa, sia per le aperture, anch'esse con aspetti ancora da chiarire, da parte della Cina e della sua nuova

'Via della seta', sia infine per i venti di guerra ad est. La scelta di 'Medports' di venire a Livorno per la sua prima edizione in Italia è stata sottolineata come riconoscimento del sistema portuale Livorno-Piombino in una visione mediterranea anche in relazione ai progetti di potenziamento del porto attraverso la Darsena Europa. Senza trascurare però la sottolineatura del pre-

sidente di Assoport D'Agostino sul rischio di un eccesso di cultura del container rispetto alla valenza di altri traffici con altrettanto valore aggiunto, come i ro/ro e i passeggeri.

E' STATO anche programmato per oggi, con gli ospiti internazionali convenuti, un incontro di alto livello per parlare della Piattaforma Europa e fare il punto della situazione sullo stato di avanzamento dei lavori. L'appuntamento è nell'auditorium dell'Acquario di Livorno alle 11 con il presidente dell'Authority Stefano Corsini, e due esperti di settore: Leonardo Piccini, dell'Irpet, che parlerà degli investimenti e delle prospettive di sviluppo della Piattaforma Europa, e l'avvocato Paolo Piacenza, che svilupperà un'analisi sul project financing in Italia e sulle sue potenzialità quale strumento per realizzare le grandi infrastrutture portuali. Ieri c'è stata anche una conferenza stampa sugli sviluppi del terminal container oggi di particolare rilievo per il Gtp, gruppo di investimenti portuali entrato nell'orbita dei fondi d'investimento.

A.F.



VIA Ad aprire i lavori il presidente dell'Authority Stefano Corsini

PORTI » A LIVORNO L'EURO-SUMMIT «Finalmente i nostri scali guardano fuori dai confini»

Il numero uno di Assoportri: finora ci siamo occupati solo del mercato nazionale. Siamo primi in Europa sul fronte passeggeri e terzi su quello delle merci

► LIVORNO

«Dalle euro-statistiche risulta che il nostro Paese ha il primo sistema portuale di tutto il Vecchio Continente per movimento passeggeri ed è al terzo posto per il movimento merci dietro Olanda e Inghilterra, seguiti dalla Spagna, e la Germania non c'è». A fare la fotografia della situazione della portualità made in Italy è stato **Zeno D'Agostino**, numero uno **de l'Assoportri** di Trieste e presidente di Assoportri, l'organizzazione di categoria che raggruppa le istituzioni portuali italiane.

Lo ha sottolineato in un incontro a margine dell'assise internazionale di Med Ports: per la prima volta arriva in Italia e questo - il presidente **de l'Assoportri** **Stefano Corbelli** non lo nasconde affatto, anzi lo rivendica - rende ancor più importante che sia stata scelta Livorno come sede. Tiene banco anche oggi al Grand Hotel Palazzo richiamando

esperti e operatori da mezza Europa.

Per il presidentissimo di Assoportri il traffico dei porti è «strettamente correlato all'andamento del Pil nazionale». Non è una ovvietà: se lo dice è per ripetere che «la stragrande maggioranza dei nostri porti non lavora per un bacino di mercato che non sia quello nazionale». Ma D'Agostino pronostica che qualcosa possa cambiare in futuro. Non per tutti, però: «Probabilmente, visti gli sforzi che stiamo facendo in alcuni porti vedremo, spero, nei prossimi anni un andamento non così omogeneo»: dipenderà dal fatto che alcuni scali avranno fatto il salto per acquisire una dimensione davvero internazionale.

Ma D'Agostino ha messo il dito nella piaga anche per quanto riguarda la notizia della possibile apertura di una procedura d'infrazione da parte dell'Unione europea sulla applicazione della tassazione li-

scale sulle entrate delle Autorità portuali: «Non mi sembra che fosse il momento più adatto per fare un atto di questo tipo nei confronti di un governo che qualcuno mi ha detto che c'è: sappiamo tutti qual è la situazione attuale. E cioè che si sta trattando a Roma la formazione di un nuovo governo».

A giudizio del leader di Assoportri, se l'Unione europea aveva qualcosa da dire «poteva aspettare un momento migliore, oppure anticiparlo, poteva farlo anche un anno fa, visto che si danno tempistiche ristrette, anche perché la risposta che si deve dare è una risposta che presuppone una scelta politica».

Poi D'Agostino ha illustrato brevemente alcuni numeri, a partire dal totale dei movimenti delle autorità di sistema italiana (oltre 501 mila, più 1,6%), con 52 milioni di passeggeri.

Il presidente ha annunciato anche le ultime novità in casa Assoportri: la presentazione del

rapporto sulle statistiche, ovvero l'acquisizione di dati statistici in forma standard che raccolgono tutti i dati relativi ai porti italiani, e ha illustrato il nuovo portale istituzionale, un investimento tecnologico e anche cognitivo su quelle che sono le informazioni che l'associazione potrà diffondere puntualmente. «Abbiamo ancora le statistiche della europea della portualità gestite da Eurostat che acquisisce i dati sui porti italiani da Istat e mi permetto di dire che i dati Istat non sono i dati reali della portualità italiana».

Infine la presentazione del nuovo portale: «Finalmente - ha concluso - non solo abbiamo una banca dati, ma cerchiamo di dare un dato filtrato attraverso un nuovo sistema di comunicazione con tutti: si tratta di un portale completo che chiamare sito mi pare riduttivo, e da oggi cominceremo a inserire contenuti».

Nel pomeriggio, sempre a Livorno, approfittando della manifestazione si è tenuta anche l'assemblea di Assoportri.



L'INTERVENTO

TASSAZIONE DEI PORTI L'UE VUOLE AFFERMARE IPOTESI INSOSTENIBILI

GIUSEPPE M. GIACOMINI

È DEL TUTTO pacifico che le **Authority** di sistema sono Autorità pubbliche di regolazione che non svolgono attività di impresa.

L'ARTICOLO >> 12

L'inviato QUARATI e GALLOTTI >> 12

■ L'INTERVENTO

L'ITALIA RESPINGA CON FERMEZZA IL TENTATIVO DI EQUIPARARE LE **AUTHORITY** ALLE IMPRESE

GIUSEPPE M. GIACOMINI

La minaccia della Commissione Ue (DG Competition) di aprire una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per il fatto che le **Authority** di sistema portuale sono esentate da imposizione fiscale per le attività da esse svolte nell'ambito delle loro funzioni di regolazione, appare francamente discutibile.

La Commissione sosterebbe che tale esenzione fiscale può costituire "aiuto di Stato" e che ciò rappresenta un indebito vantaggio in danno di altri porti europei con conseguente distorsione delle regole di concorrenza nell'ambito del mercato unico.

La posizione assunta, allo stato, dalla Commissione risente della nozione di impresa che, senza dubbio, secondo una consolidatissima giurisprudenza della Corte di Giustizia, ricomprende qualunque entità, pubblica o privata che sia, per il solo fatto che tale entità svolga una attività economica su un mercato. Anche un Ministero, limitatamente a tale eventuale segmento di competenze, potrebbe pertanto essere qualificato, in taluni casi, come impresa e così pu-

re una attività, o parte di essa, che l'ordinamento nazionale qualifichi in via generale come "no profit".

Resta il fatto che le **Authority**

di sistema portuale non sembrano davvero svolgere attività economica tipiche di un'impresa che operi su un mercato in regime di concorrenza.

