



Primo Piano:

"...Trasformare i porti in società per azioni? Non è semplice come sembra..." (The Medi Telegraph)

Dai porti:

Genova:

"...Il Vte pronto a scommettere sui treni..." (Il Secolo XIX)

"...Così l'Italia corre sulla Via della Seta..." (Il Sole 24 Ore)

"...Mio figlio ucciso, ho indagato per lui..." (Corriere della Sera)

Livorno:

"...Studio sul crocierismo per crescere..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...I cargo Messina tornano a Napoli dopo 5 anni..." (Ansa, The Medi Telegraph)

Taranto:

"...Zone speciali, tutti i poteri a Berlinguer..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...Il porto delle Grazie sarà Green..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Bando AdSP del Mare di Sicilia Orientale..." (Gazzetta Ufficiale.it)

"...Giù i silos del molo Piave..." (Messaggero Marittimo, Ansa)

Messina:

"...Sistema porti Far squadra si ma Messina sia capofila..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
17 LUGLIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

The Medi Telegraph

Trasformare i porti in società per azioni? Non è semplice come sembra

Avv. Davide Santini

Sempre con maggior frequenza viene proposta la trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale in società per azioni quale soluzione all'esigenza di semplificazione amministrativa e all'eccessiva burocratizzazione che, a detta di molti, renderebbe il modello di gestione attuale lento ed inefficiente e la sua azione inefficace, soprattutto se paragonato alla velocità dello shipping le cui esigenze variano di continuo legate alle fluttuazioni dei mercati.

A parte alcuni generici richiami a modelli scarsamente compatibili e difficilmente applicabili nel nostro ordinamento, le proposte di trasformazione sono al momento piuttosto vaghe, si parla di azionariato pubblico, di aumento della rappresentanza degli Enti locali, di snellimento delle procedure di assunzione, di semplificazione della disciplina dei contratti pubblici, in particolare appalti ma anche forniture di beni e servizi. A meno di non voler pensare ad un modello di gestione nuovo e originale, completamente svincolato dai modelli attuali, la tendenza è quella di identificare nella società per azioni ad azionariato pubblico la risposta alle esigenze sopra elencate.

Ma cosa significa la trasformazione del soggetto titolare della gestione dei sistemi portuali da ente pubblico non economico a società per azioni e quali potrebbero esserne gli effetti, almeno quelli ragionevolmente prevedibili? Se l'intenzione è quella di evitare conflitti di interesse i soci ammessi dovrebbero essere esclusivamente Enti pubblici, ragionevolmente lo Stato, attraverso una delle sue emanazioni, la Regione, le Città Metropolitane, i Comuni cui sarebbe riservata la sottoscrizione del capitale sociale una volta determinati i criteri di ripartizione delle quote e i patti tra gli azionisti. Questa formula renderebbe possibile il trasferimento diretto della proprietà del compendio demaniale dallo Stato alle S.p.A.

Le attuali condizioni di cassa degli Enti pubblici manifestano una certa difficoltà nell'impegnare somme cospicue, il capitale sociale dovrebbe essere congruo rispetto agli impegni e idoneo a garantire le attività sociali, si pensi al finanziamento ed alla realizzazione di opere infrastrutturali "fredde", ad esempio dragaggi, dighe foranee, opere marittime di protezione. Il patrimonio sociale dovrebbe essere costituito da beni immobili, stabilendo se è sufficiente trasferire il patrimonio attuale delle AdSP o se sia preferibile trasferire in proprietà alle S.p.A. l'intero compendio demaniale attualmente assegnato in gestione all'AdSP, e dalla liquidità sufficiente a far fronte alle attività non direttamente remunerate, oggi istituzionali, sulle aree e specchi acquei comuni, dragaggi, manutenzioni, sicurezza, sorveglianza e pulizia.

Attualmente le somme necessarie derivano dalla riscossione delle tasse portuali, dei canoni di concessione e, in misura minore, da attività commerciali dell'Ente, con la trasformazione sarebbe necessario il rigoroso rispetto della disciplina dei rapporti a prestazioni corrispettive invece del regime tributario attuale. Le tasse portuali così come attualmente previste andrebbero sostituite dal corrispettivo del godimento di aree o della fornitura di servizi alle merci, la tassa di ancoraggio andrebbe rivista a livello nazionale ma difficilmente potrebbe essere mantenuta trattandosi

- segue

sostanzialmente di un'imposta senza corrispettivo.

