

Assoporti

Associazione Porti Italiani

20 APRILE 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

# INDICE



## Primo Piano:

- **Assemblea Assoporti** (Informazioni Marittime, Corriere Marittimo)
- **I Porti Italiani nel Mirino dell'UE** (Corriere Marittimo, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, Informatore Navale, Trasporto Europa, The Medi Telegraph)
- **Med Ports 2018** (Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

## Dai Porti:

### Venezia:

"...Trasporti eccezionali..." (Il Nautilus, Ansa, Ferpress)

### Genova:

"...Vado: 4,5 mln per stazione elettrica..." (Messaggero Marittimo)

### Livorno:

"...Prossimo anno conferenza ESPO..." (Informare, Il Telegrafo, Ansa)

"...Pittaforma europa, maxi darsena..." (The Medi Telegraph, Informare, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Il Tirreno, Il Telegrafo)

### Napoli:

"...Nuova fermata Alibus..." (Seareporter)

### Gioia Tauro:

"...in un anno perse oltre 100 navi..." (Gazzetta del Sud)

### Cagliari:

"...un valore aggiunto..." (Ansa)

### Palermo:

"...Cantiere navale..." (Giornale di Sicilia)

### Messina:

"...Zone Economiche Speciali..." (Bagheria New)

"...Bilanci 2016: nel mirino della corte dei Conti..." (Cronache di Salerno)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

# Informazioni Marittime

---

## Assoporti spinge sulla comunicazione



**Gli attriti con Bruxelles** e la comunicazione dell'associazione dei porti italiani sono stati al centro, mercoledì a Livorno, dell'assemblea Assoporti con i presidenti delle Autorità di sistema portuale (Adsp), nel corso del quale sono stati anche finalizzati i gruppi di lavoro dei presidenti e approvato il bilancio consuntivo 2017.

**Bruxelles** Prossimamente «tutto il cluster marittimo-portuale» si riunirà per sottoscrivere un documento da presentare al ministero dei Trasporti, utile a «scongiurare gli eventuali danni derivanti dalla procedura che si sta attivando in Unione Europea».

**Gli eventi** Per quanto riguarda gli eventi in programma, il prossimo sarà l'ITB di Shanghai dal 16 al 18 maggio, importante fiera internazionale della logistica. Assoporti ha messo a punto diversi incontri e una presentazione della nuova portualità con la collaborazione dell'ITA (ex uffici dell'ICE). Infine, sarà Livorno l'assemblea 2019 di ESPO – l'associazione dei porti europei –, per la prima volta in Italia (quest'anno si terrà a Rotterdam il 31 maggio e 1 giugno). «Un riconoscimento significativo per tutta la portualità italiana», commenta Assoporti in una nota.

**Nuovo sito** In chiusura è stata mostrata la versione dimostrativa del nuovo sito web di Assoporti, prossimamente online. Ha «l'obiettivo di comunicare con tutti i nostri associati, con i player del settore e con il pubblico generalista interessato», spiega D'Agostino. «È stato realizzato in un formato semplice – conclude - e graficamente innovativo, ricco di informazioni che mettiamo a disposizione di tutti».

## I porti italiani silurati dalla concorrenza nord europea?

### Authority a confronto

Riunione dei presidenti dei porti italiani: Procedura d'infrazione avviata dalla Commissione Europea verso le Authority. Zeno D'Agostino, presidente di Assoport, - *"La risposta è solo politica, in questo momento non abbiamo il soggetto politico che possa rispondere"*.

di Lucia Nappi

**LIVORNO-** *"Non mi sembra il momento più adatto nei confronti del Governo italiano che ancora non c'è. La Commissione Europea poteva aspettare o magari anticipare"*, chiosa il **presidente di Assoport, Zeno D'Agostino** in conferenza stampa. Il tema è quello più discusso, in questi giorni, nei porti italiani: la procedura d'infrazione avviata dalla Commissione Europea verso le Authority italiane, in merito alla riscossione dei canoni di concessione.

Il pensiero è condiviso dagli altri presidenti dei Sistemi portuali, presenti in conferenza stampa e riuniti a Livorno, nell'ambito di **Med Ports** (ci sono 8 presidenti sui 15 totali).

*"Il momento con cui l'Europa si è mossa è sbagliato, l'Italia non è pronta a dare una risposta, perché la risposta può essere solo politica"* –sottolinea **D'Agostino**- *"Noi in questo momento non abbiamo il soggetto politico che possa dare una risposta"*

**Quale è l'iter che ne segue? Cosa ci dobbiamo aspettare, adesso che la procedura è stata avviata?**

Il **primo step** prevede l'attesa che l'UE ci formalizzi la lettera tradotta in italiano, dopo che questa sarà pervenuta, avremo 30 giorni di tempo al termine dei quali, l'Italia sarà convocata per dare risposte.

**Prima difficoltà:** l'interlocutore dovrebbe essere il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e quindi il ministro.

**Secondo step:** l'Italia ha 10 giorni di tempo per chiedere il posticipo dell'iter, ovvero per congelare la questione fino all'insediamento del nuovo ministro e della nuova squadra di governo, prima di dare risposte.

**Seconda difficoltà:** Quanto tempo ci vorrà per l'insediamento del nuovo governo? Ma soprattutto, il dubbio è che essendo una questione fondamentale della politica strategica della portualità nazionale, è una scelta strategica che può fare solo un governo in carica e, solo dopo avere messo a punto la propria strategia nazionale dei porti, delle infrastrutture e della logistica in senso più globale.

**Perché lo stop della Commissione Europea è avvenuto proprio in questo momento ?**

**Pino Musolino**, presidente dell'Authority veneziana, butta sul tavolo dell'incontro l'argomento della competizione con i porti Nord europei: *"In questo momento i nostri concorrenti del Nord Europa potrebbero aver pensato di mettere pressione all'Italia"*.

A noi viene in mente la frase: A pensare male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca, potrebbe essere questo il caso.

# Corriere Marittimo

---

*Dobbiamo avere maggiore influenza politica in Europa" - continua **Musolino**- "corriamo il rischio di essere sottorappresentati in Europa e di non essere mai abbastanza influenti nelle scelte dell'Unione, pena il vederci superare dagli altri paesi"*

Ci viene in mente un detto toscano "Un po' per uno in braccio a mamma" nel senso che ci vorrebbe una condivisione e suddivisione omogenea dei benefits europei.

**D'Agostino** ribadisce che la sottorappresentanza in Europa, è una questione culturale che l'Italia si porta dietro storicamente e, dalla quale non riesce a liberarsi: *"sarebbe quindi necessario fare maggiore pressione sui nostri rappresentanti al Parlamento europeo, altrimenti cosa ci stanno a fare?"*

**Ugo Patroni Griffi**, presidente del Sistema dei porti di Bari e Brindisi, sottolinea la questione che l'Autorità di Sistema sia assolutamente un ente pubblico non economico: *"non ci sono dubbi interpretativi. Le concessioni rimosse dalle Authority vengono passate direttamente al ministero."* Allora la strada da percorrere potrebbe essere di rivedere la natura delle Authority stesse come SpA.

Della stessa idea è **Francesco Maria di Majo**, presidente dei porti laziali, che chiarisce: *"Potrebbe essere necessario arrivare alla scelta politica di affidare i porti a delle SpA non di natura pubblica. Ma si tratta di un percorso politico molto chiaro". "Comunque la riscossione delle concessioni non è una procedura di aiuti di Stato."*

**Stefano Corsini**, presidente dei porti di Livorno e Piombino, entra sulla questione ipotizzando il nuovo soggetto delle Authority SpA, non nel modello dei porti del Nord Europa.

Comunque che ci sia stato un errore interpretativo da parte della commissione Europea, sono d'accordo tutti i presidenti. **Massimo Deiana**, presidente dei porti sardi, sostiene che nell'accezione dell'Unione Europea vengono considerati diversamente i porti sotto le Capitanerie di porto, pertanto questi verrebbero privilegiati e si creerebbe una competizione rispetto ai porti sotto le Autorità di Sistema, mentre in realtà le aree dei porti nazionali tutte affidate al demanio.

Il settore portuale manca di direttive europee ben precise, sottolinea **Pietro Spirito**, presidente dei porti campani, le procedure europee pertanto avvengono per similitudine con gli altri settori dei trasporti: *"L'U.E compie scelte per similitudine, applicando le direttive degli aeroporti a quello dei porti"* Niente di più inadatto. **Rodolfo Giampieri**, presidente dei porti delle Marche aggiunge che questo intervento da parte dell'Europa è un tentativo di semplificazione e di uniformare il sistema europeo, ma è una eccessiva intromissione nelle questioni di Stato.

## **Le Compagnie Imprese Portuali al fianco di Assoporti: "Authority, nessuna infrazione"**

**ROMA** - L'Associazione Nazionale Compagnia Imprese Portuali (ANCIP) interviene in merito alla procedura d'infrazione che la Commissione Europea ha emesso nei confronti delle Autorità di Sistema Portuale sulle imposte delle concessioni e autorizzazioni:

*"Come Associazione di categoria, che raggruppa la quasi totalità delle imprese art. 17 e numerose imprese art. 16 che operano nei porti italiani, siamo fortemente preoccupati di provvedimenti che vadano a sminuire la capacità di intervento e gestione delle appena Istituite Autorità di Sistema Portuale, interrompendo un processo virtuoso che mira a rilanciare la Portualità Italiana. Non possiamo che rispondere affermativamente all'appello lanciato dal presidente di Assoporti Zeno D'Agostino e dal presidente di Confetra Nereo Marcucci. La portualità italiana, tutta, mai come in questo momento deve essere unita e compatta a respingere le richieste che giungono da Bruxelles, tra l'altro in contraddizione con i regolamenti europei e con motivazione difficilmente comprensibile.*

*E' bene ricordare come sia sempre stata la stessa Comunità europea a lasciare libertà di scelta su come gestire ed attraverso le sue Autorità Portuali (ora Autorità di Sistema Portuale), proprietario dei porti e delle infrastrutture, ma che permette la gestione delle stesse, così come tutte le operazioni e servizi relativi al cosiddetto "ciclo nave", ad imprese private autorizzate. Ci pare quindi perlomeno inesatto paragonare le Autorità di Sistema Portuale, Enti pubblici non economici, a delle imprese private. Di conseguenza il voler far apparire le stesse AdSP impegnate in attività economiche è pretestuoso e pericoloso. Con queste richieste, l'Europa interferirebbe sul modello gestionale ed amministrativo dei porti italiani. Non vorremmo che queste scelte celassero un tentativo, di avviare una politica amministrare i porti e le infrastrutture interne ad essi. Con la Legge n.84/94 il nostro Paese scelse il modello "Landlord port" con lo Stato che rimane, privatistica al fine di cambiare la natura pubblicistica dei nostri porti.*

*ANCIP ribadisce quindi, con forza, il ruolo importante e strategico che le nuove Autorità di Sistema Portuale, in quanto Enti pubblici, hanno nel sistema italiano alla luce anche delle riforme apportate alla Legge n.84/94 dai D.lgs n.169/2016 e n.232/2017. Siamo pertanto disponibili a collaborare, sin da subito, con tutto il cluster portuale ed il Governo italiano per risolvere questa preoccupante vicenda.*

## IL CASO

### Porti, fondi statali sotto la lente Ue: diga di Genova nel mirino

IL MILIARDO di euro di denaro pubblico che servirà a costruire la nuova diga foranea di Genova potrebbe dover superare l'esame della Commissione europea.

MARGIOCCO >>> 11

PER LA COMMISSIONE I FINANZIAMENTI PUBBLICI POSSONO DISTORCERE LA CONCORRENZA

## Porti, faro dell'Ue sui fondi statali

Nel mirino potrebbe finire anche la diga di Genova. Munari: «Ma Bruxelles sbaglia»

## IL CASO

FRANCESCO MARGIOCCO

**GENOVA.** Il miliardo di euro di denaro pubblico che servirà a costruire la nuova diga foranea di Genova potrebbe dover superare l'esame della Commissione europea. Lo preannuncia la Commissione stessa nella tanto discussa lettera del 4 aprile sulla "tassazione dei porti italiani" che ha provocato un'ondata di reazioni negative nel Paese, ultima in ordine cronologico quella dell'Ancip, l'associazione delle compagnie portuali.

C'è un passaggio, nella lettera, che chiama in causa i trasferimenti dello Stato italiano ai suoi porti per realizzare le infrastrutture. Sono legittimi o sono contrari alla libera concorrenza? Dipende, scrivono i tecnici di Bruxelles, dal tipo di infrastruttura che può essere "parte delle funzioni essenziali dello Stato" ma può anche costituire un'attività economica, "come il terminal di un porto o di un aeroporto che sarà reso disponibile ai suoi utenti solo dietro pagamento".

Secondo Giuseppe Giacomini, avvocato specializzato in di-

ritto dell'Unione europea, «bisognerà valutare caso per caso, e per ciascuno chiarire se l'infrastruttura finanziata è di tipo commerciale o è funzionale all'esistenza o al migliore funzionamento del porto». Il tempo a disposizione è poco: la Commissione ha dato al (futuro) governo italiano un mese per rispondere alla sua lettera.

Assoporti, l'associazione tra gli enti che governano le banche italiane, vede nella mossa di Bruxelles la volontà di «mettere in ginocchio il Paese», mentre l'Ancip è «fortemente preoccupata» per una decisione che potrebbe interrompere «il rilancio della portualità italiana». Francesco Munari, avvocato esperto di temi marittimi e ordinario di diritto dell'Unione europea all'Università di Genova, liquida la lettera di Bruxelles come «un equivoco, un documento infondato». Bruxelles, dice Munari, «tratta le autorità portuali italiane come se fossero delle imprese, forse condizionata dal fatto che in altri Paesi ci sono porti gestiti direttamente dai terminalisti. Da noi i terminalisti pagano le tasse. Anche le autorità portuali pagano le tasse quando costituiscono società, per esempio l'Ente bacini, che fanno utili. Ma nell'esercizio della loro funzione di riscossione dei

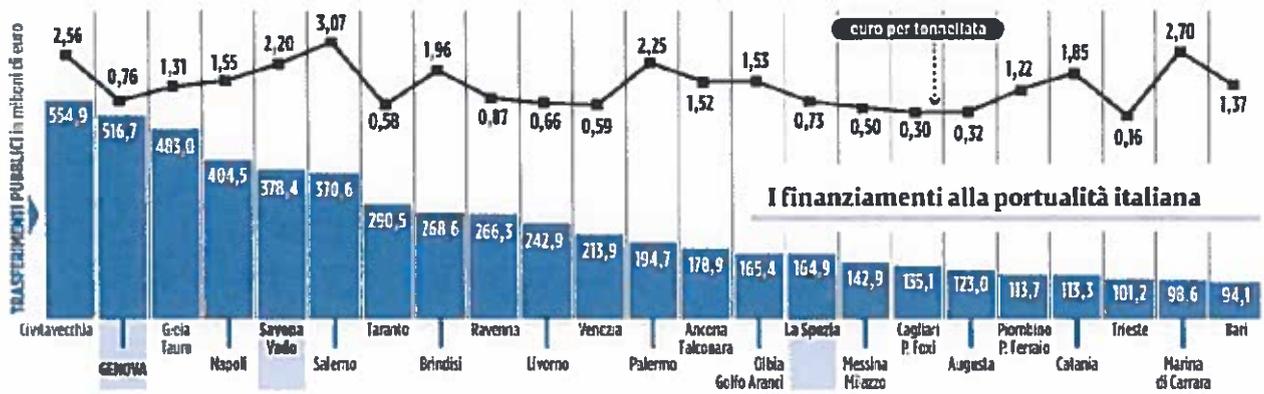
canoni sulle aree demaniali le Autorità non sono imprese, sono enti dello Stato, e non hanno nessuna tassa da pagare».