È pur vero che il mercato europeo dei porti esiste ed è certamente vero che tra i porti europei vi è concorrenza. Non è quindi in dubbio che le regole della "fair competition" trovino applicazione in questo comparto e che, così pure, trovi applicazione la materia degli "aiuti di Stato". Occorre però essere chiari sui principi fondamentali. Un esempio forse provocatorio aiuta a capire per analogia: come noto, l'armonizzazione fiscale in materia di imposte dirette non esiste (ancora) in ambito europeo e ciò determina un indubbio vantaggio competitivo per i Paesi membri che fanno uso di questo strumento.

In questo caso, peraltro, non è affatto agevole immaginare l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti di tali

Paesi membri, dei loro Ministeri competenti e delle loro Agenzie delle entrate per il

solo fatto che le imposte dirette siano particolarmente vantaggiose ed attraggano persone fisiche e giuridiche di altri Paesi membri ove dette imposte siano superiori. Un ministero, nel definire le aliquote di imposta sul piano generale, non svolge certamente una attività di impresa, né potrebbe configurarsi l'applicazione delle disposizioni Ue in materia di concorrenza ed aiuti.

Ben diverso il caso della cosiddetta "tax ruling" di favore, peraltro ampiamente praticata da taluni Paesi membri e condannata dalla Commissione in quanto "aiuto di Stato", che mira ad attrarre la sede fiscale/operativa (Irlanda, Lussemburgo...) di determinate imprese multinazionali stabilite in Europa attraverso la negoziazione, benevolmente "tailor made", del carico fiscale.

Tornando ora al punto, è bene ricordare che la questione attiene gli oneri concessori che vengono pagati quale corrispettivo della occupazione di aree del demanio marittimo/

- segue

portuale e che tali oneri concessori vengono riscossi dalle Authority in quanto soggetti che costituiscono espressione formale e sostanziale dello Stato italiano da cui dipendono.

Gli oneri concessori non si vede davvero come, in questa indiscutibile premessa, possano rappresentare il provento di una attività di impresa, come tale soggetta a imposizione fiscale a carico del percipiente che, a quanto consta, neppure riceve un compenso per il servizio reso (se vi fosse, solo quello potrebbe essere gravato da imposte e non certo l'importo del canone concessorio riscosso).

Vale altresì la pena di sottolineare che l'attuale posizione della Commissione, si pone anche in contrasto con il recente indirizzo che la Commissione ha varato nel maggio 2017 approvando le nuove norme in materia di aiuti di Stato che esonerano da tale disciplina gli investimenti pubblici nei porti fino a 150 milioni nei porti marittimi e fino a 50 milioni nei porti interni. Certamente stiamo parlando di un diverso ambito ma resta il fatto che la linea di tendenza è, in generale, quello di promuovere lo sviluppo e l'ammmodernamento di un settore strategico per l'Ue. Ove poi taluni Stati membri adottassero politiche fiscali per sé penalizzanti e non richieste dal diritto euro unitario non si vede come ciò possa costituire il parametro di riferimento per tutti.

Quanto all'Italia, è del tutto pacifico che le Authority di sistema sono Autorità pubbliche di regolazione che non svolgono attività di impresa e che certamente non è tale la mera riscossione dei canoni concessori delle aree demaniali soggette alla loro giurisdizione per conto dello Stato.

Quale sia la natura delle Authority (sotto la vecchia normativa) è stato d'altronde

chiarito in numerose sentenze della Corte di Giustizia e tale natura, soprattutto oggi (dopo la riforma) appare connotata da una funzione pubblicistica, meramente regolatoria che esclude, di per sé, ogni coinvolgimento di natura imprenditoriale capace di

generare inammissibili conflitti di interesse con coloro (imprese) che nel porto operano o che ne utilizzano le infrastrutture.

Basti, ad esempio, ricordare la sentenza 10/9/14 della Corte Ue in C-271/13 dove, pur escludendo l'attribuzione alla persona del Presidente di una Authority (Brindisi) l'attribuzione prevalente e caratterizzante di poteri di "imperio", espressione della sovranità statale, non si contesta la natura pubblicistica dell'Authority, anche se alla base di molte delle determinazioni/atti di gestione che da essa promanano si collocano (ovviamente) valutazioni di carattere economico doverosamente orientate all'interesse e allo sviluppo del sistema portuale che detta Autorità governa e non certo all'interesse del proprio profitto). Non è per questa via che si persegue l'interesse dell'Europa e non è questo il modo pertinente per affermare le regole del mercato interno. Confido che la Commissione saprà prendere atto della reale portata del problema e delle oggettive ragioni che lo Stato italiano saprà sostenere con competenza, pacatezza e fermezza.

L'autore è avvocato specializzato in diritto dell'Ue

L'Italia respinga il tentativo di equiparare le Authority alle imprese

Il punto di vista dell'avvocato Giuseppe M. Giacomini

La minaccia della Commissione Ue (**DG Competition**) di aprire una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per il fatto che le Authority di sistema portuale sono esentate da imposizione fiscale per le attività da esse svolte nell'ambito delle loro funzioni di regolazione, appare francamente discutibile. La Commissione sosterebbe che tale esenzione fiscale può costituire "aiuto di Stato" e che ciò rappresenta un indebito vantaggio in danno di altri porti europei con conseguente distorsione delle **regole di concorrenza** nell'ambito del mercato unico.

La posizione assunta, allo stato, dalla Commissione risente della nozione di impresa che, senza dubbio, secondo una consolidatissima giurisprudenza della Corte di Giustizia, ricomprende qualunque entità, pubblica o privata che sia, per il solo fatto che tale entità svolga una attività economica su un mercato. Anche un Ministero, limitatamente a tale eventuale segmento di competenze, potrebbe pertanto essere qualificato, in taluni casi, come impresa e così pure una attività, o parte di essa, che l'ordinamento nazionale qualifichi in **via generale come "no profit"**.

Resta il fatto che le Authority di sistema portuale non sembrano davvero svolgere attività economica tipiche di un'impresa che operi su un mercato in regime di concorrenza. È pur vero che **il mercato europeo dei porti** esiste ed è certamente vero che tra i porti europei vi è concorrenza. Non è quindi in dubbio che le regole della "fair competition" trovino applicazione in questo comparto e che, così pure, trovi applicazione la materia degli "aiuti di Stato". Occorre però essere chiari sui principi fondamentali. Un esempio forse provocatorio aiuta a capire per analogia: come noto, l'armonizzazione fiscale in materia di imposte dirette non esiste (ancora) in ambito europeo e ciò determina un indubbio vantaggio competitivo per i Paesi membri che **fanno uso di questo strumento**.

In questo caso, peraltro, non è affatto agevole immaginare l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti di tali Paesi membri, dei loro Ministeri competenti e delle loro **Agenzie delle entrate** per il solo fatto che le imposte dirette siano particolarmente vantaggiose ed attraggano persone fisiche e giuridiche di altri Paesi membri ove dette imposte siano superiori. Un ministero, nel definire le aliquote di imposta sul piano generale, non svolge certamente una attività di impresa, né potrebbe configurarsi l'applicazione delle disposizioni Ue in materia di concorrenza ed aiuti.