Il trasferimento in proprietà del compendio demaniale alle S.p.A., già previsto per i Comuni qualora le aree non siano più interessate dalle attività portuali, pare dunque imprescindibile per istituire o mantenere un rapporto lineare e trasparente con gli attuali concessionari, i cui diritti acquisiti a seguito di procedure ad evidenza pubblica, concessioni ultradecennali con investimenti in opere pubbliche, non dovrebbero essere messi in discussione nella sostanza ma variati nella forma.

Gli attuali rapporti concessori si trasformerebbero in contratti tra soggetti privati, disciplinati pertanto dal diritto privato, sul modello dell'affitto o della costituzione di un diritto reale qual è il diritto di superficie a tempo determinato, con il vantaggio in questo caso che eventuali controversie non sarebbero soggette alla Giustizia amministrativa ma a quella ordinaria, con limitazione della facoltà di agire ai soli soggetti titolari di un diritto e non a chiunque possa vantare un semplice interesse giuridicamente protetto. Gli attuali canoni demaniali diverrebbero dunque il corrispettivo dell'utilizzo di un bene la cui titolarità sia in capo alla S.p.A. ed il cui valore sia valutabile caso per caso con riferimento al mercato, e non come accade oggi secondo tabelle che variano per criteri oggettivi secondo dimensioni e tipologia della superficie.

L'oggetto sociale delle S.p.A. potrebbe essere estremamente semplice e limitato alla gestione immobiliare oppure comprendere anche attività operative, in quest'ultimo caso occorrerebbe identificarle con estrema attenzione onde non incorrere in conflitti effettivi o potenziali con gli operatori concessionari o quelli titolari di autorizzazione.

Se la decisione fosse quella della semplice gestione immobiliare l'attività sarebbe limitata alla riscossione dei corrispettivi, alla manutenzione ed agli investimenti infrastrutturali previsti dagli strumenti urbanistici, sia direttamente che attraverso l'intervento del concessionario che potrebbe recuperare l'investimento o parte di esso con l'assegnazione del godimento per un periodo calcolato sull'ammortamento.

Nel caso invece dello svolgimento di attività operative, escluse quelle strettamente legate alla filiera del trasporto e della movimentazione della merce, oltre alla gestione immobiliare, si potrebbe ipotizzare la gestione dei servizi di interesse generale resi all'utenza verso corrispettivo, che definiremo per comodità "statici", ovvero senza il contributo dell'utente trattandosi di mere forniture, viabilità, (con o senza pedaggio), illuminazione, reti idrica, elettrica, telefonica e dati, sicurezza, sorveglianza e pulizia delle aree e specchi acquei non oggetto di concessione o diverso contratto di utilizzo, e quelli "dinamici" trattandosi di servizi che prevedono la collaborazione attiva dell'utente contraente, mobilità interna alle aree portuali, gestione di stazioni marittime multiutente, gestione del servizio ferroviario portuale.

Le S.p.A. dovrebbero dotarsi del personale e delle attrezzature necessarie quali normali imprese, operanti tuttavia in un mercato protetto e portafoglio clienti almeno parzialmente garantito. La struttura giuridica della S.p.A. farebbe verosimilmente venir meno le potestà pubblicistiche e regolatorie oggi in capo alle AdSP, con particolare riferimento alla disciplina del lavoro portuale che si aprirebbe al libero mercato, senza riserve a favore di imprese ex art. 17, ma al più assegnato come servizio con procedure di evidenza pubblica.

Anche i poteri di controllo circa l'aderenza ai piani industriali dei concessionari sarebbero fisiologicamente attenuati rispetto a quelli esercitati oggi dalle AdSP, vista la natura privatistica della società di capitali. I poteri di revoca e declaratoria di decadenza delle concessioni sarebbero ridotti alla disciplina contrattuale di diritto privato, venendo meno l'identità pubblica del concedente, così come i poteri sanzionatori limitati a quelli disciplinati dal contratto. La trasformazione in S.p.A. a capitale pubblico avrebbe certamente anche effetti interni per l'applicazione della disciplina privatistica, già in uso nel rapporto di lavoro fatta salva l'applicazione dei soli principi del D. Lgs 165/2001, ma non svincolerebbe, salvo deroghe espresse,

-segue

il nuovo soggetto dagli obblighi facenti capo alle amministrazioni pubbliche sia quanto alla selezione del personale che alla disciplina dei contratti pubblici e degli appalti.