Tra il 2002 e il 2014 lo Stato ha versato nel bilancio del porto di Genova 517 milioni. Nello stesso periodo, come illustra il grafico qui sopra fornito dal Centro di eccellenza sulla logistica dell'Università di Genova, il porto di Civitavecchia ha ricevuto 555 milioni, quello di Gioia Tauro 483: considerato che insieme non raggiungono il traffico merci di Genova, qualcosa non quadra. «Bisognerebbe superare la logica dei finanziamenti a pioggia e investire sui porti strategici per il Paese», suggerisce Francesco Parola, docente universitario di economia delle imprese marittime e portuali e membro del comitato di gestione dell'Autorità portuale di Genova. «Bisognerebbe anche seguire l'esempio di molte autorità portuali straniere e dotarle di maggiore autonomia, dar loro una veste privatistica, riconoscere la loro funzione economica, come si dice in gergo "managerializzarle". È la strada indicata dall'Ue, mi auguro che prima o poi ci arriveremo».

margiocco@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## - segue



# Informazioni Marittime

---

## Ancip, "E se la strategia di Bruxelles sia di privatizzare i nostri porti?"



«Pretestuoso e pericoloso» paragonare le autorità di sistema portuale ad imprese, quando sono a tutti gli effetti enti pubblici. Anzi, a volerla dirla tutta, sembra che Bruxelles, con una possibile procedura d'infrazione, voglia proprio spingere subdolamente verso la privatizzazione dei porti. Anche l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip) è preoccupata per la possibilità che per l'Italia si apra una procedura d'infrazione verso le autorità di sistema portuale (Adsp, nate con i D.lgs 169/2016 e n.232/2017), manchevoli, [secondo la Dq Competition della Commissione Ue](#), di non pagare le tasse su alcune attività quali la riscossione dei canoni di concessione. «Come associazione di categoria, che raggruppa la quasi totalità delle imprese articolo 17 e numerose imprese articolo 16 che operano nei porti italiani, siamo fortemente preoccupati di provvedimenti che vadano a sminuire la capacità di intervento e gestione delle appena istituite Autorità di sistema portuale, interrompendo un processo virtuoso che mira a rilanciare la portualità italiana.

### La terra di mezzo delle Autorità di sistema portuale

Ancip, rispondendo all'appello del presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, e di quello di Confetra, Nereo Marcucci, vuole una comunità portuale «unita e compatta a respingere le richieste che giungono da Bruxelles, tra l'altro in contraddizione con i regolamenti europei e con motivazione difficilmente comprensibile». Ancip si sofferma a descrivere l'attività delle Adsp: «È bene ricordare come sia sempre stata la stessa Comunità europea a lasciare libertà di scelta su come gestire ed amministrare i porti e le infrastrutture interne ad essi. Con la legge 84/94 il nostro Paese scelse il modello landlord port con lo Stato che rimane, attraverso le sue Autorità portuali, ora Autorità di Sistema Portuale, proprietario dei porti ed delle infrastrutture, ma che permette la gestione delle stesse, così come tutte le operazioni e servizi relativi al cosiddetto "ciclo nave", ad imprese private autorizzate». Ragion per cui «ci pare quindi perlomeno inesatto paragonare le Autorità di sistema portuale, enti pubblici non economici, a delle imprese private. Voler farle apparire impegnate in attività economiche è pretestuoso e pericoloso. Così facendo, invece, l'Europa, secondo l'Ancip, «interferirebbe sul modello gestionale ed amministrativo dei porti italiani. Non vorremmo che queste scelte celassero un tentativo, di avviare una politica privatistica al fine di cambiare la natura pubblicistica dei nostri porti». E conclude: «Siamo disponibili a collaborare, sin da subito, con tutto il cluster portuale ed il governo italiano per risolvere questa preoccupante vicenda».

## La Commissione Europea vuole tassa su concessioni e considera i porti italiani (AdSP) come singole imprese e non comprensori

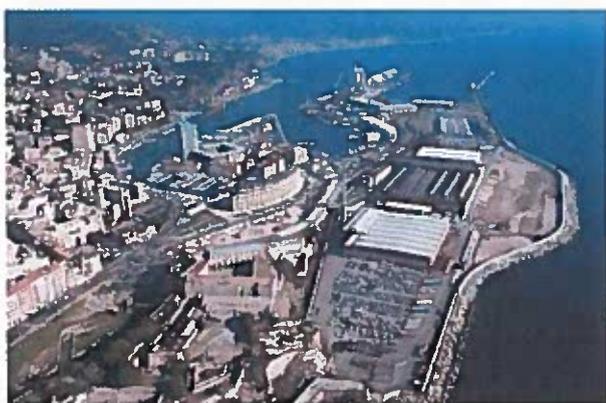
Roma, 19 aprile 2018 - Apprendiamo che la Commissione Europea sarebbe intenzionata, aprendo forse una procedura di infrazione, a far pagare alle Autorità di Sistema Portuale le imposte su concessioni e autorizzazioni. Tale notizia ci lascia fortemente perplessi. Come Associazione di categoria, che raggruppa la quasi totalità delle imprese art. 17 e numerose imprese art. 16 che operano nei porti italiani, siamo fortemente preoccupati di provvedimenti che vadano a sminuire la capacità di intervento e gestione delle appena Istituite Autorità di Sistema Portuale, interrompendo un processo virtuoso che mira a rilanciare la Portualità Italiana. Non possiamo che rispondere affermativamente all'appello lanciato dal Presidente di Assoportì Zeno D' Agostino e dal Presidente di Confetra Nereo Marcucci. La portualità italiana, tutta, mai come in questo momento deve essere unita e compatta a respingere le richieste che giungono da Bruxelles, tra l' altro in contraddizione con i regolamenti europei e con motivazione difficilmente comprensibile. E' bene ricordare come sia sempre stata la stessa Comunità europea a lasciare libertà di scelta su come gestire ed amministrare i porti e le infrastrutture interne ad essi. Con la Legge n.84/94 il nostro Paese scelse il modello "Landlord port" con lo Stato che rimane,attraverso le sue Autorità Portuali (ora Autorità di Sistema Portuale), proprietario dei porti e delle infrastrutture, ma che permette la gestione delle stesse, così come tutte le operazioni e servizi relativi al cosiddetto "ciclo nave", ad imprese private autorizzate. Ci pare quindi perlomeno inesatto paragonare le Autorità di Sistema Portuale, Enti pubblici non economici, a delle imprese private. Di conseguenza il voler far apparire le stesse AdSP impegnate in attività economiche è pretestuoso e pericoloso. Con queste richieste, l' Europa interferirebbe sul modello gestionale ed amministrativo dei porti italiani. Non vorremmo che queste scelte celassero un tentativo, di avviare una politica privatistica al fine di cambiare la natura pubblicistica dei nostri porti. ANCIP ribadisce quindi, con forza, il ruolo importante e strategico che le nuove Autorità di Sistema Portuale, in quanto Enti pubblici, hanno nel sistema italiano alla luce anche delle riforme apportate alla Legge n.84/94 dai D.lgs n.169/2016 e n.232/2017. Siamo pertanto disponibili a collaborare, sin da subito, con tutto il cluster portuale ed il Governo italiano per

risolvere questa preoccupante vicenda.

# Trasporto Europa

## Scontro sulle tasse dei porti italiani

L'organismo comunitario DG Competition ammonisce l'Italia a far pagare le imposte sui proventi delle concessioni portuali, minacciando un'azione per aiuti di Stato, mentre Assoporti e Confetra la contestano.



Un nuovo fronte si è aperto tra la Commissione Europea e gli operatori del trasporto e questa volta riguarda i porti. La vertenza è scoppiata all'inizio di aprile 2018, quando l'ufficio comunitario sulla concorrenza – la DG Competition – ha inviato al Governo italiano una nota in cui stabilisce che i **canoni raccolti per le concessioni demaniali nei porti** devono essere soggetti a imposizione fiscale. La Commissione ritiene infatti che le Autorità portuali siano organismi coinvolti in attività economiche, quindi devono pagare le tasse. L'attuale esenzione comporta, secondo DG Competition, un illecito aiuto di Stato che distorce la concorrenza nell'Unione. Contro questa interpretazione si sono mosse Assoporti e Confetra. Il presidente dell'associazione delle Autorità portuali, Zeno D'Agostino, afferma chiaramente che questa decisione **rischia di mettere in ginocchio i porti italiani**: "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", ha dichiarato D'Agostino. "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".

D'Agostino conclude affermando che Assoporti intende "promuovere 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". Una prima risposta è giunta da Confetra, il cui presidente Nereo Marcucci ha accolto la proposta di D'Agostino: "Il cluster marittimo contrasti unitariamente, ed auspicabilmente accanto ad un Governo forte ed autorevole, questa incomprensibile posizione della DG Competition della Commissione UE sui porti italiani. **Le AdSP sono pubblica amministrazione centrale dello Stato**, detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza. Quale articolazione amministrativa dello Stato svolgono attività di riscossione canoni e diritti, hanno una governance interamente istituzionale nominata da Governo ed Enti Locali. Considerarle alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso".

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

# The Medi Telegraph

---

## **Tasse, il Mit in campo: «Le Autorità portuali sono enti pubblici»**

Roma - «In merito alla richiesta di informazioni pervenuta dalla Commissione europea, Dg Concorrenza, del 3 aprile scorso, sulla tassazione dei porti italiani», il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ribadisce che «le Autorità portuali sono enti pubblici non economici di amministrazione indiretta dello Stato italiano. Pertanto - si legge in una nota del ministero - si procederà a riaffermare questa impostazione nelle interlocuzioni con la Commissione europea, d'intesa con la Rappresentanza italiana a Bruxelles. Nei giorni scorsi era emerso che sono in corso contatti 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».

## 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 Mehta, 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).

## Livorno raccoglie onori dal 6° Med Ports

di Roberto Lippi

**LIVORNO** - Dopo Tangeri nel 2016 e lo scorso anno a Barcellona, per il 2018 la sede del 6° Med Ports è stata Livorno, l'appuntamento si è tenuto per due giorni nella struttura ottocentesca del Grand Hotel Palazzo, che ha saputo ben raccordare il fascino della Belle Epoque con i 25 stand espositivi e le necessità dei vari workshop dell'evento internazionale.

Una manifestazione mirata a promuovere i porti del Mediterraneo, lo shipping e le infrastrutture della logistica a favore degli investitori internazionali. Una due giorni di conferenze serrate presentate da relatori di classe internazionale ad una platea di oltre 200 persone, provenienti da tutta Europa, qualificate nei settori dei trasporti marittimi, terrestri e dei servizi e indotti legati a questi.

L'apertura dei lavori seminariali è stata effettuata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e dal presidente di Assoporti (Associazione dei Porti Italiani) Zeno D'Agostino.

La prima giornata di lavori prevedeva 4 sessioni principali, la prima "L'impatto ed il ruolo dei porti Mediterranei nell'economia globale" focalizzata sull'attrattiva dei terminal di transhipment e gli sviluppi del mercato dei contenitori e l'impatto che questi hanno sui porti mediterranei.

La seconda e terza sessione, congiunte sotto lo stesso focus, "Strategie di investimenti portuali e sviluppo delle infrastrutture per migliorare la competitività", vedevano gli interventi di personaggi di spicco delle più note agenzie di studio inglesi ed olandesi e del dipartimento di Economia, Logistica e Business dell'Università di Genova.

Le presentazioni dei relatori posizionavano il ruolo principale degli investimenti privati, di fondi economici internazionali e della Banca Europea per gli investimenti nei confronti dei terminal portuali e delle conseguenti relazioni che si creano tra porti e città.

L'ultima sessione della prima giornata era centrata sull'efficienza della movimentazione delle merci attraverso i miglioramenti della catena di distribuzione con interventi a riguardo del ruolo ricoperto dalle Autorità Portuali e all'ausilio delle tecnologie per la trasformazione digitale dei porti.

La seconda giornata di lavori prevedeva due tavole rotonde al mattino ed una a chiusura della manifestazione nel pomeriggio, le prime evidenziavano le proposte sostenibili alla tecnologia applicata ai porti, all'industria navale e ai mezzi operativi dei terminal.

L'ultimo workshop, destinato ai porti, mostrava le esperienze per lo sviluppo e le prospettive dei porti sardi, riuniti in un'unica Autorità Portuale e l'evoluzione dei porti di Sousse e Rades che hanno avuto in funzione della crescita dei traffici nel Mediterraneo.

L'intervento del Segretario Generale del porto di Ancona sottolineava il ruolo strategico dello scalo adriatico come porta del Mediterraneo nella rete delle autostrade del mare. Sulla stessa linea si è presentato il porto di Salonicco, mostrando come il porto greco può essere la porta del sud-est europeo per il quadrante del medio oriente.

## - segue

---

La chiusura dei lavori ha visto l'intervento del porto sloveno di Koper e come questo possa beneficiare dello sviluppo della logistica europea.

Certamente si può affermare che il 6° Med Port è stata una manifestazione che ha messo in risalto lo scalo labronico ed ha riposizionato il valore internazionale che questa città può offrire, il prossimo Med Port dà appuntamento a Casablanca per la fine di maggio del prossimo anno.

## AdSp Sardegna presente al Med Ports

Gli scali sardi si presentano agli operatori del settore

LIVORNO – La centralità dell'Italia e dei suoi porti nello scenario dello shipping internazionale e le attuali dinamiche del mercato.

Sono questi i temi principali della sesta edizione del Med Ports Exhibition and Conference 2018, manifestazione internazionale, in corso ieri ed oggi a Livorno, alla quale ha partecipato anche l'AdSp del Mare di Sardegna, rappresentata dal presidente Massimo Deiana, dal segretario generale Natale Ditel e dalla responsabile marketing Valeria Mangiarotti.