-segue

Ben diverso il caso della cosiddetta "tax ruling" di favore, peraltro ampiamente praticata da taluni Paesi membri e condannata dalla Commissione in quanto "aiuto di Stato", che mira ad attrarre la sede fiscale/operativa (Irlanda, Lussemburgo...) di determinate imprese multinazionali stabilite in Europa attraverso la negoziazione, benevolmente "tailor made", del carico fiscale. Tornando ora al punto, è bene ricordare che la questione attiene gli oneri concessori che vengono pagati quale corrispettivo della occupazione di aree del demanio marittimo/portuale e che tali oneri concessori vengono riscossi dalle Authority in quanto soggetti che costituiscono espressione formale e sostanziale dello Stato italiano da cui dipendono. **Gli oneri concessori** non si vede davvero come, in questa indiscutibile premessa, possano rappresentare il provento di una attività di impresa, come tale soggetta a imposizione fiscale a carico del percipiente che, a quanto consta, neppure riceve un compenso per il servizio reso (se vi fosse, solo quello potrebbe essere gravato da imposte e non certo l'importo del canone concessorio riscosso).

Vale altresì la pena di sottolineare che l'attuale posizione della Commissione, si pone anche in contrasto con il recente indirizzo che **la Commissione ha varato nel maggio 2017** approvando le nuove norme in materia di aiuti di Stato che esonerano da tale disciplina gli investimenti pubblici nei porti fino a 150 milioni nei porti marittimi e fino a 50 milioni nei porti interni. Certamente stiamo parlando di un diverso ambito ma resta il fatto che la linea di tendenza è, in generale, quello di promuovere lo sviluppo e l'ammodernamento di un settore strategico per l'Ue.

Ove poi taluni Stati membri adottassero politiche fiscali per sé penalizzanti e non richieste dal diritto euro unitario non si vede come ciò possa costituire il parametro di riferimento per tutti.

Quanto all'Italia, è del tutto pacifico che **le Authority di sistema sono Autorità pubbliche di regolazione** che non svolgono attività di impresa e che certamente non è tale la mera riscossione dei canoni concessori delle aree demaniali soggette alla loro giurisdizione per conto dello Stato.

Quale sia la natura delle Authority (sotto la vecchia normativa) è stato d'altronde chiarito in numerose sentenze della **Corte di Giustizia** e tale natura, soprattutto oggi (dopo la riforma) appare connotata da una funzione pubblicistica, meramente regolatoria che esclude, di per sé, ogni coinvolgimento di natura imprenditoriale capace di generare inammissibili conflitti di interesse con coloro (imprese) che nel porto operano o che ne utilizzano le infrastrutture.

Basti, ad esempio, ricordare la sentenza 10/9/14 della Corte Ue in C-271/13 dove, pur escludendo l'attribuzione alla persona del Presidente di una Authority (Brindisi) l'attribuzione prevalente e caratterizzante di poteri di "imperio", espressione della sovranità statale, non si contesta la natura pubblicistica dell'Authority, anche se alla base di molte delle determinazioni/atti di gestione che da essa promanano si collocano (ovviamente) valutazioni di carattere

- segue

economico doverosamente orientate all'interesse e allo sviluppo del sistema portuale che detta **Autorità governa e non certo all'interesse del proprio profitto**).

Non è per questa via che si persegue l'interesse dell'Europa e non è questo il modo **pertinente per affermare le regole del mercato interno**.

Confido che la **Commissione** saprà prendere atto della reale portata del problema e delle oggettive ragioni che lo Stato italiano saprà sostenere con competenza, pacatezza e fermezza.

LA LETTERA ALLA COMMISSIONE PARTIRÀ ENTRO L'INIZIO DI MAGGIO

Roma studia le contromosse giuridiche

Gli esperti del ministero insistono sulla natura pubblica degli enti portuali

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Qualcosa è cambiato, almeno nell'atteggiamento. L'Italia è decisa a replicare alla Commissione e pronta ad aprire il fronte giuridico.

Nella riunione di emergenza convocata ieri al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il governo ha deciso di tenere duro e di affidare la prima controffensiva alla Struttura di missione. La lettera di risposta all'Europa potrebbe partire subito dopo il lungo ponte di primavera, quello che si concluderà con il primo maggio. Già nei prossimi giorni comunque i due professori incaricati di

scrivere la controffensiva legale, Maurizio Maresca e Stefano Zunarelli, cominceranno a lavorare per rafforzare la tesi da contrapporre a quella dei funzionari di Bruxelles. «Non c'è fretta comunque - racconta una fonte del ministero - i 30 giorni di tempo per intavolare la trattativa con l'Ue partono dall'arrivo del documento firmato dalla Commissione, in lingua italiana. Ad oggi è stato spedito solo quello in inglese».

Il senso della **replica** è sempre lo stesso: le **Authority** italiane sono statali. Si tratta di enti pubblici e tutto l'impianto accusatorio dell'Europa si poggia sull'assunto contrario:



Delrio

che le autorità di sistema portuale siano sostanzialmente imprese. Il fronte politico dell'offensiva in Europa invece ancora non si è mosso. In fondo la firma in calce alla lettera è di un alto burocrate di Bruxelles e il governo al momento preferisce agire su quel livello. La mancanza di un governo non condiziona i rapporti di forza, almeno secondo le analisi degli esperti della task force. La regia della strategia è stata affidata a

Mauro Coletta il direttore del trasporto marittimo. Qualcosa è cambiato nell'atteggiamento dell'Italia, ma il rischio è che comunque alla fine il risultato non sarà diverso. Perché anche per gli altri Paesi già colpiti dal provvedimento di Bruxelles - Francia, Belgio e Olanda - il destino è sembrato segnato sin da subito. Difficile sostenere che l'Italia possa fare una fine diversa, magari dribblando i rilievi della *Dg Competition*. Ed è per questo che prendere tempo con l'Europa per una battaglia difficile da vincere, potrebbe servire ad elaborare un nuovo assetto per i porti, cancellando la riforma di Delrio.

LA CONFERENZA ESPO NEL 2019 A LIVORNO: «BRUCIATE» NAPOLI E GENOVA

Tasse, Assoportivi cerca un'alleanza con la Spagna

D'Agostino: «Europa troppo matrigna, la politica ci difenda»

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

LIVORNO. Mettersi contro la Commissione non è possibile. Aprire un discorso di tipo politico, invitando il prossimo governo a farsi carico del tema portuale, non solo è possibile ma anche necessario.

Leri alla fiera internazionale Med Ports 2018 erano presenti alcuni dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, in primis il numero uno di Assoportivi, Zeno D'Agostino, chiamato a fare gli onori di casa al pari del presidente dell'Adsp Livorno-Piombino, Stefano Corsini.

L'Associazione dei porti ha presentato un nuovo sito Internet che si propone anche come grande portale statistico sulle banchine italiane, ma a scaldare gli animi (nel pomeriggio si è tenuta l'assemblea che ha assegnato proprio a Livorno il compito di ospitare nel 2019 la conferenza annuale dei porti europei: le altre città candidate erano Genova e Napoli) è stata indubbiamente la richiesta, avanzata dalla Commissione Ue, di far pagare alle Authority le imposte su concessioni e autorizzazioni.

D'Agostino non ha risparmiato ancora qualche stoccata a un'Europa che dovrebbe essere «un po' più madre e un po' meno matrigna» ma intanto si è discusso sulla linea da tenere con Bruxelles. Posto che alla Commissione non si può chiudere la porta in faccia, diventa

necessario mettere in evidenza la realtà dei fatti. Dunque, se è vero che i porti non possono pagare le imposte chieste dall'Europa perché sono emanazione dello Stato, enti pubblici con bilancio pubblico (la cui attività di impresa si riduce, in base all'ultima riforma di settore, a quote di minoranza in società intermodali), è altrettanto vero che nulla vieta a un prossimo governo di rivedere (o decidere di non rivedere) questi aspetti.

Insomma, spiega D'Agostino, la questione è politica, e quello che dovrebbe fare l'attuale governo è prima di tutto rappresentare al prossimo esecutivo, quale che sarà, lo stato attuale delle cose.