Appare inverosimile che un soggetto, per quanto formalmente privato, dotato di patrimonio pubblico sia reso libero di agire senza il controllo di quegli stessi Enti che già si occupano di controllare le partecipate pubbliche, senza dimenticare che una società partecipata da Enti pubblici sarebbe disciplinata, sempre salvo deroghe espresse, dalla cosiddetta Riforma Madia con i relativi limiti sulla scelta degli amministratori, il loro numero, i vincoli ed i limiti ai compensi. Il vantaggio in termini di semplificazione amministrativa e burocratica sotto questi profili sarebbe assai modesto, sempre al netto di espresse deroghe attualmente poco verosimili. Potrebbe essere interessante l'adozione del modello di S.p.A. con sistema dualistico in grado di valorizzare il ruolo di garanzia e indirizzo dei soci Enti pubblici mediante la nomina di rappresentanti nel Consiglio di Sorveglianza, mantenendo uno spiccato carattere imprenditoriale mediante la nomina di manager esperti nel Consiglio di Gestione con ruoli operativi.

La S.p.A. godrebbe certamente di una maggior agilità nella gestione economico-finanziaria legata alle esigenze di un bilancio privatistico piuttosto che della contabilità dello Stato, vincolata a capitoli di spesa spesso anelastici, sarebbe soggetta ai tributi sugli utili di esercizio come ogni altra società di capitali, la trasformazione peraltro interesserebbe anche il regime delle obbligazioni e delle responsabilità assunte dalla S.p.A. nei confronti dei contraenti, venendo meno la posizione privilegiata dell'Ente pubblico. Le esigenze economico-finanziarie legate agli investimenti non effettuati da privati, che continuerebbero a farsi carico delle manutenzioni ordinaria e straordinaria dei beni assegnati in godimento esclusivo, ed alle manutenzioni delle parti comuni, compresi i dragaggi ed il mantenimento delle quote dei fondali, costituiscono uno dei maggiori problemi che le AdSP, e prima le Autorità Portuali, si sono trovate ad affrontare.

Esclusa l'assegnazione di una quota del gettito IVA a società di capitali, per quanto partecipate da Enti pubblici, non resta che la valorizzazione del patrimonio immobiliare nelle due ipotesi possibili, ossia attraverso il corrispettivo del godimento a favore di terzi oppure per alienazione.

La prima ipotesi è la più semplice ed attuale, la seconda dovrebbe passare per la sdemanializzazione di beni ed aree oggi non consentita se non nel caso del venir meno dell'interesse pubblico e dell'uso portuale. Occorrerebbe quindi rivedere il concetto di demanio portuale nel senso di identificarlo, distinguerlo dal demanio marittimo e quindi eliminarne la valenza pubblica per destinarlo a patrimonio disponibile. Una volta liberato dai vincoli demaniali il patrimonio immobiliare, si potrebbe procedere con la alienazione, previa occorrendo la cartolarizzazione, tenendo ben presente il fatto che i primi interessati all'acquisto, e verosimilmente portatori di un diritto di prelazione, sarebbero gli attuali concessionari ed i titolari di autorizzazione art. 16.

La patrimonializzazione del demanio avrebbe effetti di ben altra portata in caso di cessione delle aree nei porti "pubblici", ove siano presenti solo operatori autorizzati ex art. 16 non titolari di aree in esclusiva, la nuova realtà si troverebbe a beneficiare di nuove e maggiori entrate. Il corrispettivo a fronte della cessione di beni immobili andrebbe destinato e vincolato ad investimenti funzionali allo sviluppo del porto, evitando di utilizzare i fondi per la gestione corrente pena l'erosione del patrimonio, soprattutto in aree extra demaniali o in attività complementari, il tutto nell'ottica dell'aumento della competitività del porto.

Ovviamente l'attività della S.p.A. sarebbe limitata e circoscritta al compendio assegnato, difficilmente potrebbe essere estesa a livello di sistema portuale, se non come somma di porti e di aree di proprietà, e certamente non di sistema logistico, a meno di investimenti diretti in compendi e reti infrastrutturali extra demaniali, autostrade, raccordi autostradali, tracce e parchi ferroviari, così come sarebbe cancellata ogni potestà relativa alla tutela ambientale e alla redazione degli strumenti urbanistici, qual è il Piano Regolatore di Sistema Portuale, per il venir meno dell'identità pubblica. La S.p.A. perderebbe fisiologicamente ogni potere e facoltà derivante dalla natura di Ente pubblico

- segue

non economico e si troverebbe ad operare nei confronti degli Enti pubblici da semplice società di capitali, senza poter usufruire degli attuali rapporti privilegiati, ad esempio la partecipazione alle determinazioni delle Conferenze dei Servizi previste nelle varie attività programmatiche.