Per la prima edizione italiana, il summit internazionale ha visto a confronto esperti e decision makers dello shipping e dei porti sui temi del settore dei trasporti marittimi e delle merci. Una sessione di conferenze e seminari tecnici che, ieri mattina, è stata inaugurata dall'Assemblea di Assoporti indetta sia per analizzare l'andamento nazionale dei traffici, ma, soprattutto per affrontare il delicato argomento sulla tassazione degli scali italiani richiesta dall'Ue.

Durante la due giorni si è discusso principalmente delle opportunità e delle criticità del traffico merci in ambito mediterraneo, con intervento di relatori nazionali ed internazionali in rappresentanza di porti, operatori logistici, terminalisti, società ferroviarie, università e fornitori di servizi al settore trasportistico marittimo. Momenti di riflessione ed analisi che hanno visto al tavolo dei rappresentanti dei porti anche il presidente dell'AdSè del Mare di Sardegna, che ha illustrato agli attori del settore le potenzialità del sistema portuale isolano. Una realtà che, come riportato dal bollettino statistico di Assoporti, si posiziona al primo posto per numero passeggeri ed al terzo per tonnellate di merci trasportate.

Un sistema, quello portuale, il cui valore aggiunto sull'economia isolana, secondo l'Istat, è pari a 1,6 miliardi di euro, per un totale di 611 imprese operanti (settimo posto in Italia) ed una quota di export via mare pari al 91%. Se il settore container segna un rallentamento rispetto all'anno precedente, sono sicuramente i comparti ro-ro e rinfuse che tengono l'Autorità di Sistema portuale sarda ai vertici del sistema nazionale con 48.844.273 tonnellate di merci nel 2017 ed importanti segnali di crescita nel primo trimestre 2018.

Numeri che hanno catturato l'attenzione dei principali attori dello shipping e che saranno la base delle future strategie di marketing per il rilancio del comparto container e la scalata di quello cargo e ro-ro.

“Il Med Ports Exhibition and Conference 2018 – spiega il presidente Deiana – oltre ad un momento di analisi e riflessione sull'andamento dei traffici si è rivelata un'importante occasione per far conoscere le nostre realtà sarde ai protagonisti del cluster marittimo. Oltre al mercato delle crociere e dei traghetti, è obiettivo di questa AdSp lavorare intensamente per potenziare il settore merci e scalare la classifica italiana, così come già fatto per i passeggeri. Questo è il primo appuntamento sulla logistica dell'anno e presto saremo presenti nelle principali fiere internazionali per attrarre nuovi investimenti e generare nuovi mercati in Sardegna”.

# Il Nautilus

## PORTO DI VENEZIA: 4 REATTORI IMBARCATI DAL TERMINAL TRANSPED



VENEZIA – Un trasporto eccezionale (project cargo) composto da 4 reattori “hydrotreating”, per un totale di 1.532 tonnellate complessive, è transitato in questi giorni per il Porto di Venezia con destinazione Bandar Abbas, Iran. I reattori saranno impiegati in una raffineria per la rimozione dello zolfo dal gasolio.

L'operazione in questione è stata condotta dalla società Fagioli SpA che ha coordinato, per il cliente VRV SpA, il trasporto di due reattori del peso di 232 t ciascuno con dimensioni 21,56 x 5,28 x 5,07 m, provenienti da Ornago (MB), e di due reattori da 534 t ciascuno con dimensioni 31,05 x 6,12 x 6,35 m provenienti da Marghera (VE), fino al Porto Commerciale di Porto Marghera, dove sono stati imbarcati presso il terminal Transped a bordo della nave Jumbo Kinetic dotata di 2 gru con capacità di sollevamento fino a 3.000 t totali. “Il porto di Venezia si conferma scalo leader in Italia nel settore del project cargo – dichiara Pino Musolino, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale –. Solo nel 2017, infatti, sono stati movimentati qui oltre 850 carichi eccezionali”.

La delicata fase di movimentazione dei reattori si è svolta attraverso trasporto stradale e fluviale con partenza dal Porto di Cremona, utilizzando carrelli stradali speciali, una gru a portale con capacità di sollevamento di 500 t, chiatte e spintori fluviali di proprietà della Fagioli SpA. I due reattori più piccoli sono stati interamente costruiti nella sede di VRV SpA a Ornago (MB), mentre i due più grandi sono stati assemblati, a partire dalle virole finite, a Marghera in considerazione del fatto che le dimensioni e i pesi dei materiali in questione, infatti, non avrebbero permesso di svolgere il trasporto altrove.

“Lo scalo veneziano è il gateway ideale per i carichi eccezionali destinati a oltre 40 Paesi nel mondo e costituisce un collegamento naturale tra l’Europa e il Medio Oriente, -- aggiunge il Presidente Musolino – grazie alla sua favorevole posizione geografica posta all’incrocio di due grandi corridoi di trasporto europei, all’assenza di rilievi montuosi nelle vicinanze, alle infrastrutture stradali e ferroviarie e all’accesso a un collegamento fluviale che mette Venezia in contatto diretto con il cuore manifatturiero della Pianura Padana. Le aziende di tutta Europa, infine, riconoscono come elementi di competitività l’elevata expertise e il know-how diffusi tra i terminalisti, i trasportatori e gli spedizionieri che operano nel nostro scalo”.

Accanto ai project cargo, anche i breakbulk cargo (merci spedite in colli ma in contenitori non standard) sono tra le specialità dello scalo veneziano che sarà, infatti, tra i protagonisti della prossima fiera dedicata al settore, “Breakbulk Europe 2018”, manifestazione che si terrà a Brema tra il 29 e il 31 maggio.

## Porti: Venezia, imbarcati reattori destinati mercato iraniano

Saranno impiegati in una raffineria per la rimozione dello zolfo dal gasolio



Un trasporto eccezionale composto da 4 reattori "hydrotreating", per un totale di 1.532 tonnellate complessive, è transitato per il Porto di Venezia con destinazione Bandar Abbas, Iran. I reattori saranno impiegati in una raffineria per la rimozione dello zolfo dal gasolio. "Il porto di Venezia si conferma scalo leader in Italia nel settore del project cargo - dichiara Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale -. Solo nel 2017, infatti, sono stati movimentati qui oltre 850 carichi eccezionali". La delicata fase di movimentazione dei reattori si è svolta attraverso trasporto stradale e fluviale con partenza dal Porto di Cremona, utilizzando carrelli stradali speciali, una gru a portale con capacità di sollevamento di 500 tonnellate, chiatte e spintori fluviali.

## Venezia: porto confermato gateway europeo per carichi eccezionali. 4 reattori destinati al mercato iraniano

(FERPRESS) -Venezia, 19 APR – Un trasporto eccezionale (project cargo) composto da 4 reattori “hydrotreating”, per un totale di 1.532 tonnellate complessive, è transitato in questi giorni per il Porto di Venezia con destinazione Bandar Abbas, Iran. I reattori saranno impiegati in una raffineria per la rimozione dello zolfo dal gasolio.

L’operazione in questione è stata condotta dalla società Fagioli SpA che ha coordinato, per il cliente VRV SpA, il trasporto di due reattori del peso di 232 t ciascuno con dimensioni 21,56 x 5,28 x 5,07 m, provenienti da Ornago (MB), e di due reattori da 534 t ciascuno con dimensioni 31,05 x 6,12 x 6,35 m provenienti da Marghera (VE), fino al Porto Commerciale di Porto Marghera, dove sono stati imbarcati presso il terminal Transped a bordo della nave Jumbo Kinetic dotata di 2 gru con capacità di sollevamento fino a 3.000 t totali.

“Il porto di Venezia si conferma scalo leader in Italia nel settore del project cargo – dichiara Pino Musolino, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale –. Solo nel 2017, infatti, sono stati movimentati qui oltre 850 carichi eccezionali”.

La delicata fase di movimentazione dei reattori si è svolta attraverso trasporto stradale e fluviale con partenza dal Porto di Cremona, utilizzando carrelli stradali speciali, una gru a portale con capacità di sollevamento di 500 t, chiatte e spin-tori fluviali di proprietà della Fagioli SpA. I due reattori più piccoli sono stati interamente costruiti nella sede di VRV SpA a Ornago (MB), mentre i due più grandi sono stati assemblati, a partire dalle virole finite, a Marghera in considerazione del fatto che le dimensioni e i pesi dei materiali in questione, infatti, non avrebbero permesso di svolgere il trasporto altrove.

“Lo scalo veneziano è il gateway ideale per i carichi eccezionali destinati a oltre 40 Paesi nel mondo e costituisce un collegamento naturale tra l’Europa e il Medio Oriente, – aggiunge il Presidente Musolino – grazie alla sua favorevole posizione geografica posta all’incrocio di due grandi corridoi di trasporto europei, all’assenza di rilievi montuosi nelle vicinanze, alle infrastrutture stradali e ferroviarie e all’accesso a un collegamento fluviale che mette Venezia in contatto diretto con il cuore manifatturiero della Pianura Padana. Le aziende di tutta Europa, infine, riconoscono come elementi di competitività l’elevata expertise e il know-how diffusi tra i terminalisti, i trasportatori e gli spedizionieri che operano nel nostro scalo”.

Accanto ai project cargo, anche i breakbulk cargo (merci spedite in colli ma in contenitori non standard) sono tra le specialità dello scalo veneziano che sarà, infatti, tra i protagonisti della prossima fiera dedicata al settore, “Breakbulk Europe 2018”, manifestazione che si terrà a Brema tra il 29 e il 31 maggio.

## Vado: 4,5 mln per stazione elettrica terminal contenitori

Impianto unico in Italia con una potenza di 40 megawatt

VADO LIGURE – Sarà la sottostazione dell'ex Ocv a fornire il fabbisogno energetico alla nuova piattaforma Apm Terminal di Vado.

Un investimento di circa 4,5 milioni complessivi fatto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e da Sv Port Service per l'acquisizione della sottostazione e dell'elettrodotto (circa 1,5 milioni) e il restante investimento fatto da Sv Port Service per la parte di progettazione, realizzazione e collegamento dell'impianto di alimentazione per la banchina.

Con la nuova sottostazione di alimentazione ad alta tensione si compie un ulteriore passo avanti nella realizzazione della piattaforma container a Vado, operativa dal 2019.

L'energia elettrica fornita dalla mini centrale alimenterà tutta l'attività della piattaforma, le gru da piazzale per la movimentazione dei container. Renderà anche possibile portare l'alimentazione elettrica da terra alle grandi navi porta-container attraccate al terminal.

Ricordiamo, infine, che la società Sv Port Service cura la trasformazione e la distribuzione dell'energia elettrica nel porto di Savona, gestisce la rete idrica portuale per la fornitura di acqua potabile alle navi e per uso pubblico. Inoltre ha in carico i servizi di pulizia delle aree comuni e degli specchi acquei, di raccolta e di trasferimento presso discariche autorizzate di tutte le tipologie di rifiuti prodotte in ambito portuale, oltre a fornire servizi di manutenzione elettrica e meccanica alle gru e alle macchine operatrici portuali.

# Informare

---

## **Il prossimo anno la conferenza annuale dell'European Sea Ports Organisation si terrà a Livorno**

*Corsini: è il riconoscimento al lavoro che è stato fatto negli ultimi anni per proiettare a livello internazionale l'immagine del porto di Livorno*

Nel 2019 Livorno ospiterà la conferenza annuale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO). La notizia è arrivata ieri sera da Sofia, dove era in corso la conferenza stampa per la presentazione dell'edizione 2018 della conferenza dell'associazione dei porti europei che si terrà a Rotterdam a fine maggio.

«Questa prestigiosa designazione - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini - è il riconoscimento al lavoro che è stato fatto negli ultimi anni per proiettare a livello internazionale l'immagine del porto di Livorno. Si tratta di un risultato positivo che ci inorgoglisce e che arriva proprio mentre all'Hotel Palazzo si stanno concludendo i lavori della sesta edizione di MedPorts, iniziativa importante che abbiamo avuto l'onore di ospitare, prima volta in assoluto in Italia, proprio nella nostra città».

«Si tratta - ha concordato il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino - di un riconoscimento significativo per tutta la portualità italiana, che grazie alle attività di associazione ha portato per la prima volta in Italia un evento importante»

**L'EVENTO** IERI L'ANNUNCIO UFFICIALE

## MedPorts chiude col botto Arrivano gli stati generali Espo

**UN'ASSEMBLEA** straordinaria di Assoport, la prima mai fatta nella nostra città: un insieme di sessioni tecnico-marittime sul rilancio dei traffici del Mediterraneo, con la grande speranza di poter far finalmente ripartire, appena chiuderanno i "venti di guerra" all'Est, il sogno del libero scambio tra le due sponde del nostro mare; e infine una conferma, già preannunciata dai vertici di MedPorts nella giornata di apertura, la decisione di tenere a Livorno l'edizione 2019 dell'organizzazione dei porti europei Espo.

**DA SOFIA**, dove era ieri in corso la conferenza di presentazione dell'edizione del prossimo mese, è arrivato l'annuncio ufficiale. È il presidente dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale- Livorno e Piombino- Stefano Corsini ha preso subito la palla al balzo. "Questa prestigiosa designazione ha detto ieri a caldo nelle sale dell'hotel Palazzo- è il riconoscimento del lavoro fatto da anni per proiettare a livello internazionale la nostra immagine".

Un riconoscimento condiviso anche da presidente di Assoport Zeno D'agostino nell'assemblea di mercoledì, che ha parlato del ruolo importante di Livorno come porto multipurpose e primo in Italia per i traffici ro/ro.

Sul piano della convegnistica, la sesta edizione di MedPorts ha avuto certamente un impatto positivo, sia per la partecipazione dei rappresentanti della portualità mediterranea, sia per la presenza degli osservatori, in particolare dall'Europa del nord che comincia a tenerci d'occhio come concorrenti non più marginali.

L'altro annuncio importante è che Livorno e Piombino saranno a maggio a Shanghai per la più grande esposizione cinese della logistica marittima e portuale, con la partecipazione diretta e con la presentazione anche su quell'immenso potenziale mercato delle nostre offerte, collegate a quelle dell'interporto Vespucci. Corsini lo confermerà il 27 con la prossima riunione del comitato di gestione portuale.

A.F.

## Porti: conferenza Espo 2019 si terrà a Livorno

Presidente Autorità sistema: riconoscimento lavoro ultimi anni



(ANSA) - LIVORNO, 19 APR - Livorno ospiterà per il 2019 la conferenza annuale dell'Organizzazione dei Porti Europei (Espo).

La notizia è arrivata direttamente da Sofia, dove era in corso la Conferenza Stampa per la presentazione dell'edizione 2018 dell'Espo Conference che si terrà a Rotterdam a fine maggio.