Certamente però, dice Pietro Spirito, presidente dei porti di Napoli e Salerno, la Commissione non può fingere che i porti europei siano tutto uguali e tutti in concorrenza tra loro. L'Europa infatti ha dato una veste unica agli enti aeroportuali, alle infrastrutture ferroviarie, ma non alle banchine, che in ogni Paese sono regolate diversamente, benché oggi prevalga la forma societaria, anche pubblica, piuttosto che l'ente come diretta emanazione del governo, così come previsto in Italia dalla riforma Delrio del 2016.

Forse - è l'ipotesi lanciata dal presidente dei porti sardi, Massimo Deiana - l'obiettivo di Bruxelles potrebbe essere proprio quello di cambiare la

natura pubblicistica dei porti. Ma non è con una lettera che si possono cambiare le cose. Spirito ricorda che «su servizi e infrastrutture ferroviarie, a livello europeo si è cominciato a lavorare dal 1991, e si sono realizzati in seguito tre pacchetti legislativi».

La discussione delle regole sui porti dovrà essere insomma uno degli orizzonti del nuovo governo, in contesto come emerge dalle statistiche Assoportivi presentate ieri, Italia risulta essere il terzo Paese europeo, dopo Paesi Bassi, Gran Bretagna e prima della Spagna per traffico merci portuali. Temi che presto, si è stabilito all'assemblea che ha anche approvato il bilancio associativo, saranno condensati in un documento comune di specificazione a firma, è l'auspicio, di tutte le associazioni del comparto marittimo - portuale.

Un tema insomma che non può essere trascurato, anche se tra i presidenti rimane la sensazione che dietro alla lettera Ue ci sia «la gamba tesa di qualche terzino olandese, o il rude contropiede di qualche attaccante belga» come dice Pino Musolino, presidente del porto di Venezia.

Intanto, proprio nel quadro di Espo, D'Agostino sonderà un possibile percorso comune con la Spagna, altro Paese raggiunto dalla lettera della Commissione sulle tasse, e che come l'Italia ha una struttura dei porti centralizzata e pubblica.

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI

Tasse, Assoportisti cerca un'alleanza con la Spagna

Livorno - Mettersi contro la Commissione non è possibile. Aprire un discorso di tipo politico, invitando il prossimo governo a farsi carico del tema portuale, non solo è possibile ma anche necessario.

DALL'INVIATO ALBERTO QUARATI - APRILE 18, 2018

[I CONDIVIDI](#)

Livorno - Mettersi contro la Commissione non è possibile. Aprire un discorso di tipo politico, invitando il prossimo governo a farsi carico del tema portuale, non solo è possibile ma anche necessario.

Mercoledì alla **fiera internazionale Med Ports 2018** erano presenti alcuni dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, in primis **il numero uno di Assoportisti, Zeno D'Agostino**, chiamato a fare gli onori di casa al pari del presidente dell'Adsp Livorno-Piombino, Stefano Corsini.

L'Associazione dei porti ha presentato un nuovo sito Internet che si propone anche come grande portale statistico sulle banchine italiane, ma a scaldare gli animi (nel pomeriggio si è tenuta l'assemblea che ha assegnato proprio a Livorno il compito di ospitare nel 2019 la conferenza annuale dei porti europei: **le altre città candidate erano Genova e Napoli**) è stata indubbiamente la richiesta, avanzata dalla Commissione Ue, di far pagare alle Authority le imposte su concessioni e autorizzazioni.

D'Agostino non ha risparmiato ancora qualche stoccata a un'Europa che dovrebbe essere «un po' più madre e un po' meno matrigna» ma intanto si è discusso sulla linea da tenere con Bruxelles. Posto che alla **Commissione** non si può chiudere la porta in faccia, diventa necessario mettere in evidenza la realtà dei fatti. Dunque, se è vero che i porti non possono pagare le imposte chieste dall'Europa perché sono emanazione dello Stato, enti pubblici con bilancio pubblico (la cui attività di impresa si riduce, in base all'ultima riforma di settore, a quote di minoranza in società intermodali), è altrettanto vero che nulla vieta a un prossimo governo di rivedere (o decidere di non rivedere) questi aspetti.

Insomma, spiega **D'Agostino**, la questione è politica, e quello che dovrebbe fare l'attuale governo è prima di tutto rappresentare al prossimo esecutivo, quale che sarà, lo stato attuale delle cose.

Certamente però, dice **Pietro Spirito, presidente dei porti di Napoli e Salerno**, la Commissione non può fingere che i porti europei siano tutto uguali e tutti in concorrenza tra loro. L'Europa infatti ha dato una veste unica agli enti aeroportuali, alle infrastrutture ferroviarie, ma non alle banchine, che in ogni Paese sono regolate diversamente, benché oggi prevalga la forma societaria, anche pubblica, piuttosto che l'ente come diretta emanazione del governo, così come previsto in Italia dalla riforma Delrio del 2016.

- segue

Forse - è l'ipotesi lanciata dal presidente dei porti sardi, **Massimo Deiana** - l'obiettivo di Bruxelles potrebbe essere proprio quello di cambiare la natura pubblicistica dei porti. Ma non è con una lettera che si possono cambiare le cose. Spirito ricorda che «su servizi e infrastrutture ferroviarie, a livello europeo si è cominciato a lavorare dal 1991, e si sono realizzati in seguito tre pacchetti legislativi».

La discussione delle regole sui porti dovrà essere insomma uno degli orizzonti del nuovo governo, in contesto come emerge dalle statistiche Assoportori presentate ieri, Italia risulta essere il terzo Paese europeo, **dopo Paesi Bassi, Gran Bretagna e prima della Spagna** per traffico merci portuali. Temi che presto, si è stabilito all'assemblea che ha anche approvato il bilancio associativo, saranno condensati in un documento comune di specificazione a firma, è l'auspicio, di tutte le associazioni del comparto marittimo - portuale.

Un tema insomma che non può essere trascurato, anche se tra i presidenti rimane la sensazione che dietro alla lettera Ue ci sia «la gamba tesa di qualche terzino olandese, o il rude contropiede di qualche attaccante belga» come dice **Pino Musolino, presidente del porto di Venezia**. Intanto, proprio nel quadro di Espo, D'Agostino sonderà un possibile percorso comune con la Spagna, altro Paese raggiunto dalla lettera della Commissione sulle tasse, e che come l'Italia ha una struttura dei porti centralizzata e pubblica.

BOARD DEI PORTI, ISTRUZIONI PER L'USO

Francesco Munari

L'entrata in vigore del cosiddetto "correttivo porti", e della norma di interpretazione autentica sui requisiti per le nomine, sembra aver creato una paralisi in alcune Autorità (in verità, poche) che debbono provvedere a modificare la composizione del Comitato medesimo, tra cui quella di Genova-Savona.

Secondo alcune forze politiche, siccome la norma non piace, è necessario cambiare la legge.

In argomento, ho già dissentito e continuo a pensarla allo stesso modo: i politici e gli amministratori locali devono restare fuori dai Comitati di Gestione delle Autorità di sistema portuale, perché il rapporto tra quest'ultima e i primi non va creato "dentro" l'Autorità, bensì al di fuori, nell'ambito della leale cooperazione tra amministrazioni.

Peraltro, non mi pare difficile individuare persone dotate dei requisiti di legge, disponibili a svolgere un compito utile e importante.