Dal punto di vista dell'aumento della competitività del sistema logistico verso la catching-area dei porti, il modello S.p.A. consentirebbe da un lato una maggior snellezza nella conclusione di accordi tra operatori, ad esempio quello di cui si parla in questi giorni a Genova con protagonisti PSA, MSC e le ferrovie svizzere, dall'altro comporterebbe la perdita del controllo della politica portuale su questo tipo di operazioni, visto il venir meno del ruolo pubblico dell'AdSP che sarebbe ridotto a quello di una società di capitali osservatore delle dinamiche imprenditoriali cui resterebbe forzatamente estranea. Questo vuoto "politico" potrebbe essere colmato da un lato dagli Enti locali, con strumenti meno incisivi rispetto ai poteri attuali dell'AdSP, ad esempio il controllo delle performance e le variazioni dei piani industriali, limitati alla programmazione degli strumenti urbanistici, dall'altro da Enti regolatori come ART, e per alcuni aspetti da ANAC, che avrebbero pieno titolo ad occupare le posizioni lasciate scoperte dall'AdSP. Molti dunque gli argomenti da affrontare e gli spunti di riflessione per un profondo cambiamento del sistema di gestione dei porti, certamente interessante e stimolante, che comporta vantaggi e svantaggi da prevedere e valutare con estrema attenzione.

Il Secolo XIX

ALLEANZA CON LA SVIZZERA

Genova, il Vte pronto a scommettere sui treni

GENOVA

Il primo terminal del porto di Genova si prepara a sbarcare con il proprio traffico sulle linee ferroviarie che collegano le banchine del capoluogo ai mercati del Nord Europa.

Il manager di Psa Gilberto Danesi avrebbe infatti messo a punto un piano per potenziare la parte ferroviaria, con treni che partiranno dal molo di Pra' e arriveranno

prima a Melzo e poi a Basilea. Il nome che circola per la gestione del servizio è quello di Captrain, uno dei marchi merci delle ferrovie francesi (Sncf), che dovrebbe occuparsi dei treni sino a Melzo. Le ferrovie merci svizzere invece dovrebbero gestire il tratto sino al Nord Europa. Il primo treno potrebbe partire a breve quando l'accordo sarà finalizzato tra poche settimane. Psa ha deciso di puntare sulla ferrovia grazie anche all'alleanza su molti fronti che il terminalista ha stabilito con Msc. Il colosso di Ginevra ha puntato sulle ferrovie soprattutto nella penisola iberica con una società ad hoc per la gestione dei treni. —

SI.GAL

Gli incontri delle imprese **italiane** a Hong Kong e Mumbai: decisiva la presenza in loco e la capacità di proporre infrastrutture «sociali»

Così l' Italia corre sulla Via della Seta

Quando nel 2013 il presidente cinese Xi Jinping lanciò il piano per il rilancio dell' antica Via della Seta, progettando corridoi infrastrutturali dalla Cina all' Europa, le opportunità di business per le imprese **italiane** sembravano ancora vaghe ipotesi futuristiche. Ma la macchina nel frattempo si è messa in moto e la recente missione guidata da Confindustria a Hong Kong e Mumbai ha messo sul tavolo numeri e settori per partnership e investimenti.

Le cifre in gioco L' iniziativa B&R nasce come un progetto infrastrutturale per attivare investimenti in sette industrie chiave (servizi pubblici, trasporti, tlc, welfare, costruzioni, ambiente ed energia) tra la Cina e altri Paesi. Le istituzioni finanziarie di supporto sono la banca multilaterale di sviluppo Aiib (Asian infrastructure investment bank), con 57 stati fondatori tra cui l' Italia, e il fondo Silk Road attivato dallo stato cinese alla fine del 2014 con 40 miliardi di dollari. Oggi i Paesi membri di primo livello del progetto sono 72 cui se ne aggiungono 48 coinvolti, tra cui l' Italia.