"Questa prestigiosa designazione - ha commentato il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini - è il riconoscimento al lavoro che è stato fatto negli ultimi anni per proiettare a livello internazionale l'immagine del porto di Livorno. Si tratta di un risultato positivo che ci inorgoglisce e che arriva proprio mentre all'Hotel Palazzo si stanno concludendo i lavori della sesta edizione di MedPorts, iniziativa importante che abbiamo avuto l'onore di ospitare, prima volta in assoluto in Italia, proprio nella nostra città".

# The Medi Telegraph

---

## Livorno, le mosse del Tdt tra nuove linee e piattaforma Europa

Livorno - In attesa della gara per la Darsena Europa, il porto di Livorno si concentra sul suo potenziale mediterraneo: Marco Mignogna, direttore generale del Terminal Darsena Toscana, ieri al Med Ports 2018 di Livorno ha svelato che la principale banchina container dello scalo labronico potrebbe a breve chiudere un contratto per una linea sul Medio Oriente, probabilmente nel secondo semestre di quest'anno.

E mentre anche per il 2017 Livorno si conferma primo scalo ro-ro in Italia, confermando la centralità del ruolo intermodale nel Mediterraneo, il presidente del porto **Stefano Corsini** spiega al MediTelegraph che Piombino ha le carte per diventare un vero porto d'Africa, e che proprio questo scalo potrebbe in futuro diventare lo snodo terrestre - proprio come oggi lo è Civitavecchia nella direttrice Est Ovest - delle Autostrade del mare dal Nord Africa al Nord Europa, grazie al potenziamento della Grosseto - Fano e al corridoio del Brennero.

Come ha ricordato il presidente di Assoport, **Zeno D'Agostino**, se è vero che sono anni che la quota del traffico container è inchiodata a 10 milioni di teu, è altrettanto vero che la quota intermodale è in continua crescita, ed arrivato il momento di cogliere le opportunità di quelle aree Nord - africane e mediorientali che hanno ripreso a crescere dopo choc delle primavere arabe.

Non per questo Livorno rinuncia ai container: mentre tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021 sarà finalmente concluso l'allargamento del Canale del Marzocco, con la possibilità di far entrare le navi fino a 9.000 teu nel bacino del Tdt e del Terminal Lorenzini, l'Autorità di sistema portuale ha aperto la gara per la progettazione esecutiva (tre milioni di euro) per la diga foranea della nuova Darsena Europa: «Una garanzia - spiega Corsini - per fare vedere ai futuri investitori il nostro impegno su questa infrastruttura. Nel 2023 la piattaforma dovrebbe essere pronta».

Nel frattempo bandiremo la gara, sempre che non si presenti prima un soggetto con un valido progetto di Project financing". Informalmente il gruppo Gip, proprietario del Sech di Genova e del Tdt e controllato dai fondi Infravia e Infracapital sta valutando di partecipare alla gara: del resto il salto di qualità del Tdt, rivale diretto del terminal Contship della Spezia, passerebbe solo attraverso questo passaggio. Intanto, la battaglia è tecnologica: Tdt, che al Med Ports ha presentato il nuovo logo, è il primo terminal per refrigerati in Italia (circa 20 mila teu movimentati l'anno, e capacità oltre 800 prese), il primo con accesso diretto alla rete ferroviaria nazionale con tre fasci di binari, e a breve si doterà di due gru Rtg predisposte per il controllo da remoto. La battaglia dei porti non si ferma mai.

# Informare

---

## Mille posti di lavoro con la realizzazione della Piattaforma Europa nel porto di Livorno

*La prossima settimana si riunirà la commissione di gara per l'analisi delle offerte per la progettazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi*

La Darsena Europa, il nuovo progetto di espansione a mare del porto di Livorno con il quale lo scalo labronico si ripromette di aumentare la propria capacità operativa nel segmento dei contenitori arrivando a movimentare, a regime, fino a un massimo di un milione di teu, genererà mille posti di lavoro tra diretti e indotto, una crescita del +0,77% del prodotto interno lordo a livello provinciale e del +0,08% a livello regionale.

Queste le potenzialità del progetto stimate dall'Istituto Regionale Programmazione Economica Toscana (IRPET) che sono state presentate oggi nella sala riunioni dell'Acquario di Livorno nel corso di un convegno dedicato alle grandi opere infrastrutturali che è stato organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

«Se è vero che negli ultimi dieci anni la crisi economica si è mangiata in Toscana 70 miliardi di investimenti pubblici e privati - ha rilevato Leonardo Piccini, assistente di ricerca dell'IRPET - opere come quella del nuovo terminal container di Livorno possono costituire un volano per l'intera Regione: l'infrastruttura potrebbe portare in dote allo scalo labronico una crescita media del 3,6% all'anno nel traffico dei contenitori» e un incremento nel valore della produzione in porto a seguito della sua realizzazione di un miliardo di euro in otto anni, una media di 137 milioni annui dal 2022 al 2030».

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha ricordato qual è il cronoprogramma dei lavori per la realizzazione della Piattaforma: il primo step è quello relativo all'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione dell'opera, che comprenderà lo studio ambientale e l'analisi di incidenza ambientale (tra cui lo studio sull'erosione del litorale). «La prossima settimana - ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini - si riunirà la commissione di gara per l'analisi delle offerte. Una volta identificato il vincitore, daremo a quest'ultimo 60 giorni di tempo per la realizzazione della progettazione preliminare».

Intanto vanno avanti anche le indagini geognostiche a mare necessarie al campionamento del banco di sedimenti presenti nell'area marina su cui si affacceranno le nuove infrastrutture: «sul fronte ambientale - ha detto Corsini - l'ISPRA, l'Authority e la Capitaneria di Porto, hanno fatto fronte comune sulla definizione dei programmi di monitoraggio ambientali marini. L'obiettivo è arrivare quanto prima possibile a deperimetrare le aree SIN del porto. Per noi è fondamentale che la Piattaforma Europa sia un investimento sostenibile da un punto di vista ambientale».

L'AdSP ha ricordato inoltre che i prossimi impegni riguarderanno la realizzazione del terminal contenitori vero e proprio, che sarà finanziato mediante la finanza di progetto, uno strumento che secondo l'avvocato Paolo Piacenza, intervenuto al convegno, pone al decisore pubblico un'attenta analisi del contesto in cui un programma di investimenti deve essere realizzato: «il PF - ha spiegato - è uno strumento finanziario flessibile, che se gestito bene dalla pubblica amministrazione può valorizzare le poche risorse pubbliche oggi disponibili, ma attenzione: il problema del

finanziamento può essere affrontato efficacemente solo attraverso un'attenta analisi dei rischi connessi all'oggetto da finanziare».

Evidenziando che per questo motivo servono all'interno della pubblica amministrazione professionalità perfettamente formate in grado di una interlocuzione all'altezza con i partner privati, Corsini ha reso noto che «proprio a tal fine verranno presto inserite in pianta organica nuove e idonee risorse professionali e tecniche».

## Prioritario lo spostamento della Darsena Petroli

A Livorno la Conferenza Espo nel 2019

LIVORNO – Spostare la Darsena Petroli dalla radice del canale industriale, dove si trova attualmente, e allontanare così dal centro abitato gli stabilimenti petroliferi che oggi si trovano a ridosso della città. Assieme alla realizzazione della Piattaforma Europa, è questo, per Stefano Corsini, uno degli obiettivi prioritari da raggiungere nel medio periodo. Durante il convegno organizzato dalla Port Authority all'Acquario di Livorno e durante il quale si è parlato del progetto di espansione a mare dello scalo labronico, il numero uno dei porti dell'Alto Tirreno si è soffermato su un tema sensibile per la collettività: la "messa in sicurezza" dei luoghi ad alto rischio di incidente rilevante.

"Uno degli aspetti più importanti del Piano regolatore portuale del porto di Livorno – ha detto Corsini – è quello relativo alla realizzazione della Darsena Petroli della Piattaforma Europa. L'opera, destinata a ricevere le navi cisterna che oggi invece vengono accolte nel canale industriale, e inserita nella quarta fase degli interventi del Prp, diventa oggi strategica in quanto allontanerebbe ulteriormente dal centro cittadino una potenziale fonte di pericolo, con significativa riduzione del grado di rischio associato al trasporto e alla movimentazione di questi prodotti".

Precisato che le fasi di attuazione delle opere previste dal Prp hanno un valore indicativo e rappresentano soltanto una delle possibili soluzioni per lo svolgimento del processo di attuazione del Piano, e che quindi quella che oggi è definita la quarta fase può essere benissimo anticipata, Corsini ha annunciato che si farà garante di questa particolare esigenza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ieri è stato inoltre annunciato che il prossimo anno si terrà a Livorno la conferenza annuale dell'Organizzazione dei porti europei (Espo). La notizia è arrivata direttamente da Sofia, dove era in corso la conferenza stampa per la presentazione dell'edizione 2018 dell'Espo Conference, che si terrà a Rotterdam a fine Maggio.

"Questa prestigiosa designazione – ha dichiarato con soddisfazione Corsini – è il riconoscimento al lavoro che è stato fatto negli ultimi anni per proiettare a livello internazionale l'immagine del porto di Livorno. Si tratta di un risultato positivo che ci inorgoglisce e che arriva proprio mentre all'Hotel Palazzo si stanno concludendo i lavori della sesta edizione di MedPorts, iniziativa importante che abbiamo avuto l'onore di ospitare, prima volta in assoluto in Italia, proprio nella nostra città".

Per il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, "si tratta di un riconoscimento significativo per tutta la portualità italiana che grazie alle attività di Associazione ha portato per la prima volta in Italia un evento importante".

Gli uffici preposti della Port Authority hanno già preso i primi contatti con Espo per cominciare ad organizzare al meglio l'evento.

## Nessuna novità per i bacini livornesi

La struttura galleggiante fu dissequestrata da più di un anno

LIVORNO – Il tempo, si sa, vola e ai nostri giorni, in cui sembra volare perfino più veloce, non c'è cosa peggiore della sensazione che possa scorrere infruttuosamente. Come non pensare e tornare a riflettere sul fatto che il bacino galleggiante Mediterraneo giace pressoché abbandonato a fare la ruggine ormai da quasi tre anni privando Livorno di una risorsa tanto importante?

E' vero che il sequestro giudiziario seguito al luttuoso incedente del 25 Agosto del 2015 ha fatto la propria parte (e che parte!), ma è altrettanto vero che l'impianto fu dissequestrato più di un anno fa e che da allora di parole ne sono state spese anche troppe mentre di fatti non se ne sono visti troppo pochi. Meglio sarebbe dire nessuno.

Si tratta di una vicenda che sta molto a cuore alla città, specialmente a quella parte sempre più ampia di essa stretta nella morsa della disoccupazione rispondendo alla quale, dalle colonne di una rivista da noi pubblicata alla fine dello scorso anno, l'ingegner Corsini, presidente dell'AdSp del Tirreno settentrionale, Ente a cui fa capo l'amministrazione della struttura, si esprime testualmente così: "..... sarà presto ripresa la procedura di gara, indipendentemente dalla rimozione della nave Urania, in modo da consegnare le strutture appena disponibili. il nostro obiettivo è quello di chiudere la vicenda entro il 2018 e anche prima".

Dal fausto ed ormai lontano giorno del dissequestro ad oggi però più e più volte la rimozione della nave Urania (condizione imprescindibile per far ripartire l'attuale bando di gara) è stata assicurata come prossima, una circostanza che, invero, con lo scorrere del tempo ci fa apparire come sempre più improbabile il fatto che l'ingegner Corsini – che è indubbiamente uomo d'onore – possa o sappia tener fede al suo proclamato proposito di ".... chiudere la vicenda entro il 2018 e anche prima".

Del resto fu lo stesso presidente, in audizione al consiglio regionale toscano nell'Aprile del 2017, ad affermare che per ripristinare il bacino galleggiante Mediterraneo sarebbe occorso un anno (da allora) e un altro anno ancora sarebbe stato necessario per espletare la gara, una gara ormai assurda che, se fosse stata annullata e riproposta tenendo conto della nuova situazione – come abbiamo ripetutamente illustrato sulla scorta di autorevoli consulenze – e scorporando il bacino grande in muratura da quello galleggiante, sarebbe già conclusa o in via di conclusione., ma tant'è. Corsini è uomo d'onore e, sicuramente, nella sua contraddittoria rassicurazione di fine anno, sapeva (lo speriamo con tutto il cuore) quello che diceva.

Per chi, come noi, deve invece contenere le proprie vedute entro gli angusti spazi dell'evidenza dei fatti, il tempo sembra trascorrere infruttuosamente, ma ciò potrebbe anche configurare un valore del tutto relativo, insomma, una variabile a seconda della prospettiva da cui la strana faccenda viene osservata nel suo complesso, nelle sue interconnessioni e negli intrecci fra i diversi e contrapposti interessi di chi, anche per dare respiro all'economia asfittica della città di Livorno, vorrebbe la ripresa della storica e remunerativa attività delle riparazioni navali e di chi, invece, vorrebbe che del bacino in muratura e delle grandi riparazioni navali a Livorno non si parlasse proprio più.

L'impressione (o la realtà) è che si voglia prendere più tempo possibile per stratificare un fatto compiuto e per fornire argomenti sempre più concreti agli affossatori del grande bacino della cui procurata rovina l'Autorità titolare, sul cui capo incombono l'amministrazione e la vigilanza, mai ha chiesto conto alcuno all'uscente concessionario che pure aveva ricevuto l'impianto funzionante.

## - segue

---

Nel 2004 Azimut Benetti subentrò nella concessione dei bacini al cantiere Fratelli Orlando sottoscrivendo una serie di obblighi, compreso quello di "restituire il bene demaniale nel pristino stato allo scadere del periodo concessorio..... e provvedere a propria cura e spese alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni ai fini della loro conservazione nello stato in cui furono consegnati, fatti salvi gli interventi derivanti da eventi eccezionali".

Sul rispetto di questa e di altre clausole, ciascuno è libero di farsi una propria idea, ma è un dato di fatto che la Procura della Repubblica, nel Novembre del 2008, affidò ad un proprio consulente tecnico lo svolgimento di approfonditi rilievi e verifiche sui bacini di carenaggio, con particolare attenzione allo stato di conservazione e manutenzione degli stessi e, in modo particolare, del bacino grande..

Il consulente incaricato, che si avvalese anche della collaborazione di altri tecnici e impiegati amministrativi della Ausl 6, della Guardia di Finanza, della Capitaneria di porto e dei Carabinieri, rilevò un pessimo stato di conservazione dei beni demaniali assentiti in concessione ad Azimut, un estremo degrado delle infrastrutture e la pressoché totale assenza di interventi manutentivi ordinari e straordinari effettuati sugli stessi beni negli anni recenti...