Allora è lecito chiedersi se, forse, le difficoltà di nomina non possano dipendere, a monte, dalle caratteristiche che le istituzioni cercherebbero nel rappresentante da esse "designato". Eppure, quando si cerca un manager, i metodi per trovarlo sono usuali e ampiamente praticati: annunci, selezioni per il tramite di soggetti specializzati, vaglio di curricula e successivi colloqui per le candidature più promettenti. Al termine di questo processo, è sostanzialmente impossibile non trovare la persona giusta.

Tra l'altro, queste metodologie garantiscono meritocrazia, trasparenza e competenza, senza privare il soggetto titolare del potere di nomina di alcuna prerogativa conferitagli dalla legge, e tanto meno del potere di scegliere la persona che, a valle dei colloqui e delle possibili indicazioni sulle modalità di svolgimento del mandato, viene ritenuta più rispondente alle esigenze dell'amministrazione interessata (comune o regione).

Non mi è chiaro quindi il motivo per cui, specie a Genova, vi siano tuttora difficoltà a nominare i componenti del Comitato di Gestione della nostra Autorità di Sistema Portuale.

Temo quindi potrebbe esservi un equivoco nel quale, tuttora, le predette amministrazioni forse cadono: il componente di cui trattasi non deve affatto essere né "vicino" alla politica (o ai politici e/o ai sindaci), né agli interessi degli stakeholders portuali, o peggio di alcuni di essi. Questa era la logica (criticabile) dei "vecchi" Comitati portuali, nei quali il fenomeno del club privé e del conflitto di interessi è stato finalmen-

te superato.

Nulla vieta, ed è anzi quanto meno molto auspicabile, che si crei poi un rapporto di collaborazione e fiducia tra nominante e nominato, ma mi parrebbe metodologicamente sbagliato cercare prima questo rapporto (ovvero "pesca-re" tra conoscenze o persone già note e gradite), quale precondizione per una scelta. Non solo. Un tale metodo appare contrario allo spirito della norma – che vuole un board di persone competenti ad aiutare il presidente nella gestione dell'Authority – e appare, soprattutto, potenzialmente strumentalizzabile da coloro che, non sempre ingiustamente, lamentano la mancanza di cambiamento all'interno del "palazzo". Insomma, di un passato che non passa.

Neppure è necessario che i candidati siano locali, né che abbiano o abbiano avuto specifici rapporti professionali col mondo imprenditoriale o politico locale: anzi, andando a cercare in quella direzione è non solo più probabile il rischio di non trovare nessuno, o di doversi accontentare di profili poco qualificati, ma è anche assai più difficile sfuggire ai rischi di *collusion* che l'ordinamento non consente ormai da qualche anno, visto che nel Comitato di Gestione non si dovrebbe entrare né per fare carriera, né per pregressi meriti acquisiti. Un ultimo suggerimento: salve pochissime eccezioni, le quote rosa nei porti sono davvero rare. Un passo in questa direzione potrebbe segnare un ulteriore positivo cambiamento nel settore.

Container, ricavi +27% nel 2017

Aumentano anche volumi e profitti

GENOVA – Sono nettamente migliorati i conti dei primi 15 operatori mondiali nel trasporto marittimo di container, che durante il 2017 hanno registrato indicatori economici in netta crescita. Secondo i dati forniti dalla società specializzata Dynamar, le prime 15 compagnie del settore i cui dati sono disponibili (non lo sono quelli del gruppo italo-svizzero Msc) nel 2017 hanno totalizzato un fatturato aggregato di 109,53 miliardi di dollari, cifra che costituisce un incremento del 27% rispetto agli 85,97 miliardi raggiunti nel 2016. Un'evidente inversione di tendenza che si riflette anche sul risultato netto dei primi 15 armatori della categoria, pari lo scorso anno a complessivi 2,1 miliardi di dollari, rispetto ai 6 miliardi di perdita netta aggregata subita nel 2016 (si tratta, precisa Dynamar, di risultati consolidati che contemplano anche altre attività, ma che sono influenzati principalmente proprio dal business del trasporto container). Ad ottenere il risultato migliore, lo scorso anno, è stata la corporation statale cinese CoscoSL, che ha archiviato un utile netto di 742 milioni di dollari (fatturato a 13,3 miliardi; +39%), mentre in fondo alla classifica si trova la compagnia sudcoreana Hyundai, che da sola ha registrato perdite per 1,1 miliardi di dollari (fatturato a 4 miliardi di dollari; +32%). Il primo operatore al mondo del settore per capacità della flotta, la danese Maersk Line, ha chiuso il 2017 con un fatturato di 23,6 miliardi (+14%) e 584 milioni di dollari di utile, mentre la terza compagnia del ranking globale, la francese Cma Cgm (la seconda è Msc), lo scorso anno ha totalizzato 21,1 miliardi di fatturato (+32%) e 701 milioni di dollari di profitti.

Porti: container, nel 2017 ricavi delle compagnie a +27%

Anno positivo per il settore: aumentano anche volumi e profitti



(ANSA) - GENOVA, 18 APR - Sono nettamente migliorati i conti dei primi 15 operatori mondiali nel trasporto marittimo di container, che durante il 2017 hanno registrato indicatori economici in netta crescita. Secondo i dati forniti dalla società specializzata Dynamar, le prime 15 compagnie del settore i cui dati sono disponibili (non lo sono quelli del gruppo italo-svizzero MSC) nel 2017 hanno totalizzato un fatturato aggregato di 109,53 miliardi di dollari, cifra che costituisce un incremento del 27% rispetto agli 85,97 miliardi raggiunti nel 2016. Un'evidente inversione di tendenza che si riflette anche sul risultato netto dei primi 15 armatori della categoria, pari lo scorso anno a complessivi 2,1 miliardi di dollari, rispetto ai 6 miliardi di perdita netta aggregata subita nel 2016 (si tratta, precisa Dynamar, di risultati consolidati che contemplan anche altre attività, ma che sono influenzati principalmente proprio dal business del trasporto container).

Ad ottenere il risultato migliore, lo scorso anno, è stata la corporation statale cinese CoscoSL, che ha archiviato un utile netto di 742 milioni di dollari (fatturato a 13,3 miliardi; +39%), mentre in fondo alla classifica si trova la compagnia sudcoreana Hyundai, che da sola ha registrato perdite per 1,1 miliardi di dollari (fatturato a 4 miliardi di dollari; +32%).

Il primo operatore al mondo del settore per capacità della flotta, la danese Maersk Line, ha chiuso il 2017 con un fatturato di 23,6 miliardi (+14%) e 584 milioni di dollari di utile, mentre la terza compagnia del ranking globale, la francese CMA CGM (la seconda è MSC), lo scorso anno ha totalizzato 21,1 miliardi di fatturato (+32%) e 701 milioni di dollari di profitti.

Ricavi in crescita nel 2017 per le compagnie

Genova - Sono nettamente migliorati i conti dei primi 15 operatori mondiali nel trasporto marittimo di container, che durante il 2017 hanno registrato indicatori economici in netta crescita.

Secondo i dati forniti dalla società specializzata Dynamar, le prime 15 compagnie del settore i cui dati sono disponibili (non lo sono quelli del gruppo italo-svizzero MSC) nel 2017 hanno totalizzato un fatturato aggregato di 109,53 miliardi di dollari, cifra che costituisce un incremento del 27% rispetto agli 85,97 miliardi raggiunti nel 2016. Un'evidente inversione di tendenza che si riflette anche sul risultato netto dei primi 15 armatori della categoria, pari lo scorso anno a complessivi 2,1 miliardi di dollari, rispetto ai 6 miliardi di perdita netta aggregata subita nel 2016 (si tratta di risultati consolidati che contemplano anche altre attività, ma che sono influenzati principalmente proprio dal business del trasporto container).