Sono invece 56 le zone economiche e di cooperazione commerciale avviate. I 72 Paesi membri rappresentano il 63% della popolazione e il 29% del Pil e, secondo uno studio Deloitte, l' Italia ha con questo network strette correlazioni commerciali per un ammontare di 210 miliardi di euro e 34 miliardi di euro di contratti in essere nelle costruzioni. Il 38% dei contratti mondiali nelle costruzioni acquisiti dalle imprese **italiane** arriva da Paesi della Belt%&Road e 5 dei 10 maggiori affari del 2016 proviene da questa cintura di "partner" (Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Tajikistan, Kenya, Grecia). Gli investimenti nei **porti italiani**, sottolinea Deloitte, sono i primi ad avere avuto benefici significativi come dimostrano la joint venture Cosco-QindDao per il **porto** di Vado Ligure e le nuove operazioni annunciate nei **porti** di Genova, Venezia e Trieste.

Il fronte cinese Durante la missione ad Hong Kong, gli incontri istituzionali e BtoB su costruzioni, logistica, servizi pubblici, sviluppo urbano, energia e nuove tecnologie hanno descritto progetti sulla Belt and Road (B&R) già in fase avanzata.

Ad Hong Kong, il 28 e il 29 giugno, una ventina di medio grandi-impresе dell' area trasporti, infrastrutture, ingegneria ha partecipato al Belt and Road Summit dove sono stati approfonditi 170 progetti legati alla B&R. Un incontro specifico è stato organizzato con la China international contractors association, che conta 1.300 membri attivi nell' energia, nell' industria petrolchimica, nelle tlc, nel

-segue

trattamento delle acque e nei trasporti. Ad emergere con forza è l'importanza, per collaborare con successo alle iniziative della B&R, della presenza sul posto delle aziende straniere. Le Soe cinesi del resto, cioè le imprese a controllo statale, guardano con favore a partnership estere per mitigare i rischi. Un'ulteriore chiave di accesso è la capacità di proporsi per infrastrutture "sociali" che ruotano intorno a quelle tradizionali, entrando in partnership pubblico-private.

Le opportunità in India Pochi giorni prima la missione organizzata nell'ambito del progetto "Belt&Road" di Confindustria aveva fatto tappa in India, a Mumbai, dove si è tenuto il terzo meeting annuale dell'Asian Infrastructure Investment Bank. L'Aiib offre, anche per le imprese italiane, opportunità come la partecipazione a gare di appalto in ambito pubblico o privato. Oltre ai seminari sui finanziamenti Aiib, l'appuntamento di Mumbai ha aperto a tracce di business con l'autorità locale per lo sviluppo della rete metropolitana e con quella per le infrastrutture stradali. Strade, metro, ferrovie presentano notevoli spazi di inserimento. Chance reali anche per le nuove tecnologie destinate alla costruzione di case, nell'ambito di un programma abitativo con 10 milioni di nuove abitazioni nelle aree urbane. Un caso a sé, poi, è il piano dello stato centrale dell'Andhra Pradesh che si prepara a costruire una nuova capitale in grado di ospitare fino a 35 milioni di persone, con una grande network di ospedali, università, trasporti, energia.

La via della Seta Artica Michele Geraci, neo sottosegretario allo Sviluppo economico, offre una nuova lettura. «La Cina sta già lavorando alla nuova via della Seta Artica, aperta dallo scioglimento dei ghiacciai. Per i traffici verso i porti del Nord Europa, sarà più breve del 25% rispetto al Canale di Suez e il Mediterraneo rischia di perdere centralità. Dobbiamo attrezzarci ed entrare presto nel partenariato per i grandi progetti di questo nuovo asse».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Carminé Fotina

«Mio figlio ucciso, ho indagato per lui»

Nel 2013 crollò la torre piloti a Genova, la madre di Giuseppe Tusa fa ripartire l'inchiesta

la giustizia. Adele l' ha cercata, l' ha rincorsa, l' ha chiesta in ogni dove senza arrendersi mai, nemmeno quando sembrava che fosse tutto perduto. E oggi è grazie alla sua tenacia se si terrà un processo bis sul disastro del Jolly Nero, il portacontainer che il 7 maggio del 2013 si schiantò contro la banchina del porto di Genova. Tra le vittime anche suo figlio Giuseppe. Il pm aveva chiesto di archiviare l'inchiesta.

a pagina 29.

GIUSI FASANO

A Livorno studio sul crocierismo per crescere

In Fortezza Vecchia una tavola rotonda con relatori internazionali

LIVORNO: "Welcome to Livorno, Port for Tuscany" è il titolo di una importante giornata di lavori in agenda nella città labronica giovedì 19 Luglio in Fortezza Vecchia. La giornata è finalizzata a riflettere sul segmento crociere e sull'impatto economico che questo settore ha sul territorio livornese e su quello toscano in generale.