Gioverà ricordare che, secondo le risultanze di uno studio appositamente commissionato dalla stessa Autorità portuale nell'Agosto del 2011, il RINa valutò che le potenzialità del grande bacino, con riferimento alle riparazioni di varia tipologia e durata, sarebbero tali da attrarre almeno una settantina di navi all'anno e, per quanto riguarda l'aspetto occupazionale, lo stesso Ente tecnico riferì che, stando alle iscrizioni del 2008 nei registri art. 68 dell'Authority, gli addetti al settore navalmeccanico a Livorno, con la grave crisi già allora in atto, risultavano essere circa 1.380 ripartiti su un totale di circa 95 imprese.

Un potenziale che Livorno sta continuando a prendendosi il lusso di ignorare. ...

E allora?

Allora, mentre Crono famelico continua divorare avidamente una settimana dopo l'altra, non ci rimane che ripeterci che Corsini – che è uomo d'onore – sappia tener fede a quanto nel Dicembre scorso confermò alla stampa "...il nostro obiettivo è quello di chiudere la vicenda entro il 2018 e anche prima".

# L'Informatore Navale

---

Lo spostamento della Darsena Petroli è prioritario: Al convegno all'Acquario di Livorno organizzato dall'AdSP



Livorno, 19 aprile 2018 – Spostare la Darsena Petroli dalla radice del canale industriale, dove si trova attualmente, e allontanare così dal centro abitato gli stabilimenti petroliferi che oggi si trovano a ridosso della città. Assieme alla realizzazione della Piattaforma Europa, è questo, per Stefano Corsini, uno degli obiettivi prioritari da raggiungere nel medio periodo. Durante il convegno organizzato dalla Port Authority all'Acquario di Livorno e durante il quale si è parlato del progetto di espansione a mare dello scalo labronico, il numero uno dei porti dell'Alto Tirreno si è soffermato su un tema sensibile per la collettività: la "messa in sicurezza" dei luoghi ad alto rischio di incidente rilevante.

“Uno degli aspetti più importanti del Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno – ha detto Corsini – è quello relativo alla realizzazione della Darsena Petroli della Piattaforma Europa. L'opera, destinata a ricevere le navi cisterna che oggi invece vengono accolte nel canale industriale, e inserita nella quarta fase degli interventi del PRP, diventa oggi strategica in quanto allontanerebbe ulteriormente dal centro cittadino una potenziale fonte di pericolo, con significativa riduzione del grado di rischio associato al trasporto e alla movimentazione di questi prodotti”.

Precisato che le fasi di attuazione delle opere previste dal PRP hanno un valore indicativo e rappresentano soltanto una delle possibili soluzioni per lo svolgimento del processo di attuazione del Piano, e che – quindi – quella che oggi è definita la quarta fase può essere benissimo anticipata, Corsini ha annunciato che si farà garante di questa particolare esigenza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Darsena Europa: mille posti di lavoro a regime

Sono queste le potenzialità del nuovo progetto di espansione del porto labronico

LIVORNO – Mille posti di lavoro tra diretti e indotto, una crescita dell'1% del Pil a livello provinciale e dello 0,1% a livello regionale. Sono queste per l'Irpet le potenzialità della Darsena Europa, il nuovo progetto di espansione a mare con il quale lo scalo labronico si ripromette di aumentare la propria capacità operativa nel segmento dei contenitori, arrivando a movimentare, a regime, fino a un massimo di 1 milione di Teu. È quanto ha sottolineato, nella sala riunioni dell'Acquario della città dei Quattro Mori, l'esperto dell'Istituto regionale per la programmazione economica regionale della Toscana, Leonardo Piccini, nel corso di un convegno dedicato alle grandi opere infrastrutturali e organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

Partire dalla piattaforma Europa per riagganciare il treno della crescita, per l'Irpet è non solo un traguardo auspicabile, ma raggiungibile: "Se è vero che negli ultimi dieci anni la crisi economica si è mangiata in Toscana 70 miliardi di investimenti pubblici e privati – ha detto Piccini – opere come quella del nuovo terminal container di Livorno possono costituire un volano per l'intera Regione: l'infrastruttura potrebbe portare in dote allo scalo labronico una crescita media del 3,6% all'anno nel traffico dei contenitori" e un incremento nel valore della produzione in porto a seguito della sua realizzazione di un miliardo di euro in otto anni, una media di 137 milioni annui dal 2022 al 2030.

La piattaforma, insomma, è una opportunità da cogliere e i tempi, chiaramente, non sono una incognita. L'obiettivo è arrivare ad avere l'infrastruttura per il 2023, in tempo utile per le grandi sfide del futuro. Il cronoprogramma dei lavori è stato già abbozzato da tempo: il primo step è quello relativo all'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione dell'opera, che comprenderà lo studio ambientale e l'analisi di incidenza ambientale (tra cui lo studio sull'erosione del litorale): "la prossima settimana – ha detto il presidente della Port Authority, Stefano Corsini – si riunirà la commissione di gara per l'analisi delle offerte. Una volta identificato il vincitore, daremo a quest'ultimo 60 giorni di tempo per la realizzazione della progettazione preliminare".

Intanto vanno avanti anche le indagini geognostiche a mare, necessarie al campionamento del banco di sedimenti presenti nell'area marina su cui si affacceranno le nuove infrastrutture: "Sul fronte ambientale – ha dichiarato sempre Corsini – l'Ispra, l'Authority e la Capitaneria di porto, hanno fatto fronte comune sulla definizione dei programmi di monitoraggio ambientali marini. L'obiettivo è arrivare quanto prima possibile a deperimetrare le aree "Sin" del porto. Per noi è fondamentale che la piattaforma Europa sia un investimento sostenibile da un punto di vista ambientale".

I prossimi impegni riguarderanno la realizzazione del terminal contenitori vero e proprio, che sarà finanziato mediante la finanza di progetto, uno strumento che secondo l'avvocato Paolo Piacenza, intervenuto al convegno, pone al decisore pubblico un'attenta analisi del contesto in cui un programma di investimenti deve essere realizzato: "Il PF è uno strumento finanziario flessibile, che se gestito bene dalla pubblica amministrazione può valorizzare le poche risorse pubbliche oggi disponibili, ma attenzione: il problema del finanziamento può essere affrontato efficacemente solo attraverso un'attenta analisi dei

### Darsena Europa: mille posti di lavoro a regime secondo l'ISPRA. Il convegno all'Acquario di Livorno organizzato dall'AdSP



Livorno, 19 aprile 2018 – Il convegno all'Acquario di Livorno organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale Mille posti di lavoro tra diretti e indotto, una crescita dell'1% del PIL a livello provinciale e dello 0,1% a livello regionale. Sono queste per l'IRPET le potenzialità della Darsena Europa, il nuovo progetto di espansione a mare con il quale lo scalo labronico si ripromette di aumentare la propria capacità operativa nel segmento dei contenitori, arrivando a movimentare, a regime, fino a un massimo di 1 milione di TEU. È quanto ha sottolineato, quest'oggi, presso la sala riunioni dell'Acquario della città dei Quattro Mori, l'esperto dell'Istituto regionale per la programmazione economica regionale della Toscana, Leonardo Piccini, nel corso di un convegno dedicato alle grandi opere infrastrutturali e organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Partire dalla Piattaforma Europa per riagganciare il treno della crescita, per l'Irpet è non solo un traguardo auspicabile, ma raggiungibile: "Se è vero che negli ultimi dieci anni la crisi economica si è mangiata in Toscana 70 miliardi di investimenti pubblici e privati – ha detto Piccini – opere come quella del nuovo terminal container di Livorno possono costituire un volano per l'intera Regione: l'infrastruttura potrebbe portare in dote allo scalo labronico una crescita media del 3,6% all'anno nel traffico dei contenitori" e un incremento nel valore della produzione in porto a seguito della sua realizzazione di un miliardo di euro in otto anni, una media di 137 milioni annui dal 2022 al 2030.

La Piattaforma, insomma, è una opportunità da cogliere e i tempi, chiaramente, non sono una incognita. L'obiettivo è arrivare ad avere l'infrastruttura per il 2023, in tempo utile per le grandi sfide del futuro. Il cronoprogramma dei lavori è stato già abbozzato da tempo: il primo step è quello relativo all'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione dell'opera, che comprenderà lo studio ambientale e l'analisi di incidenza ambientale (tra cui lo studio sull'erosione del litorale): "la prossima settimana – ha detto il presidente della Port Authority, Stefano Corsini – si riunirà la commissione di gara per l'analisi delle offerte. Una volta identificato il vincitore, daremo a quest'ultimo 60 giorni di tempo per la realizzazione della progettazione preliminare".

Intanto vanno avanti anche le indagini geognostiche a mare, necessarie al campionamento del banco di sedimenti presenti nell'area marina su cui si affacceranno le nuove infrastrutture: "Sul fronte ambientale – ha dichiarato sempre Corsini – l'ISPRA, l'Authority e la Capitaneria di Porto, hanno fatto fronte comune sulla definizione dei programmi di

## - segue

---

monitoraggio ambientali marini. L'obiettivo è arrivare quanto prima possibile a deperimetrare le aree SIN del porto. Per noi è fondamentale che la Piattaforma Europa sia un investimento sostenibile da un punto di vista ambientale”.

I prossimi impegni riguarderanno la realizzazione del terminal contenitori vero e proprio, che sarà finanziato mediante la finanza di progetto, uno strumento che secondo l'avvocato Paolo Piacenza, intervenuto al convegno, pone al decisore pubblico un'attenta analisi del contesto in cui un programma di investimenti deve essere realizzato: “Il PF è uno strumento finanziario flessibile, che se gestito bene dalla Pubblica Amministrazione può valorizzare le poche risorse pubbliche oggi disponibili, ma attenzione: il problema del finanziamento può essere affrontato efficacemente solo attraverso un'attenta analisi dei rischi connessi all'oggetto da finanziare”.

Per questo motivo servono all'interno della pubblica amministrazione professionalità perfettamente formate in grado di una interlocuzione all'altezza con i partner privati: “Proprio a tal fine – ha annunciato Corsini – verranno presto inserite in pianta organica nuove e idonee risorse professionali e tecniche”.

Mille posti di lavoro tra diretti e indotto, una crescita dell'1% del PIL a livello provinciale e dello 0,1% a livello regionale. Sono queste per l'IRPET le potenzialità della Darsena Europa, il nuovo progetto di espansione a mare con il quale lo scalo labronico si ripromette di aumentare la propria capacità operativa nel segmento dei contenitori, arrivando a movimentare, a regime, fino a un massimo di 1 milione di TEU. È quanto ha sottolineato, quest'oggi, presso la sala riunioni dell'Acquario della città dei Quattro Mori, l'esperto dell'Istituto regionale per la programmazione economica regionale della Toscana, Leonardo Piccini, nel corso di un convegno dedicato alle grandi opere infrastrutturali e organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Partire dalla Piattaforma Europa per riagganciare il treno della crescita, per l'Irpet è non solo un traguardo auspicabile, ma raggiungibile: “Se è vero che negli ultimi dieci anni la crisi economica si è mangiata in Toscana 70 miliardi di investimenti pubblici e privati – ha detto Piccini – opere come quella del nuovo terminal container di Livorno possono costituire un volano per l'intera Regione: l'infrastruttura potrebbe portare in dote allo scalo labronico una crescita media del 3,6% all'anno nel traffico dei contenitori” e un incremento nel valore della produzione in porto a seguito della sua realizzazione di un miliardo di euro in otto anni, una media di 137 milioni annui dal 2022 al 2030.

La Piattaforma, insomma, è una opportunità da cogliere e i tempi, chiaramente, non sono una incognita. L'obiettivo è arrivare ad avere l'infrastruttura per il 2023, in tempo utile per le grandi sfide del futuro. Il cronoprogramma dei lavori è stato già abbozzato da tempo: il primo step è quello relativo all'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione dell'opera, che comprenderà lo studio ambientale e l'analisi di incidenza ambientale (tra cui lo studio sull'erosione del litorale): “la prossima settimana – ha detto il presidente della Port Authority, Stefano Corsini – si riunirà la commissione di gara per l'analisi delle offerte. Una volta identificato il vincitore, daremo a quest'ultimo 60 giorni di tempo per la realizzazione della progettazione preliminare”.

## -segue

---

Intanto vanno avanti anche le indagini geognostiche a mare, necessarie al campionamento del banco di sedimenti presenti nell'area marina su cui si affacceranno le nuove infrastrutture: "Sul fronte ambientale – ha dichiarato sempre Corsini – l'ISPRA, l'Authority e la Capitaneria di Porto, hanno fatto fronte comune sulla definizione dei programmi di monitoraggio ambientali marini. L'obiettivo è arrivare quanto prima possibile a deperimetrare le aree SIN del porto. Per noi è fondamentale che la Piattaforma Europa sia un investimento sostenibile da un punto di vista ambientale".

I prossimi impegni riguarderanno la realizzazione del terminal contenitori vero e proprio, che sarà finanziato mediante la finanza di progetto, uno strumento che secondo l'avvocato Paolo Piacenza, intervenuto al convegno, pone al decisore pubblico un'attenta analisi del contesto in cui un programma di investimenti deve essere realizzato: "Il PF è uno strumento finanziario flessibile, che se gestito bene dalla Pubblica Amministrazione può valorizzare le poche risorse pubbliche oggi disponibili, ma attenzione: il problema del finanziamento può essere affrontato efficacemente solo attraverso un'attenta analisi dei rischi connessi all'oggetto da finanziare".

Per questo motivo servono all'interno della pubblica amministrazione professionalità perfettamente formate in grado di una interlocuzione all'altezza con i partner privati: "Proprio a tal fine – ha annunciato Corsini – verranno presto inserite in pianta organica nuove e idonee risorse professionali e tecniche".

# «La maxi-Darsena vale mille addetti e un miliardo di euro»

Il presidente dell'Authority: «Sarà realizzata entro il 2023»  
E punta sulle ferrovie per ottenere più competitività

di Enrico Paradisi  
▶ LIVORNO

«Nel 2022 o 2023 conto che la piattaforma Europa sia realtà». È l'ottimismo della volontà di Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale, a fissare l'orizzonte temporale per la realizzazione dell'opera infrastrutturale più importante dello scalo labronico: «Noi ce la metteremo tutta» ha aggiunto ieri a margine di un seminario organizzato dall'Authority nella sala conferenze dell'Acquario, sottolineando che si stanno rispettando i tempi.

E ancora lui a prevedere l'inizio dei lavori per le opere foranee per il 2019. Ora siamo in fase di affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere di protezione a mare e dei dragaggi (previsti nella nuova prima fase di attuazione dell'opera, che comprenderà lo studio ambientale e l'analisi di inciden-

za ambientale tra cui lo studio sull'erosione del litorale) dopodiché si passerà a trattare la fase del terminal attraverso un project financing.