Ad ottenere il risultato migliore, lo scorso anno, è stata la corporation statale cinese CoscoSL, che ha archiviato un utile netto di 742 milioni di dollari (fatturato a 13,3 miliardi; +39%), mentre in fondo alla classifica si trova la compagnia sudcoreana Hyundai, che da sola ha registrato perdite per 1,1 miliardi di dollari (fatturato a 4 miliardi di dollari; +32%). Il primo operatore al mondo del settore per capacità della flotta, la danese Maersk Line, ha chiuso il 2017 con un fatturato di 23,6 miliardi (+14%) e 584 milioni di dollari di utile, mentre la terza compagnia del ranking globale, la francese CMA CGM (la seconda è Msc), lo scorso anno ha totalizzato 21,1 miliardi di fatturato (-32%) e 701 milioni di dollari di profitti.

Trasporto Europa

Genova nei container corre insieme a Rotterdam e Anversa

Un'analisi belga rivela che il porto ligure nel 2017 è stato fra gli scali gateway più dinamici a livello continentale, mentre Gioia Tauro non arretra la sua caduta.

Genova nel 2017 è stato, insieme a Rotterdam e ad Anversa, il porto gateway che ha fatto segnare il più alto tasso di crescita di container movimentati rispetto all'esercizio precedente. Lo rileva un'analisi del noto accademico Theo Notteboom (Università di Anversa) pubblicata su Port Economics, dove è offerta un'immagine critica di quanto accaduto in Europa a proposito della movimentazione di container nell'anno passato.

L'analisi di Notteboom prende in esame le prestazioni dei primi quindici scali continentali per quantità di container imbarcati e sbarcati ed evidenzia in primis come il totale dei teu movimentati è salito del 4,2%, mentre nel 2016 la crescita era stata di un più modesto 2,1% e nel 2015 c'era stata una flessione del 1,6%. Fra i porti che l'anno scorso hanno fatto segnare prestazioni in crescita a doppia cifra figurano Barcellona, Genova, Le Havre, Rotterdam, Pireo e Sines, mentre i due porti di transhipment di Gioia Tauro e Algeciras sono stati colpiti da cali significativi dell'attività. Rispetto ai livelli pre-crisi (2007) i primi quindici scali europei nel 2017 hanno chiuso l'esercizio con il 19,8% in più di container movimentati. Gli unici due scali ad aver movimentato meno contenitori rispetto all'anno pre-crisi sono Gioia Tauro e Amburgo. Per quest'ultimo scalo il divario con i primi due della classe si sta facendo sempre più evidente perché, se il primo porto tedesco ha frenato nel decennio passato, i due concorrenti di Olanda e Belgio hanno visto crescere i container movimentati del 27-28% nello stesso periodo.

Pireo, Sines, Valencia e Marsaxlokk sono invece i "nuovi entranti" più dinamici sulla scena continentale mentre, come detto, Genova, Rotterdam e Anversa si rivelano gli scali maggiormente in salute fra quelli che hanno il compito di servire una vasta area di mercato retrostante (in Centro Europa). A proposito delle posizioni nel ranking portuale europeo dei top 15 il capoluogo ligure era 14° nel 2007 e ha guadagnato due posizioni attestandosi nel 2017 in 12a posizione, mentre Gioia Tauro da quinto è diventato 13° a livello continentale.

Nell'esercizio in corso l'andamento positivo del primo porto container d'Italia sembra non arrestarsi perché l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale recentemente ha reso noto che Genova nei primi due mesi del 2018 ha visto crescere il traffico container del 10,6% per una movimentazione pari a 431.595 teu (erano 390.239 nel periodo gennaio-febbraio del 2017).

Nicola Capuzzo

Ravenna: approvato all'unanimità un ordine del giorno su elettrificazione banchine nel porto

(FERPRESS) – Ravenna, 18 APR – Nella seduta di ieri (per chi volesse rivederla <http://bit.ly/archivio-sedute-cc>) il consiglio comunale ha approvato un ordine del giorno (documento allegato) “sulla elettrificazione delle banchine nel porto di Ravenna”, presentato dai consiglieri Massimo Manzoli, capogruppo di Ravenna in Comune ed Emanuele Panizza del gruppo misto e sottoscritto dalla consigliera Veronica Verlicchi, capogruppo de La Pigna.

Il documento, dopo l'accettazione di alcune proposte di modifica, è stato approvato all'unanimità.

Sono intervenuti nel dibattito Cinzia Valbonesi (Pd), Andrea Vasi (Pri), Gianfilippo Nicola Rolando (Lega nord), Emanuele Panizza (gruppo misto), Mariella Mantovani (Art. 1- Mdp), Marco Turchetti (Pd).

Il Tirreno

Maxi-Darsena, Donzelli (Fdi) attacca: dove sono finiti i soldi?



Il leader toscano di Fdi Giovanni Donzelli va all'attacco sulla Darsena Europa con un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture - sottoscritta anche da compagno di partito Riccardo Zucconi - per conoscere dove siano finite «le ingenti risorse stanziato dallo Stato per il bando di gara per la piattaforma Europa e per il piano regolatore del porto di Livorno». Dal quartier generale di Fratelli d'Italia ricordano che il

coordinamento livornese aveva presentato un esposto sulla vicenda a Corte dei Conti, Guardia di Finanza e Autorità Anticorruzione per la verifica dell'utilizzo dei soldi pubblici. «Vogliamo sapere quante risorse sono state sprecate e chi ha pagato. Inoltre vogliamo sapere se nel nuovo bando sia previsto uno specifico studio di impatto ambientale sull'erosione costiera, che preoccupa il settore turistico».

Il Tirreno

ALL'ACQUARIO

Piattaforma Europa ai raggi x

Stamani all'Acquario ore 11 è in programma un evento dedicato alla Piattaforma Europa anche per fare il punto sullo stato di avanzamento. La organizza l'Authority. Interventire saranno il presidente dell'Authority, Stefano Corsini, e due esperti di settore: Leonardo Piccini, dell'Irpet, e l'avvocato Paolo Piacenza, che svilupperà un'analisi sul project financing in Italia.

Porti: patto Sardegna-Corsica per servizi e tecnologie

Authority a Tolone per mettere a punto i progetti



(ANSA) - CAGLIARI, 18 APR - Servizi a misura di passeggero e su standard europei. Usando le nuove tecnologie a disposizione.

È uno degli obiettivi sui quali l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna sta lavorando in questi giorni a Tolone, in Francia, nell'ambito degli incontri dedicati ai progetti europei Nectemus, Circumvectio e Geeccct-les del programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020.

In ballo una proposta per realizzare una scheda informativa, comune a tutti i porti dell'area di cooperazione (in sostanza tutti quelli collegati ai porti della Sardegna e della Corsica): il passeggero potrà conoscere tutte le informazioni relative ai servizi a terra, in particolare le modalità di connessione e trasporto tra porto e destinazione finale con l'ausilio delle tecnologie moderne (siti internet, applicazioni per smartphone).

L'informatizzazione riguarderà anche le operazioni in banchina, attraverso i processi innovativi che verranno messi a punto nel secondo progetto, Circumvetio, per il quale l'AdSP ha redatto uno studio apposito, intitolato "la telematizzazione dei porti".

Non ultimo, in discussione a Tolone, il progetto GEECCTT-les, diretto dall'Ufficio dei Trasporti della Corsica (OTC).