L'iniziativa parte dalla presentazione di uno studio sul traffico crocieristico che la Regione Toscana ha commissionato ad Irpet e svolto in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e con Porto di Livorno 2000.

Oltre alla presentazione dello studio si svolgerà una tavola rotonda dal titolo "Strategie per la crescita della destinazione" alla quale interverranno i rappresentanti di tutti i soggetti che operano ed influenzano il traffico crocieristico nel porto di Livorno. L'obiettivo della giornata è infatti quello di riflettere su ciò che emerge dalla ricerca e mettere a confronto tutti i player principali dai quali scaturiscono indirizzi, scelte e azioni concrete che determinano le politiche di crescita e di sviluppo di questo comparto così determinante per l'economia del territorio livornese e per l'intera regione.

La giornata si svolgerà a partire dalle ore 9,30. Dopo i saluti istituzionali di Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Filippo Nogarin sindaco di Livorno, Riccardo Breda presidente della Camera di Commercio Maremma e Tirreno e Luciano Guerrieri presidente di Porto di Livorno 2000, verrà presentato lo studio sul crocierismo da Enrico Conti di Irpet.

A partire dalle ore 11 si svolgerà la tavola rotonda. A moderare i lavori saranno Alberto Peruzzini direttore Toscana Promozione Turistica e Alessandro Guarducci, capo cronista Tirreno Livorno.

Interverranno Massimo Provinciali segretario generale di Autorità di Sistema portuale, Pierluigi Giuntoli segretario generale Camera di Commercio Maremma e Tirreno, Michel Nestour vice presidente di Carnival Corporation, Leonardo Massa country manager Italy Msc Crociere, Gina Giani ad Toscana Aeroporti, Silvia Burzagli dirigente settore promozione economica e turistica della Regione Toscana, Massimiliano Bendinelli dirigente Area servizi del comune di Livorno.

Conclude i lavori Stefano Ciuffo assessore al Turismo e Attività Produttive della Regione Toscana.

Porti: i cargo Messina tornano a Napoli dopo 5 anni

Scalo Jolly Palladio segna il ritorno della compagnia genovese

Con l'arrivo della Jolly Palladio, approdata oggi al terminal Co.Na.Te.Co./Soteco, si concretizza l'annunciato ritorno delle navi del gruppo genovese Messina nel porto di Napoli, scalo abbandonato 5 anni fa a favore di Salerno, dopo quasi un secolo di frequentazione delle banchine partenopee. Le navi dei Messina hanno scalato ininterrottamente il porto di Napoli dal 1921 al 2013, quando la compagnia, a causa di numerosi problemi operativi (tempi di attesa troppo lunghi e bassi fondali), aveva deciso di spostarsi nel vicino porto di Salerno. Ostacoli che però l'armatore genovese è ora convinto di potersi lasciare alle spalle: per questo i Messina hanno deciso di tornare a Napoli e raccogliere "la sfida di creare insieme al terminal Co.Na.Te.Co./Soteco - che fa capo al gruppo Msc con il quale i rapporti di collaborazione societaria e operativa sono sempre più stretti e proficui - forme di sinergia che si traducano in un vero e proprio servizio di prima classe per i clienti della Messina nel Centro Sud Italia".

"Il nostro gruppo sta attraversando con successo un periodo di complesso cambiamento e riposizionamento. Il nostro futuro non potrà prescindere né da alleanze importanti né dalla capacità di cogliere nella nostra storia quei valori che fanno tutt'oggi del nostro gruppo una delle realtà più importanti dello shipping italiano" ha commentato Ignazio Messina, Amministratore Delegato della società di famiglia e Vice Presidente del Gruppo Messina. (ANSA).

Le Jolly della Messina ritornano a Napoli

Napoli - Dopo cinque anni di distacco rivive un matrimonio che era durato quasi un secolo. È quello fra la compagnia di navigazione Ignazio Messina C. e il porto di Napoli: la compagnia genovese torna a scalare il terminale Conateco/Soteco, a partire da oggi, con l'arrivo della "Jolly Palladio"

Napoli - Dopo cinque anni di distacco rivive un matrimonio che era durato quasi un secolo. È quello fra la compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. e il porto di Napoli: la compagnia genovese torna a scalare il terminale Conateco/Soteco, a partire da oggi, con l'arrivo della "Jolly Palladio".