La prossima settimana si riunirà la commissione di gara per l'analisi delle offerte. Una volta stabilito il vincitore ci saranno 60 giorni di tempo per la realizzazione della progettazione preliminare. Entro questa settimana invece sarà pubblicata la gara per i sondaggi geognostici e ambientali per conoscere la configurazione del porto, operazione che sarà estesa a tutta l'area del piano regolatore in modo da avere già in mano i dati per progettazioni future. E il 23 sarà firmato a Firenze il protocollo tra Regione, Rfi (gruppo Irs) e ministero, per la realizzazione della parte ferroviaria della maxi-Darsena: i collegamenti diretti fino al passante appenninico.

Ma quanto "vale" in termini

economici la Piattaforma Europa? In un orizzonte ventennale l'1% del Pil a livello provinciale e lo 0,1% di quello regionale. Secondo Leonardo Piccini (Irpet), porterebbe a regime, una volta cioè realizzata, oltre un migliaio di nuovi posti di lavoro in città tra diretti, indiretti e indotto, con una crescita media del 3,6% all'anno nel traffico contenitori e un incremento nel valore della produzione in porto pari a un miliardo di euro in otto anni: una media di 137 milioni annui dal 2022 al 2030.

Il prossimo passo sarà il terminal vero e proprio: da finanziare mediante project financing, uno strumento finanziario flessibile secondo l'avvocato Paolo Piacenza, intervenuto al convegno, che se gestito bene dalla pubblica amministrazione può valorizzare le poche risorse pubbliche oggi disponibili. Servono però professionalità in grado di dialogare ade-

guatamente con i partner privati. Per questo, come ha annunciato Corsini, verranno presto inserite in pianta organica nuove e idonee risorse professionali e tecniche.

Quanto al famoso "scavalco", il cui progetto è in fase di approvazione da parte delle ferrovie, a inizio autunno dovrebbe partire il bando di gara per realizzarlo. Nello stesso accordo è previsto anche il progetto di fattibilità tecnico-economico per il collegamento tra Interporto, linea Pisa-Collesalvetti-Vada e la linea diretta Pisa-Firenze: qui si realizzerebbe un by-pass in grado di saltare Pisa e immettere i treni direttamente verso Firenze.

L'altro impegno di Rfi per completare il disegno è poi quello di adeguare le gallerie di valico tra Firenze e Bologna al trasporto merci: operazione già avviata, dovrebbe completarsi in tre anni e consentirebbe dunque a Livorno di essere il porto più attrezzato da un punto di vista ferroviario.

# A Livorno l'euro-summit degli scali

L'organizzazione delle istituzioni portuali punta sulla nostra città per il prossimo anno

► LIVORNO

Si è appena conclusa la due giorni del "Med Ports" all'Hotel Palazzo, per la prima volta in Italia (dopo quella a Barcellona e prima di quella a Casablanca), ed ecco che Livorno aggancia subito un nuovo treno battendo la concorrenza di Genova e Napoli: la conferenza annuale Espo (European Sea Ports Organisa-

tion), l'associazione dei porti europei che ha sede a Bruxelles, il prossimo anno si farà nella nostra città. «C'eravamo candidati insieme al porto di Genova e Napoli - ha spiegato il presidente dell'Authority Stefano Corsini - e il comitato di Espo ha scelto Livorno, dandoci la possibilità di far conoscere meglio la nostra città nell'ambito del settore, ma non solo: è anche un riconosci-

mento importante per il nostro porto nel panorama italiano, come uno dei primi tre porti del paese, e quindi far parte di quella piattaforma di offerta che dal punto di vista degli operatori internazionali ha la sua rilevanza».

Ci sarà subito da mettersi al lavoro per organizzare un altro evento enorme, da oltre 300 delegati, con rappresentanti

dell'Unione europea, e dei porti associati, oltre a operatori e esperti internazionali. «Med ports è andata molto bene sia come numero di partecipanti che come contenuti - ha sottolineato Francesco Ghio (ufficio promozione e studi dell'Authority) - siamo soddisfatti sia noi che gli organizzatori. Ora dobbiamo metterci al lavoro per mettere in piedi Espo, che metterà di nuovo Livorno al centro del mondo marittimo europeo». (e.p.)



Stefano Corsini

IL PORTO DEL FUTURO SARA' ANTICIPATO IL TRASLOCO DEI DEPOSITI

## La tragedia cambia i piani Priorità alla Darsena Petroli

FULVI ■ A pagina 6

### L'ECONOMIA DEL MARE

#### PROJECT FINANCING

IL TOTALE DEGLI INVESTIMENTI SI AGGIRA INTORNO AI 600 MILIONI DI EURO, CHE PREVEDONO UN RISPARMIO DI 200 MILIONI ALMENO RISPETTO ALLA PRIMA STESURA DELLA GARA

# Si accelera sul trasloco dei depositi Darsena Petroli nuova priorità

*La decisione di anticipare i tempi dopo la tragedia ai costieri Neri*

UNA LOCATION originale, la sala delle navi sommerse dell'Acquario. Ma indubbiamente uno spazio suggestivo, quello utilizzato ieri dal Auto Esportale di sistema, per presentare agli ospiti internazionali di MedPorts e ai livornesi lo stato dell'arte del grande progetto del nuovo porto contenitori, la Darsena Europa.

Ad esporre i dati e i progetti con l'aiuto di slides e grafici, il presidente Stefano Corsini, insieme a Leonardo Piccini dell'Irpet e a Paolo Piacenza che ha approfondito le tematiche del sistema dei project financing.

MOLTI dati, molte speranze – compresa quella di mille posti di lavoro che in dieci anni potrebbero nascere dalla nuova Darsena – e molti passaggi per arrivare al concreto: è questa la sintesi della mattinata.

Con un richiamo di Corsini anche a un elemento che è apparso nuovo, e strettamente collegato alla recente tragedia dei costieri Neri: il trasferimento della darsena petroli e di tutti i depositi dalla radice del canale industriale, dove si trovano oggi, fino alla parte più esterna della Darsena Europa, ai fini della

messa in sicurezza del porto e della città.

Di fatto il trasferimento – ha detto Corsini – è pianificato nella quarta fase del piano regolatore portuale, quindi non certo immediata: ma può essere anticipato e di questo si farà portavoce presso il ministero. Darsena Toscana: il punto vero è partire in tempo, cosa che richiede però una lunga serie di passaggi. Con l'obiettivo, calcolato dall'Irpet, di portare una crescita media del 3,6 annua nel traffico dei contenitori e un incremento del valore prodotto dal porto di 1 miliardo di euro in otto anni.

Sogni? Secondo Corsini una real-

#### CORSINI

Si punta ad avere i primi lavori all'inizio del 2020

tà, a patto di sviluppare in tempi non storici tutte le azioni avviate. In particolare sta per partire la gara per le caratterizzazioni dell'area interessata, finanziata dal pubblico: poi andranno progettate le opere foranee, per cui è prevista un'altra gara; e infine sarà aperta la con-



Lo studio dell'Irpet calcola una crescita media del 3,6 annua nel traffico dei contenitori

sa al project financing per i grandi gruppi terminalisti e armatoriali, con un totale di investimenti intorno ai 600 milioni di euro, che prevedono un risparmio di 200 milioni almeno rispetto alla prima stesura della gara, cancellata dopo due anni di analisi e contraddittori.

A dirlo così, sembra un percorso irto di ostacoli, e in effetti, non è un percorso facile. Ma secondo Corsini è bene avviato, ormai definito e punta ad avere i primi lavori di costruzione già all'inizio del 2020. Cioè domani, secondo i tempi nazionali delle opere pubbliche.

Antonio Fulvi

## PORTO DI NAPOLI. NUOVA FERMATA ALIBUS AL VARCO PISACANE



La collaborazione tra ANM e Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale migliora i collegamenti tra porto, stazione centrale ed aeroporto

Napoli, 19 aprile 2018 – A partire da venerdì 20 aprile il servizio ALIBUS – che collega l'aeroporto di Capodichino con la città e con il Porto di Napoli – avrà una terza fermata all'interno dell'area portuale e precisamente in corrispondenza del Varco Pisacane. Questa nuova fermata si aggiunge alle due già esistenti nello scalo portuale.

La nuova fermata del Varco Pisacane punta a migliorare ulteriormente l'interconnessione tra Aeroporto di Capodichino, Stazione centrale e Porto di Napoli in attuazione del protocollo d'intesa tra Anm e Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. La nuova fermata ALIBUS del Varco Pisacane si trova in corrispondenza con l'arteria di Via Duomo che collega direttamente al centro antico della città. La sua istituzione è pensata proprio per facilitare gli spostamenti dell'utenza in arrivo e partenza dal "terminal traghetti" per Capri, Ischia Procida e Sorrento. La novità migliora e completa così il servizio già fornito con le fermate attive dal 2016 di CALATA Porta di Massa/Immacolatella (all'altezza del "terminal traghetti" per le destinazioni Sicilia, Sardegna) e Stazione Marittima (Molo Beverello/p.zzale Angioino), in corrispondenza dei terminal crociere e aliscafi per Capri, Ischia, Procida e Sorrento e delle vicine biglietterie.

*"Parliamo - spiega Nicola Pascale Amministratore Unico ANM - di una linea che quest'anno trasporterà oltre 1 milione di viaggiatori e che nel 2018 potrebbe far registrare un incremento del 100% rispetto al 2016. Considerati i flussi di passeggeri che stiamo registrando, aggiungeremo a breve un ulteriore bus ai 6 già impegnati su questa linea per incrementare ulteriormente l'offerta e la qualità del servizio che, giova ricordarlo, da un sondaggio trasmessoci da Gesac, risulta tra le più apprezzate in Europa"*

**"La collaborazione con ANM – dichiara il Presidente ADSP Pietro Spirito – è stato uno dei primi atti che ho compiuto, dopo il mio insediamento all'Autorità di Sistema, perché il collegamento all'interno dell'area portuale e con il tessuto della città è uno dei servizi essenziali per i viaggiatori. Il traffico passeggeri e dei crocieristi è uno dei settori di punta dello scalo partenopeo: oltre 8 milioni di passeggeri all'anno. Aver raggiunto sin dal primo momento un accordo con l'Azienda napoletana di Trasporto Pubblico per collegare porto-stazione ferroviaria e aeroporto è stato importante per due ragioni: ha costruito il primo legame tra le tre porte di accesso alla città, ed ha agevolato la mobilità di cittadini e turisti. Aver ora previsto una nuova fermata al Varco Pisacane è un ulteriore miglioramento del servizio già offerto."**

Per info di dettaglio su tariffe, orari e percorsi Alibus: [www.anm.it](http://www.anm.it); / Contact center al numero verde 800-639525 / profili fb e twitter ANM

Va avanti il periodo negativo dello scalo. Dal Governo ancora nessun riscontro sulla Zes

## Porto di Gioia, in un anno perse oltre 100 navi

Alfonso Naso Reggio Calabria In attesa delle determinazioni del commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli, che aveva avviato una **verifica sulle condizioni di sfruttamento del terminal portuale** da parte di Medcenter Container Terminal, la società che gestisce lo scalo calabrese, si continuano a registrare regressioni nel traffico. In un report realizzato dalla Uil si legge che il trend dal gennaio 2016 al maggio 2017 oscillava tra i 140,000 e 165,000 movimenti mensili, invece dal mese di giugno 2017 è cominciata una discesa costante dei volumi registrando flessioni importanti, il tutto nasce dalla fase dei licenziamenti conclusasi a luglio del 2017 con l' accordo di 377 esuberanti. Sempre dallo stesso periodo molti indicatori aziendali sono peggiorati, come ad esempio produttività diminuita, assenza/assenteismo aumentato, volumi movimentati in netta diminuzione. «Tutto questo perché insiste un braccio di ferro tra Mct e il cliente (socio) msc, sugli investimenti e gli interventi da effettuare, interventi che già dovevano essere realizzati durante la fase di cigs - vedasi acquisto di 10 mezzi di Piazzale».

Arrivano meno navi nel porto calabrese: nel 2016 ne erano state lavorate 1498, nel 2017 invece quelle lavorate sono state 1329. Al contrario è notevolmente aumentato il lavoro e le movimentazioni della ex Blg (ora Agtg) cioè l' auto terminal. I numeri di questa contrazione continuano a far aumentare le angosce dei lavoratori e non solo anche in questi primi mesi del 2018 e proprio per questo si attende una presa di posizione netta del commissario Agostinelli.

Riunioni del cda di Medcenter, lettere e contatti servono a poco se non si interviene e pure in fretta per cercare di invertire questo trend che sembra inesorabile con gli altri porti che corrono e con quello calabrese che attende il rilancio.

A proposito della Zes: ma quell' atto dovuto del governo, auspicato dal governatore Oliverio, non è arrivato.

L' approvazione finale manca, come mai?

## Porti: il sistema Sardegna genera 1,8 mld di valore aggiunto

Authority a Livorno, Isola al terzo posto per merci trasportate



Il sistema portuale della Sardegna produce un valore aggiunto sull'economia isolana che, secondo l'Istat, è pari a 1,6 miliardi di euro, per un totale di 611 imprese operanti (settimo posto in Italia) ed una quota di export via mare pari al 91%. Se il settore container segna un rallentamento rispetto all'anno precedente - posizionandosi comunque al terzo posto in Italia per tonnellate di merci trasportate -, sono sicuramente i comparti Ro-Ro (merci su gommato) e rinfuse che tengono l'Autorità di Sistema Portuale sarda ai vertici del sistema nazionale con 48.844.273 tonnellate di merci nel 2017 ed importanti segnali di crescita nel primo trimestre 2018.

Questi numeri sono stati illustrati dal presidente dell'autorità portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, che, insieme al segretario generale Natale Ditel e alla responsabile Marketing Valeria Mangiarotti, ha partecipato alla sesta edizione del MED Ports Exhibition and Conference 2018 a Livorno.

Una sessione di conferenze e seminari tecnici che, ieri mattina, è stata inaugurata dall'assemblea di Assoporti indetta sia per analizzare l'andamento nazionale dei traffici, ma, soprattutto per affrontare il delicato argomento sulla tassazione degli scali italiani richiesta dall'UE. Si è discusso principalmente delle opportunità e delle criticità del traffico merci in ambito mediterraneo, con intervento di relatori nazionali ed internazionali in rappresentanza di porti, operatori logistici, terminalisti, società ferroviarie, università e fornitori di servizi al settore trasportistico marittimo.

Deiana spiega che "oltre al mercato delle crociere e dei traghetti, è obiettivo di questa Autorità lavorare intensamente per potenziare il settore merci e scalare la classifica italiana, così come già fatto per i passeggeri (l'Isola è al primo posto in Italia per passeggeri trasportati, ndr). Questo è il primo appuntamento sulla logistica dell'anno e presto saremo presenti nelle principali fiere internazionali per attrarre nuovi investimenti e generare nuovi mercati in Sardegna".