L'obiettivo è quello di realizzare un gruppo europeo di cooperazione territoriale, organismo di diritto pubblico europeo, al quale affidare la gestione congiunta della continuità territoriale della Sardegna e della Corsica. "Quanto emerge dagli studi sullo stato dell'arte della portualità ci spinge ad un ulteriore salto in avanti nel campo della telematizzazione dei nostri scali - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Riteniamo sia giunto il momento di fare sinergia e credo che l'opportunità derivante dalla partecipazione a questi tre progetti europei sia fondamentale per intraprendere un percorso comune, standardizzato e che ci conferisca la giusta autorità per le improrogabili rivendicazioni che andremo a depositare sui tavoli di discussione a Bruxelles in materia di Autostrade del Mare".

Informare

L'AdSP del Mare di Sardegna a Tolone per la telematizzazione dei porti sardi

Deiana: non è più pensabile che due porti collegati seguano strade diverse e utilizzino diversi linguaggi con i propri utenti

Uniformare, grazie alla telematizzazione, le procedure con i porti del continente per rendere più fluidi i traffici dei passeggeri e delle merci che arrivano e partono dai porti della Sardegna. È questo uno degli obiettivi primari della partecipazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ai progetti Europei Nectemus, Circumvectio e GEECCTT-Îles del programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020.

L'ente portuale sardo partecipa in questi giorni a Tolone agli incontri dedicati ai tre progetti. Relativamente al primo, nella località francese lo staff per la Programmazione Europea dell'AdSP del Mare di Sardegna, in collaborazione con la Regione Sardegna - Assessorato dei Trasporti, ha presentato una proposta metodologica per realizzare una scheda informativa, comune a tutti i porti dell'area di cooperazione (in sostanza tutti quelli collegati ai porti della Sardegna e della Corsica), attraverso la quale il passeggero potrà conoscere, seguendo uno standard comune, tutte le informazioni relative ai servizi a terra, in particolare le modalità di connessione e trasporto tra porto e destinazione finale con l'ausilio delle tecnologie moderne (siti internet, applicazioni per smartphone ecc.).

L'informatizzazione riguarderà anche le operazioni in banchina, attraverso i processi innovativi che verranno messi a punto nel secondo progetto, Circumvectio, per il quale l'AdSP ha redatto uno studio apposito, intitolato "la Telematizzazione dei Porti", in cui viene analizzata la normativa nazionale ed europea di settore e lo stato dell'arte (as-is) e quella che sarà l'evoluzione (to-be) del processo di telematizzazione degli scali della Sardegna. Nella riunione di Tolone, in collaborazione con l'assessorato ai trasporti sardo, l'ente portuale ha presentato una proposta metodologica di indagine, con confronto diretto con gli operatori del trasporto navale ro-ro, che consentirà di circoscrivere le esigenze degli operatori e ricondurle ai modelli di telematizzazione propri del Progetto Circumvectio, per le merci, e di Nectemus, per i servizi ai passeggeri. Modelli, questi, che verranno convogliati su un ulteriore progetto, denominato Mobimart ed inserito nel medesimo programma Interreg, diretto dalla Regione Toscana, per la durata di tre anni, e che vede l'AdSP come referente per la portualità sarda.

Il terzo progetto GEECCTT-Îles, che è diretto dall'Ufficio dei Trasporti della Corsica (OTC), ha l'obiettivo di realizzare un Gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT), organismo di diritto pubblico europeo, al quale affidare la gestione congiunta della continuità territoriale della Sardegna e della Corsica. In tale contesto l'AdSP del Mare di Sardegna ha presentato gli studi commissionati nell'ambito del progetto che riguardano l'analisi sullo stato dell'arte della portualità sarda, delle autostrade del mare e dei relativi documenti programmatici nell'area di cooperazione (Sardegna, Corsica, Toscana (Elba), Liguria, Dipartimento VAR - Regione PACA). Studio dal quale emerge che i traffici marittimi da e per le regioni Corsica e Sardegna, pur appartenendo concettualmente alle Autostrade del Mare, rimangono esclusi dalle programmazioni nazionali ed europee e, nel contempo, ipotizza una strategia di uscita con di piano che dovranno essere proposti alle autorità nazionali ed europee per risolvere tale preoccupante stato di fatto.

Porti: insabbiato Tremestieri, uso alternato degli scivoli

Fenomeno causato dai venti di scirocco in Sicilia



(ANSA) - PALERMO, 18 APR - I venti di scirocco che hanno soffiato sulla Sicilia e in maniera particolare la provincia di Messina hanno avuto effetti anche sul porto di Tremestieri. Il molo risulta insabbiato e per questo motivo la Capitaneria di Porto ha diramato l'ordinanza di impiego alternato degli scivoli.

Il Secolo XIX

Domani il pagamento di marzo Camalli, trovati i soldi per gli stipendi Benvenuti: «La situazione resta critica»

... GLI STIPENDI di marzo dei circa mille camalli della Compagnia Unica che operano in porto saranno pagati regolarmente nella giornata di domani. «Siamo riusciti a trovare i soldi per pagare la mensilità perchè alcuni terminalisti ci hanno pagato una minima parte dei cinque milioni di euro di arretrati che ci spettano. Ma la situazione resta per ora critica e navighiamo a vista», spiega Antonio Benvenuti, console della Culmv. I soci che formano l'organico porto della Compagnia sono attualmente 930, ai quali si aggiungono 52 lavoratori interinali. I terminalisti utilizzano questi portuali a chiamata, seguendo una tariffa fissa, con l'obbligo di versare poi i corrispettivi dovuti.

Genova: Maxi sequestro da 2 tonnellate di pesce

GENOVA- Due tonnellate di prodotti ittici con etichettatura non conforme alla vigente normativa europea sono state sequestrate a Genova dal Nucleo Ispettivo Pesca del Centro Controllo Area Pesca della Guardia costiera, nell'ambito dei consueti controlli ai punti vendita di prodotti ittici. Per il trasgressore, un rivenditore all'ingrosso di Genova, è scattata la "salata" sanzione di 1.500 euro.

La Guardia costiera informa che *"i controlli proseguiranno nei prossimi giorni per verificare l'esistenza di eventuali violazioni anche nella restante parte della catena commerciale nella quale potrebbero essere finiti i prodotti del lotto sequestrato, al fine di scongiurare l'arrivo, sulle tavole dei genovesi, di prodotti sanitariamente non idonei."*

The Medi Telegraph

Genova, Francioni si è dimesso dal Rina

Genova - Michele Francioni, fino a poco tempo fa Ceo di Rina Services ha presentato oggi le dimissioni, per ragioni personali. Le dimissioni sono arrivate a sorpresa e secondo indiscrezioni potrebbero essere legate anche alla non condivisione di alcune scelte aziendali. Francioni, ai massimi livelli del gruppo internazionale con sede a Genova, con la nuova organizzazione del gruppo, varata a gennaio, in cui non ci sono più Rina services, D'Appolonia-Rina consulting, era diventato uno dei due coo (chief operating officer) di Rina, con la responsabilità di tre settori: certificazione marina, trasporti e infrastrutture. Per sostituirlo è probabile si trovi una soluzione interna.

Genting pronta ad uscire da Norwegian Cruise

Genova - Genting Hong Kong si prepara ad uscire definitivamente da Norwegian Cruise Line Holding (Nclh). A febbraio dell'anno scorso il gruppo aveva ceduto il 9,74% della propria quota detenuta nella compagnia da crociera. Attualmente rimane l'1,4% con un controvalore pari a quasi 170 milioni di dollari. Il gruppo ha annunciato di aver affidato un mandato di 12 mesi per cedere le quote restanti.