Il ritorno a Napoli significa, da un lato, un recupero delle origini (le navi Messina hanno scalato all'ombra del Vesuvio dal 1921 al 2013), e dall'altro, anche la convinzione di lasciarsi alle spalle tutti i problemi operativi - principalmente i tempi di attesa per entrare in porto e gli scarsi fondali - che avevano determinato la scelta di lasciare il porto di Napoli.

Il ritorno si basa anche all'obiettivo di creare, insieme al terminal

Conateco/Soteco (gruppo Msc, con il quale - dicono dalla compagnia - « i rapporti di collaborazione societaria e operativa sono sempre più stretti e proficui») forme di sinergia «che si traducano in un vero e proprio servizio di prima classe per i clienti della Messina nel Centro Sud Italia».

«Il nostro gruppo - sottolinea Ignazio Messina, amministratore delegato della società di famiglia Ignazio Messina & C. e vice presidente del gruppo Messina - sta attraversando con successo un periodo di complesso cambiamento e riposizionamento. Il nostro futuro non potrà prescindere né da alleanze importanti né dalla capacità di cogliere nella nostra storia quei valori che fanno tutt'oggi del nostro gruppo una delle realtà più importanti dello shipping italiano».

(Credito: Vesselfinder)

Zone speciali, tutti i poteri a Berlinguer

Al docente il coordinamento delle due Zes. Incertezza sul bando per la selezione delle aree

di **Oreste MARTUCCI**

Assett, l'Agenzia regionale per lo sviluppo ecosostenibile del territorio della Puglia, ha affidato al professore Aldo Berlinguer il compito di raccogliere gli strumenti di programmazione e urbanistici, come il Piano di sviluppo collegato alla legge per Taranto, e le Zes. L'incarico dovrebbe durare sino al 30 ottobre a fronte di un corrispettivo professionale di 24 mila euro. Berlinguer dovrà occuparsi anche di definire gli strumenti della fiscalità di vantaggio locale da inserire nel piano di sviluppo strategico delle Zes pugliesi, una collegata ai porti dell'Authority di sistema del basso Adriatico, l'altra di livello interregionale Puglia-Basilicata collegata al porto di Taranto.

La nomina dovrebbe servire ad accelerare il percorso di approvazione dei Piani di sviluppo strategico delle Zes, di competenza della giunta regionale, più volte annunciati e mai approvati. L'ultimo annuncio, a opera del direttore del Dipartimento sviluppo economico della Regione, Domenico Laforgia, aveva fatto pensare che i Piani strategici sarebbero stati approvati il 10 luglio scorso. Ma così non è stato. Anzi, è accaduto che il giorno prima l'assessore allo sviluppo economico Antonio Nenziane, alla guida dell'assessorato da una mese circa, e Laforgia sono stati convocati dinanzi alla Commissione Attività produttive del Consiglio regionale e hanno fatto riferimento a criteri non ancora definiti più che a Piani strategici chiari. Hanno anche fatto riferimento a un bando pubblico da emanare attraverso il quale permettere ai sindaci dei Comuni sinora esclusi dalle aree Zes delimitate da una Task Force coordinata dallo stesso Berlinguer, di ottenere l'inserimento nel recinto delle Zone economiche speciali.

La Task Force ha lavorato dalla fine del 2017 sino a marzo 2018 insieme all'assessore Michele Mazzarano: per definire la bozza dei Piani strategici; per validare le aree con i requisiti per l'inserimento nelle Zone economiche speciali; per individuare possibili strumenti di fiscalità di vantaggio locale da aggiungere al credito di imposta già previsto dalla legge per il Mezzogiorno approvata dal parlamento nell'agosto dello scorso anno; per costruire insieme alle imprese un percorso di semplificazione amministrativa, anche attraverso il rilascio di autorizzazioni uniche per le imprese interessate a investire nelle Zes pugliesi. Su indicazione di Confindustria si è anche parlato di una legge regionale che definisca i percorsi della semplificazione amministrativa. Ma le dimissioni di Mazzarano hanno riportato le Zes nel limbo, proprio quando l'ex assessore stava spingendo per ottenere l'approvazione dei Piani di sviluppo strategico prima della fine del governo Gentiloni, così come hanno fatto la Campania e la Calabria. Nel frattempo sono cominciate le grandi manovre. Molti rappresentanti di territori che si erano sentiti ingiustamente esclusi dal recinto delle Zes, hanno chiesto alla Regione di farne parte. Coal Casarano e i comuni limitrofi hanno chiesto spazio nella Zes adriatica, in collegamento economico funzionale con il porto di Brindisi. Analogo discorso sul fronte jonico da parte del Comune di



Aldo Berlinguer

Manduria e di altri piccoli Comuni. Di fatto il lavoro svolto dalla Task Force guidata da Berlinguer è stata vanificato. Sino all'annuncio di mettere a disposizione 7-800 ettari di terreno Zes ai quali i Comuni possono accedere attraverso un bando. Una procedura che molti consiglieri regionali hanno considerata "particolarmente tortuosa" e "imbarazzante".