Confronto con Monti

## Cantiere navale, i sindacati: «Preoccupati»

OOO Le segreterie territoriali di Fim, Fiom e Uilm, con le Rsu di Fincantieri, hanno incontrato Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità Portuale della Sicilia occidentale**. A Monti hanno espresso «forte preoccupazione per il futuro del Cantiere navale dopo le notizie apprese sul piano di assegnazione delle aree da parte della stessa **Autorità portuale**». Monti, fanno sapere i sindacati, ha spiegato che le concessioni a Fincantieri sono state tutte confermate, precisando che è in atto un' interlocuzione con la stessa Fincantieri su una eventuale redistribuzione e un allargamento delle aree ma a condizione che l' azienda fornisca un piano industriale con una chiara missione produttiva di costruzioni di navi intere, oltre che di riparazioni e trasformazioni.

## Zone Economiche Speciali: un' importante strumento per la Sicilia- di Alessia Girgenti

*Si è svolto la scorsa settimana, presso la sala Gialla del Palazzo Reale, un incontro di grande importanza sull' istituzione, in Sicilia, delle Zone Economiche Speciali (ZES).*

Le ZES vengono istituite in Italia dal D.L. 91/2017, anche conosciuto come "Decreto Sud". Esso prevede l' introduzione di "nuovi strumenti volti a favorire il superamento del divario economico e sociale delle regioni del Mezzogiorno rispetto alle altre aree del paese". La Zona Economica Speciale viene ivi definita come "una zona geograficamente limitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un' area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell' 11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)". Caratterizzano inoltre le ZES particolari benefici e semplificazioni rispetto al regime ordinario di credito di imposta al Sud, validi sia per le nuove imprese che per quelle già esistenti. Il decreto promuove l' istituzione delle ZES nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Ad aprire la stagione d' istituzione delle ZES è stata la Calabria e sembra che anche la Sicilia potrebbe agire presto in tal senso. Per questa ragione il confronto tra la III

Commissione e i principali rappresentanti delle forze politiche, nonché dirigenti, sindaci, rappresentanti delle associazioni e delle università siciliane. Dopo una serie di note introduttive di carattere politico e tecnico, abilmente esplicitate dall' Onorevole G. Cafeo, segretario della Commissione, si è aperto nella Sala Gialla un vivo dibattito sull' esito che il decreto avrà entro i confini dell' isola. È innanzitutto emerso che la superficie complessiva disponibile alle creazione delle ZES è pari a 5 mila 580 ettari, una superficie non da poco, svincolata peraltro dall' obbligo di adiacenza territoriale. Sarebbe che, dovendo le ZES sorgere in prossimità di Autorità di Sistema Portuale, le zone identificate per la loro istituzione sarebbero il Palermitano e il Catanese. Questo dato crea una prima fonte di problematicità: resterebbe infatti totalmente esclusa dai benefici economici ed amministrativi delle ZES l' intera fascia sud-est della regione. A tal proposito estremamente interessante si è rivelato l' intervento della dott.ssa M. Arena, docente presso l' Università degli Studi di Messina, che ha sottolineato l' importanza di un

## - segue

---

imprescindibile coinvolgimento della zona del Messinese in queste nuove e importanti politiche di sviluppo, al fine di arginare la possibilità di ritrovarsi presto di fronte ad una Sicilia "a due velocità". Proprio a questo aspetto ha più volte fatto riferimento l' onorevole Ragusa, presidente della III Commissione, il quale ha affermato: "Deve partire una proposta condivisa finalizzata a superare la logica che limita l' individuazione delle aree di Palermo e Catania, perché sedi di **Autorità Portuale**. Non possiamo accettare che territori come la fascia del sud-est possano essere esclusi dai benefici della ZES. Lavoreremo per creare le condizioni affinché ciò accada". Emerge dunque l' importanza di un intervento massiccio a favore della condivisione territoriale e della piena collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti. L' opportunità di sviluppo offerta dall' introduzione delle ZES, d' altro canto, ne rende estremamente appetibile la creazione: si parla di un credito di imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni, di un dimezzamento dei tempi per le **autorizzazioni** e della drastica riduzione degli oneri amministrativi e istruttori. Ha continuato il presidente Ragusa: "La nostra volontà è quella di dare a tutti i territori una giusta opportunità. Chiederemo al Governo regionale di farsi carico di un' istanza per creare lo spazio in cui calare le ZES". Il primo passo verso l' individuazione delle ZES in territorio siciliano è già stato fatto: si tratta dell' istituzione di una Cabina di Regia che, con delibera di Giunta del **28 Marzo**, dà seguito alla legge 123/2017 e al decreto del Presidente del Consiglio pubblicato lo scorso 26 Febbraio nella Gazzetta Ufficiale con cui si istituivano le ZES. La Cabina detiene un ruolo chiave in quanto sarà deputata all' elaborazione della proposta di istituzione delle ZES e alla trasmissione del Piano di Sviluppo Strategico al Presidente del Consiglio dei Ministri. Secondo quanto specificato nel documento dell' Assessorato per le Attività Produttive essa dovrà anche dar conto di "criteri e obiettivi di sviluppo perseguiti", nonché delle "forme di coordinamento, ove necessario, con la pianificazione strategica **portuale**". Quanto al Piano di sviluppo esso dovrà contenere, oltre che l' identificazione geografica delle ZES e il loro collegamento con le infrastrutture già esistenti nella regione, un' analisi delle attività previste e delle conseguenze della nuova organizzazione sia dal punto di vista economico che dal punto di vista sociale. Importante anche la trattazione delle agevolazioni economico-finanziarie previste, nonché l' elenco di tutti gli attori coinvolti nelle attività da svolgersi all' interno delle ZES. Sarà inoltre fondamentale stabilire la portata degli investimenti effettuati in ciascuna ZES, poiché il credito d' imposta applicato sarà proporzionale al costo dei beni acquistati al 31 Dicembre 2020. Il limite massimo per il singolo progetto di investimento non dovrà superare i 50 milioni di Euro. Alla luce di tutti i dati di cui sopra è evidente che le ZES, qualora gestite sapientemente, possono costituire un' importante occasione di sviluppo economico e di attrazione di investimenti. La sfida più importante per la Sicilia diviene oggi quella di tentare il superamento, per quanto difficoltoso, delle lungaggini burocratiche e delle contraddizioni della politica, al fine di lavorare efficacemente nell' ottica di uno sviluppo intelligente e duraturo, le cui ricadute non saranno unicamente di carattere economico, ma anche sociale. La disponibilità al dialogo della III Commissione sembra decisamente muoversi in questa direzione, lasciando trasparire una grande apertura al territorio, accompagnata da un approccio concreto e pragmatico. Alessia Girgenti.

*ALESSIA GIRGENTI*

## Cronache di Salerno

---

IL CASO / Il referto riguarda gli andamenti della gestione finanziaria degli enti locali. Disavanzo di circa 6 milioni di euro per l' Autorità Portuale

### Bilanci 2016: Provincia e Autorità portuale finiscono nel mirino della Corte dei Conti

\ - - - - \ DALLA PRIMA

Finiscono nella lista nera della Corte dei Conti i bilanci 2016 dell' Autorità portuale e della Provincia di Salerno. Il referto riguarda gli andamenti della gestione finanziaria degli enti locali nel primo anno di applicazione della contabilità armonizzata. In provincia di Salerno sono due gli enti che sono finiti sotto osservazione: l' amministrazione provinciale e l' Autorità portuale, prima dell' accorpamento con Napoli e Castellammare.

«Degli 11 Enti che hanno chiuso il rendiconto dell' esercizio 2016 in disavanzo, le Province di Salerno e di Barletta -Andria -Trani e la Città metropolitana di Milano presentano debiti fuori bilancio ancora da ripianare e/o esistenti ma non ancora riconosciuti al 31/12/2016 in conseguenza dei quali evidenziano, come si vedrà in prosieguo di trattazione, uno squilibrio effettivo superiore al disavanzo dichiarato», scrivono i giudici della Corte dei Conti.

Il disavanzo ammonterebbe, secondo la relazione, a 5 milioni e 973mila euro. La gestione era affidata, all' epoca, ad [Andrea Annunziata](#).

Quanto alla Provincia di Salerno, che da anni ormai è in sofferenza, «solo la Città metropolitana di Milano e le Amministrazioni provinciali di Salerno e di Barletta -Andria -Trani presentano debiti fuori bilancio ancora da ripianare e/o esistenti ma non ancora riconosciuti al 31/12/2016». Ma ancora: «Le maggiori criticità del 2016 sono state rilevate nella Provincia di Reggio Calabria, che registra il picco di 4.843.727 euro, nonché di Lodi e Salerno, con un importo medio di debiti che si attesta intorno ai 4 milioni ciascuna».

(andpell) zione della vita democratica fondato sulla partecipazione diretta dei cittadini. Questa seconda ipotesi, cioè di una pacifica rivoluzione democratica guidata dal Movimento 5 Stelle, mi pare altrettanto irrealistica. Sia per la fumosità dei suoi contenuti, sia per la debolezza numerica di chi rappresenta oggi questa suggestione in Parlamento. Più realistica è la terza ipotesi, uno sbocco gattopardesco, che cioè cambino gli invitati al ballo col potere e che alla fine tutto resti come prima. Ed allora, chi ballerà con l' affascinante principessa Angelica, cioè con i poteri veri del globo e del nostro Paese? Di Maio? Salvini? Entrambi?

Non so, e in fin dei conti mi sembra anche irrilevante. Una cosa è certa, a menare le danze sarà quella stessa élite per sovvertire la quale gli Italiani hanno votato. Cambieranno i cavalieri e la dama, la musica, le sale ed i proprietari del palazzo resteranno gli stessi.

A Palazzo Zanca

## E Accorinti oggi rilancia con lo schema del nuovo Prg

L'Amministrazione Accorinti "spara" gli ultimi colpi. E che colpi. Oggi alle 17, nel Salone delle Bandiere di Palazzo Zanca, verrà presentato alla cittadinanza lo Schema preliminare del nuovo Piano regolatore generale. «Tre progetti-guida illustrano al meglio l'idea di città che sta alla base del nuovo strumento urbanistico - anticipa l'Amministrazione -. Si tratta del grande parco metropolitano dei Peloritani, della sequenza dei paesaggi costieri, delle eccellenze sui due mari e della ferrovia dismessa». "Infrastrutture blu" sono definite nello Schema le fiumare; "Cunei verdi" i terreni agricoli riqualificati e attrezzati; "Porte" verso i Peloritani, verso il mare, verso il centro. E, nell'insieme, un parco «adeguato alla reale dimensione urbana» di Messina. Con la qualificazione delle fiumare, si prevede il trasferimento di volumi edilizi da zone collinari a elevato rischio a zone sicure di valle e di costa già edificate, «sollecitandone la rigenerazione urbana».

Da Giampilieri e dal Porto di Tremestieri alle aree di rigenerazione ex industriali e al Porto storico della Falcata fino a Capo Peloro e oltre, verso Mortelle, Tono e Villafranca, «il secondo progetto-guida mette in relazione una sequenza di luoghi e paesaggi diversi e unici, che toccano eccellenze infrastrutturali e architettonico-monumentali e paesaggi naturali costieri da ricostituire». E poi l'attenzione al tracciato della ferrovia dismessa Messina-Palermo, per cui si prevede «il riciclo e la rifunzionalizzazione come greenway» così che possa fungere anche «da molla per la riqualificazione di insediamenti degradati e aree abbandonate».

## Veneto: dalla Corte Costituzionale ok a ricorso della Regione su Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile

(FERPRESS) – Venezia, 19 APR – Con la sentenza n. 78 del 2018 è stato accolto dalla Corte Costituzionale il ricorso veneto avverso l'art. 1, comma 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019), che prevede sia un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, sia un Fondo destinato a finanziarne gli interventi.

Secondo la sentenza tale norma è incostituzionale “nella parte in cui non prevede alcuna forma di coinvolgimento decisionale delle Regioni, così violando il principio di leale collaborazione di cui agli artt. 5 e 120 della Costituzione”, perché la mobilità sostenibile ha implicazioni sullo “sviluppo del sistema del trasporto pubblico locale”, che è materia di “competenza regionale residuale”.

Il coinvolgimento delle Regioni – fanno rilevare gli avvocati del Veneto – con tutta probabilità era stato trascurato dal Governo allora in carica perché, al tempo dei lavori sulla legge di bilancio 2017, si era mosso nella convinzione della imminente definitiva approvazione della forte ri-centralizzazione di competenze disposta dalla riforma costituzionale, che invece poi è stata bocciata dal referendum confermativo del 4 dicembre 2016. In questo modo la Corte Costituzionale torna a imporre al legislatore statale il pieno rispetto della Costituzione vigente, che richiede, in queste materie, anche per un motivo di efficacia e di coordinamento degli investimenti, il coinvolgimento delle Regioni e il raccordo con le loro competenze. Inoltre, si ristabilisce un controllo regionale anche sulla allocazione delle risorse, evitando la possibilità di discriminazioni e sprechi.

## Capitaneria di Porto Genova: firmato Protocollo Operativo di intesa con Comando provinciale dei Vigili del Fuoco

(FERPRESS) – Genova, 19 APR – Oggi, alla presenza dell’Ammiraglio Ispettore Nicola Carlone, Direttore marittimo della Liguria, e del Dirigente Superiore Fabrizio Piccinini, Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova, è stato firmato il Protocollo Operativo di intesa fra il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco e la Capitaneria di porto; due fra i principali attori del soccorso e della tutela dell’ambiente marino.

Con una convenzione del 2012, al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera sono state assegnate dal Ministero dell’Ambiente specifiche attività di vigilanza antinquinamento e pattugliamento aereo-navale nelle Aree Marine Protette, con il contestuale potenziamento delle capacità operative. Al fine di meglio rispondere a tali esigenze, la Capitaneria di Genova si è fatta promotrice di un progetto pilota per la possibile acquisizione di una classe di veicoli terrestri, attrezzati per l’identificazione di possibili minacce chimico/gassose e per il coordinamento delle operazioni di soccorso in aree portuali, con l’obiettivo di costituire un nucleo sperimentale per il contrasto all’inquinamento marino prodotto dal trasporto di merci pericolose tossico-nocive (HNS).

A seguito della sperimentazione, tenuto conto anche del mutato scenario di impiego operativo della Guardia costiera, si è considerato che una più stretta sinergia tra le due Amministrazioni, firmatarie dell’odierno Protocollo operativo, costituisce l’elemento più efficace per migliorare la risposta dell’intero sistema pubblico ad emergenze coinvolgenti sostanze pericolose in ambito portuale.