Porto, esplode il caso gru

Il presidente della Gtc Ugo la Rosa critica il comportamento della Cfft e della Cpc. Ma dalla Compagnia portuale smentiscono: "Non abbiamo nulla a che vedere con la querelle tra due imprese portuali le cui dinamiche commerciali, economiche e societarie non devono né possono inficiare il nostro operato"



CIVITAVECCHIA - "È fuori dubbio che la Cfft ha la possibilità ed il diritto di operare come meglio crede decidendo di lavorare in autonomia senza usare mezzi della Gtc e il personale (art.17) della Cpc. L'anomalia potrebbe essere quella che la Cfft è socia al 8,89% della Gtc e Steven Clerckx è membro del Consiglio di Amministrazione dalla sua costituzione ed è perfettamente a conoscenza di tutta l'attività della società: saranno i nostri legali ad occuparsi se necessario di questo aspetto". È ormai esploso in tutti i suoi aspetti il caso delle gru all'interno del porto. Il presidente della Gtc, Ugo la Rosa, è infatti intervenuto a seguito delle dichiarazioni del manager della società belga; e non sembra aver gradito quanto chiarito dallo stesso Clerckx.

Oggi quella pace sociale sembra minata all'interno dello scalo. Gtc, Compagnia Portuale e Cfft difendono il proprio operato, chiariscono i contorni della storia, cercando di scrollarsi di dosso responsabilità che alla fine, come spesso accade, rischiano di avere ripercussioni sempre e soltanto sui lavoratori.

"Il fatturato annuo relativo alle nostre prestazioni nei confronti della Cfft è il 13,90% del totale e non il 50% come sbandierato in molte dichiarazioni - ha spiegato La Rosa - tale quota di fatturato non è servita assolutamente ed evitare la cassa integrazione ai dipendenti. È stato il restante 86,10% di fatturato proveniente dagli altri soci e specialmente alla società Traiana a farlo. La nostra società, negli anni passati, nonostante le difficoltà dovute alla diminuzione del lavoro non ha mai avuto ritardi nel pagamento di stipendi, contributi sociali, fornitori; questo grazie all'intervento dei soci che hanno, quando necessario, ricapitalizzato la società. Per quanto riguarda il traffico della Cfft a questa società è stata sempre applicata la massima attenzione. Tariffe molto competitive, turni di lavoro 24h x 7 giorni. Nei limiti del possibile e del lecito è stata favorita nell'accosto delle navi e nella priorità di fornitura dei mezzi, senza logicamente sfavorire le altre correnti di traffico. È senz'altro vero che le gru, come del resto tutti i mezzi meccanici nei porti, sono state soggette a brevi soste operative dovute a problemi tecnici. Il nostro personale è sempre stato all'altezza dei suoi compiti ed ha un livello tecnico e operativo notevole. È strano che la Cfft si lamenti di questi problemi ma che poi acquisti semoventi come le nostre e soprattutto per gestirle ci sottragga nostro personale".

- segue

E infatti il presidente La Rosa ricorda quanto accaduto a partire dagli ultimi mesi del 2017 quando "su pressante richiesta della Cpc - ha spiegato - abbiamo organizzato a nostra cura e spese un corso di addestramento per sei giovani portuali che ad aprile abbiamo certificato come ottimi gruisti. L'accordo era che ce ne saremmo serviti sulle nostre gru quando necessario logicamente a pagamento. E questo è già avvenuto. Il 4 aprile durante il Cda della Gtc, essendo da tempo girate voci su un possibile acquisto di gru da parte della Cfft, è stato chiesto al consigliere Clerckx quali fossero le loro intenzioni. La risposta è stata molto chiara. Non avrebbero acquistato gru perché economicamente non conveniente. Il successivo 9 aprile lo stesso consigliere ci comunicava telefonicamente di aver cambiato idea e di procedere all'acquisto di gru semoventi. E negli stessi giorni due nostri dipendenti ci annunciavano le proprie dimissioni in quanto assunti da Cfft. Nel campo commerciale ognuno può fare quello che meglio crede, ma non sono accettabili certi comportamenti. Se gli operatori di questo porto non avessero messo a disposizione della Cfft attrezzature, personale, aree ed ogni altro necessario, il lavoro dei contenitori frigo non sarebbe decollato. Non dobbiamo dimenticare che, per aver collaborato con la Cfft, abbiamo dovuto sopportare il sequestro delle gru con conseguenti enormi danni sia d'immagine che finanziari e notevoli spese legali per i vari processi civili e penali che ancora stiamo subendo".

Il presidente di Gtc ha quindi criticato il comportamento di Cfft e della Compagnia Portuale, sottolineando però come la società sarà in grado di continuare la propria attività "e superare come al solito da soli, eventuali difficoltà. Il lavoro sta lentamente ma costantemente aumentando - ha concluso - ed abbiamo fiducia che tale trend continui".

"La Compagnia, da oltre vent'anni, forma il proprio personale alla guida delle gru portuali, in collaborazione prima direttamente con l'Autorità Portuale e poi con la Gtc Gestione Terminals Civitavecchia - hanno spiegato dalla Cpc - siamo una cooperativa di lavoratori autorizzata, ex art. 17 comma 2 della L. n. 84/94, a somministrare manodopera alle imprese portuali che operano nello scalo ai sensi degli artt. 16 e 18 della stessa l. n. 84/94 e che ne facciano espressamente richiesta. L'esecuzione delle operazioni portuali è specificamente disciplinata dal Decreto del commissario straordinario dell'Autorità Portuale n. 87/2016, nella fattispecie la Cooperativa, in qualità di "impresa somministratrice", fornisce alle "imprese utilizzatrici" richiedenti lavoratori qualificati ed altamente specializzati al fine di garantire la piena esecuzione di tutte le operazioni collegate al cosiddetto ciclo nave. Appare evidente che la Cpc non ha nulla a che vedere con la querelle tra Cfft e Gtc, imprese portuali le cui dinamiche commerciali, economiche e societarie non devono né possono inficiare l'operato della Compagnia Portuale. La Cpc nei suoi 121 anni di storia non ha mai abbandonato alcun lavoratore del porto e si è sempre fatta trovare pronta e disponibile a dare il proprio contributo in ogni situazione di crisi occupazionale. La Cpc lo ha sempre fatto e sempre lo farà, a tutela dei propri soci e di ogni lavoratore impiegato nel nostro porto".

Informare

La Cina apre agli investimenti esteri nei settori delle costruzioni di auto, navi e aerei

La liberalizzazione sarà attuata a partire da quest'anno

La cinese National Development and Reform Commission (NDRC) ha confermato che quest'anno ci sarà un'ulteriore spinta alla liberalizzazione dell'industria manifatturiera della Cina. I principali settori in cui tale impulso sarà più accentuato saranno quelli dell'industria automobilistica, dell'industria navale e dell'industria aeronautica.

In particolare, nel comparto navalmeccanico verranno annullate le attuali restrizioni all'apporto di capitale straniero. Degli investimenti dall'estero potranno beneficiare sia le attività di progettazione navale che quelle di costruzione e riparazione navale. Un'analogia liberalizzazione verrà effettuata da quest'anno nel settore aeronautico.

Nel settore automobilistico, invece, la liberalizzazione avverrà per fasi: quest'anno verranno tolti i vincoli alle partecipazioni estere nelle società che producono veicoli elettrici; nel 2020 verranno rimossi i limiti alle partecipazioni estere nelle società produttrici di veicoli commerciali e nel 2022 sarà la volta delle aziende cinesi che producono veicoli per il trasporto di passeggeri.