Pertanto, con il Protocollo operativo, Capitaneria e Comando Provinciale hanno concordato il conferimento, per i prossimi cinque anni, del citato “Automezzo HNS” ai Vigili del Fuoco e la contestuale modifica del Piano Compartimentale Antinquinamento, nella parte relativa agli incidenti a terra coinvolgenti sostanze pericolose o tossico-nocive (NBCR) che possono coinvolgere anche l’ambiente marino, mediante l’allertamento del Comando dei Vigili del Fuoco di Genova.

In particolare, in occasione di interventi di soccorso in presenza di sostanze pericolose presso le aree portuali, il Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Genova e la Capitaneria di Porto di Genova provvederanno al reciproco allertamento, inviando il personale appositamente formato in materia NBCR per attuare una sinergia operativa direttamente sul campo.

Peraltro, con il protocollo odierno si promuovono specifiche attività addestrative congiunte in materia NBCR, al fine del mantenimento delle professionalità già acquisite dal rispettivo personale.

# Il Nautilus

---

## REGATA BRINDISI-CORFU': AL VIA LE ISCRIZIONI PER LA 33ma EDIZIONE



BRINDISI – A Brindisi fervono i preparativi per la 33a edizione della Regata velica Internazionale “Brindisi – Corfù”, la cui partenza è prevista per il 6 giugno 2018, e da oggi sono aperte le iscrizioni. Si tratta di un evento che ormai è inserito stabilmente tra i più importanti appuntamenti velistici del Mediterraneo e il numero di partecipanti delle passate edizioni, molti dei quali provenienti da ben 8 nazioni differenti, ne rappresenta la conferma. Quest’anno la Regata sarà preceduta da altri due appuntamenti di rilievo: dal 25 al 27 maggio il Circolo della Vela di Brindisi organizzerà il “Campionato d’Area Nazionale dell’Adriatico” (valido come qualificazione nazionale al Campionato Italiano Assoluto ORC), che si svolgerà su percorso a bastone e domenica 3 giugno, in collaborazione con l’Associazione italiana Multiscafi, verrà organizzata la prima edizione del “Trofeo Multiscafi”, una regata costiera (da Brindisi sino alla riserva naturale di Torre Guaceto e ritorno) riservata a tutti i multiscafi in possesso del certificato MOCRA 2018. Coloro che sono interessati a partecipare a tali eventi potranno effettuare l’iscrizione on-line sul sito [www.brindisi-corfu.com](http://www.brindisi-corfu.com) dove, peraltro, è già disponibile tutta la modulistica. Tale iscrizione dovrà essere formalizzata (come da bando di regata) presso la segreteria organizzativa del Circolo della Vela di Brindisi entro il 31 maggio 2018. Per informazioni più dettagliate ci si potrà rivolgere presso gli uffici del Circolo, sul Lungomare Regina Margherita 45, a Brindisi, oppure telefonare al 329/6256611.

Scaletta Zanclea

## Attrezzi da pesca abusivi sul Demanio

La Guardia costiera di Messina intensifica i controlli e sequestra numerosi attrezzi da posta irregolarmente segnalati e pericolosi per la sicurezza della navigazione.

Nell'ambito delle operazioni che giornalmente vengono condotte per reprimere gli illeciti sulla filiera della pesca, effettuata un'operazione volta al controllo della corretta segnalazione degli attrezzi da pesca. Due mezzi navali della Capitaneria di porto-Autorità marittima dello Stretto di Messina, insieme a un pattugliatore, hanno individuato e portato a riva gli oggetti, nello specchio acqueo antistante l'arenile di . Parallelamente, personale del Nucleo di Polizia giudiziaria e della Sezione unità navali della Capitaneria di porto, ha trovato, tra le altre cose, reti da posta e nasse abusivamente depositati sul demanio marittimo. Inoltre, successivamente, sequestrate 5 reti da posta del tipo "Tremaglio e sciabica" per una lunghezza totale di circa 1.200 metri e 28 nasse, per un valore di mercato di circa 11.000 euro. Una persona denunciata per occupazione abusiva di suolo demaniale marittimo.

L'attività ha interessato anche la località messinese di Mortelle, dove è stata requisita una rete da posta irregolarmente segnalata lunga circa 400 metri.

L'attività di indagine continuerà nei prossimi giorni e i controlli saranno ulteriormente intensificati e mirati alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, al corretto utilizzo e segnalamento degli attrezzi da pesca nelle acque del Compartimento marittimo di Messina, nonché allo sgombero degli attrezzi da pesca abusivamente depositati sulle spiagge al fine di consentirne la libera fruizione anche in considerazione dell'avvio imminente della stagione balneare.

Il programma

## Momento formativo nella Zona falcata

A partire dalle 9,15 e fino alle 11 ci sarà spazio per le prove di evacuazione dell' Istituto comprensivo Pascoli-Crispi, del liceo classico La Farina, dell' Istituto comprensivo Battisti-Foscolo, del liceo Ainis, del liceo scientifico Archimede e dell' Istituto comprensivo Gravitell. Alle 11, alla base della Marina Militare nella Zona falcata si terrà un momento formativo al centro Vts della Guardia Costiera rivolto al personale della Marina Militare e dell' Arsenale, con seguenti prove di evacuazione per rischio sismico e maremoto per uffici, palazzine e alloggi della base della Marina Militare. Alle 15 l' allestimento del campo area ammassamento per "colonna mobile" nel polo sportivo del San Filippo.

dal 3 al 5 maggio

## Scioperano 500 portuali tre giorni di disagi negli scali

Palermo. Si fermeranno per 72 ore i circa 500 lavoratori portuali di tutta la Sicilia dalla mezzanotte del prossimo 3 maggio a sabato 5. A proclamare l'astensione dei lavoratori che si occupano delle operazioni portuali, sono i sindacati di categoria Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nell'ambito della vertenza sulla cosiddetta autoproduzione, la scelta di alcuni armatori di gestire in proprio le attività portuali, operazioni di carico e scarico, che sono di competenza delle società che operano all'interno degli scali.

Lo stato di agitazione era stato proclamato lo scorso 27 marzo, ma a portare allo sciopero di 72 ore, che causerà molti disagi in tutti gli scali siciliani, è stata la decisione annunciata dalla Caronte & Tourist che ha comunicato all'Autorità portuale di Messina e all'impresa portuale di Milazzo la volontà di agire in regime di autoproduzione a partire da subito.

«La stessa Autorità portuale di Messina - commentano i tre segretari regionali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Sicilia, Franco Spanò, Amedeo Benigno e Agostino Falanga - ci ha fatto sapere che allo stato attuale la Caronte non dispone di alcuna autorizzazione ad agire in autoproduzione. Si tratta quindi dell'ennesimo attacco illegittimo non solo al lavoro portuale ma all'intero sistema economico regionale, che si regge su sottili equilibri garantiti, prima di tutto, dall'efficienza dei porti assicurata da questi lavoratori». «Da anni le compagnie armatoriali usano proprio l'autoproduzione come strumento di ricatto per ottenere ribassi sui servizi», aggiungono i sindacalisti.

## Tempo stretto

---

### Limosani: Se tra tutte le Authority d' Italia quella di Messina va fuori tema..

TEMA Come rendere competitivi i sistemi portuali del paese e creare nuova occupazione e SVOLGIMENTO

1. **Autorità portuale di Trieste** E' stato siglato un accordo tra l' **Autorità Portuale di Trieste** e AREA Science Park per lo sviluppo industriale dell' **area portuale** e la creazione di nuovi posti di lavoro. Si tratta di una iniziativa finalizzata a creare occupazione in Friuli Venezia Giulia. L' obiettivo, infatti, è quello di portare fino a 6mila assunzioni entro 5 - 10 anni.

2. **Autorità portuale di Genova** Nuovo Accordo di programma per la realizzazione della piattaforma multifunzionale Maersk nel porto di Vado Ligure. "Con i nuovi investimenti infrastrutturali che coinvolgono i porti di Genova e di Savona, la capacità dell' intero sistema **portuale** del Mar Ligure Occidentale potrebbe salire dagli attuali 2,6 milioni di teu all' anno a 4,5-5 milioni. La sfida, infatti, sarà tradurre questa maggiore capacità in maggiori traffici e maggiore occupazione.

3. **Autorità portuale di Gioia Tauro** Il piano di sviluppo per la ZES - dichiara l' assessore regionale ai trasporti Russo - costituisce, insieme ai contratti di sviluppo, agli investimenti previsti per Gioia Tauro ed alla legge 181, una grande occasione per recuperare il divario storico della nostra regione con il resto del Paese e consentire che si avvii e si consolidi il percorso di crescita intrapreso. E' il momento di far sapere alle imprese che sulla Calabria si può scommettere".

4. **Autorità portuale di Messina** Presto potrà essere bandita dall' **Autorità portuale** la gara per la costruzione del teatro in fiera, chiuso da tempo memorabile e spesso vandalizzato in questi anni. Un' opera da 13 milioni di euro che rivaluterà l' intera cittadella fieristica.

CONSIDERAZIONI FINALI A me pare che la nostra **Autorità portuale** sia andata fuori tema. A voi comunque il giudizio finale PS Ma in tempi in cui non si riesce a tenere in piedi il principale teatro della città "il Vittorio Emanuele", perché investire risorse nella realizzazione di un altro teatro? Michele Limosani.

# Informare

---

**Nel primo trimestre il traffico crocieristico a Malta è diminuito del -18,2%**

*A La Valletta sono approdate 17 navi bianche*

Nei primi tre mesi di quest'anno al porto maltese di La Valletta sono approdate 17 navi da crociera rispetto a 34 nello stesso periodo del 2017. Questi scali hanno generato un traffico di quasi 70mila crocieristi, con un calo del -18,2% sul primo trimestre dello scorso anno, di cui la quasi totalità costituito da passeggeri in transito.

Il 65,7% del traffico crocieristico complessivo è risultato costituito da passeggeri degli Stati dell'Unione Europea, principalmente di Italia, Francia, Germania e Spagna, per un totale di 46mila persone (-21,1%), mentre i passeggeri provenienti da nazioni extra-UE sono stati 24mila (-12,0%).

# Informare

---

## **Il porto di Rotterdam ha chiuso il primo trimestre con un calo del -1,2% del traffico**

*Crescita dei container. Flessione delle altre merci varie, delle rinfuse solide e del petrolio grezzo*

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Rotterdam è diminuito del -1,2% essendo ammontato a 117,8 milioni di tonnellate rispetto a 119,3 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2017. La flessione è stata generata principalmente dal calo delle rinfuse secche e del traffico di petrolio grezzo.

Nel settore dei container il totale è stato di 35,9 milioni di tonnellate, con un incremento del +4,6%. In termini di container da 20' (teu) movimentati il traffico è stato pari a 3,5 milioni di teu (+6,1%). Le altre merci varie sono ammontate complessivamente a 7,2 milioni di tonnellate (-4,7%), di cui 5,8 milioni di tonnellate di rotabili (+0,8%) e 1,4 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-22,2%).

Il traffico delle rinfuse liquide si è attestato a 55,9 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 25,4 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-4,5%), 22,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+4,8%) e 700mila tonnellate di gas naturale liquefatto (+210,0%).

Nel settore delle rinfuse solide sono state movimentate 18,8 milioni di tonnellate (-13,6%). I minerali e rottami sono diminuiti del -9,3% a 7,1 milioni di tonnellate e più rilevante è stato il calo (-19,0%) del traffico di carbone, che è sceso a 6,5 milioni di tonnellate. Contrazione anche dei volumi di rinfuse agricole (2,6 milioni di tonnellate, -8,2%) e delle altre rinfuse solide (2,4 milioni di tonnellate, -20,4%).

# The Medi Telegraph

---

## **Il porto di Rotterdam ha chiuso il primo trimestre con un calo del -1,2% del traffico**

*Crescita dei container. Flessione delle altre merci varie, delle rinfuse solide e del petrolio grezzo*

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Rotterdam è diminuito del -1,2% essendo ammontato a 117,8 milioni di tonnellate rispetto a 119,3 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2017. La flessione è stata generata principalmente dal calo delle rinfuse secche e del traffico di petrolio grezzo.

Nel settore dei container il totale è stato di 35,9 milioni di tonnellate, con un incremento del +4,6%. In termini di container da 20' (teu) movimentati il traffico è stato pari a 3,5 milioni di teu (+6,1%). Le altre merci varie sono ammontate complessivamente a 7,2 milioni di tonnellate (-4,7%), di cui 5,8 milioni di tonnellate di rotabili (+0,8%) e 1,4 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-22,2%).

Il traffico delle rinfuse liquide si è attestato a 55,9 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 25,4 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-4,5%), 22,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+4,8%) e 700mila tonnellate di gas naturale liquefatto (+210,0%).

Nel settore delle rinfuse solide sono state movimentate 18,8 milioni di tonnellate (-13,6%). I minerali e rottami sono diminuiti del -9,3% a 7,1 milioni di tonnellate e più rilevante è stato il calo (-19,0%) del traffico di carbone, che è sceso a 6,5 milioni di tonnellate. Contrazione anche dei volumi di rinfuse agricole (2,6 milioni di tonnellate, -8,2%) e delle altre rinfuse solide (2,4 milioni di tonnellate, -20,4%).

## **Porto di Rotterdam, container in crescita**

Genova - In termini di merci totali il porto di Rotterdam nel primo trimestre dell'anno ha segnato un calo, passando da 119,3 milioni di tonnellate registrate l'anno scorso a 117,8 milioni. Il calo è stato determinato dalla crisi che stanno vivendo le rinfuse solide e liquide. Il settore dei contenitori invece continua a crescere, riportando +6,1% in termini di volumi (a 3,5 milioni di teu), e un aumento del 4,6% sulle tonnellate. In particolare nello scalo si sta registrando anche un aumento dei collegamenti feeder con il Mediterraneo orientale che ora sono cresciuti a 700 mila teu di volumi, così come tutta la generale quota di transhipment dello scalo.

# The Medi Telegraph

---

## **Grano, la Cina costruisce un nuovo porto per facilitare l'import**

Genova - Un nuovo porto al servizio delle rotte che alimentano il traffico di grano tra Russia e Cina, è in costruzione nella provincia di Heilongjiang. L'impresa è iniziata all'inizio di questo mese e prevede, a completamento della prima fase prevista a settembre, di poter movimentare 150 mila tonnellate all'anno. Ci vorrà un altro anno per il completamento definitivo del porto che a quel punto avrà una capacità totale di 650 mila tonnellate. Lo scalo sorge sulle coste della città di Fuyuan e sarà collegato con Khabarovsk e Nikolayevsk-on-Amur. A realizzare le banchine sono due gruppi cinesi che hanno intenzione di investire quasi 50 milioni di dollari.