Nel frattempo, messa da parte la Task Force (che operava senza indennità, ma con il pagamento del rimborso spese), è arrivato l'incarico retribuito al coordinatore della Task Force.

Berlinguer ha ottenuto un incarico analogo a quello della Puglia anche dalla Regione Basilicata (corrispettivo di 24 mila euro anche in quel caso) e dalla Sicilia. Berlinguer è consulente della Basilicata e della Puglia per quanto riguarda la Zes jonica interregionale.

Il decreto legge di istituzione delle Zes ha assegnato alla Puglia 4.408 ettari su cui sperimentare la fiscalità di vantaggio e la burocrazia zero. La Task Force ormai in disuso aveva definito il recinto della Zes adriatica con 2600 ettari circa, collegando ai porti adriatici 500 ettari di aree industriali della pro-

FRANCIA

Stop alla task force e attesa per la delibera



● L'incarico affidato al professore Aldo Berlinguer di raccogliere gli strumenti di programmazione e urbanistici, supera di fatto l'esperienza della task force.

vincia di Lecce. Il centro intermodale di carico e le aree industriali di Francavilla Fontana erano stati accorpate al polo di Grottaglie, a sua volta collegato all'Authority di sistema portuale di Taranto. Le aree a disposizione per Grottaglie-Taranto erano di circa 1800 ettari.

Ora si spera che il percorso delle Zes riprenda e arrivi quanto prima alla definizione del nuovo recinto delle aree su cui puntare. Nel frattempo la Regione Campania ha ottenuto dal governo Gentiloni il decreto di istituzione della Zes e approvato in Consiglio regionale la legge per la semplificazione

Roccella: a marzo partiranno i lavori

Il porto delle Grazie sarà green Merito dell' energia delle onde

Stefania Parrone Roccella Partiranno a marzo 2019 i lavori di riqualificazione e sostenibilità ambientale del porto "delle Grazie" finanziati dalla Regione con i fondi del Por Calabria Fesr-Fse (poco meno di 5 milioni di euro) e che renderanno il Marina della Città metropolitana il primo al mondo "green autonomo", capace di autoalimentarsi sfruttando l' energia del moto ondoso. Lavori che ne amplieranno anche la capacità ricettiva consentendo al porto ionico, già meta di numerosi superyacht, di poter ospitare navi da minicrociera nella grande banchina esterna che verrà realizzata nel molo di sopraflutto. Lo ha annunciato l' ing. Lorenzo Surace, dirigente dell' area tecnica del Comune e uno dei progettisti, nel corso del convegno sul tema "L' ingegneria marittima e le tecnologie innovative per l' ambiente" tenutosi nell' ex chiesa del castello Carafa su impulso dell' associazione di promozione sociale "Innovus" presieduta dall' ing.

Nicola Raschellà, nel quadro del progetto "O mare mio" ospitato al porto Delle Grazie. Surace ha prospettato le innovazioni («saranno riorganizzati logisticamente gli spazi interni e saranno creati un modulo di front-office nella darsena turistica e un polo ambientale con laboratori nel molo di sopraflutto») e gli altri finanziamenti riservati alla darsena peschereccia. Il convegno si è avvalso anche dei contributi del sindaco Giuseppe Certomà, che ha rimarcato l' importanza del progetto d' avanguardia pensato per il porto, alla luce dell' azione politico-amministrativa incentrata sulla tutela dell' ambiente; del comandante della locale Capitaneria di porto Giuseppe Rolli, che ha ricordato l' impegno della Guardia Costiera per la tutela dell' ecosistema marino; del direttore del Noel Felice Arena che ha spiegato il funzionamento dei cassoni Rewec3 per la conversione dell' energia ondosa in energia elettrica sulla base del brevetto messo a punto dal prof. Paolo Boccotti; del prof. Giuseppe Barbaro che ha approfondito «gli effetti indotti dalla presenza di un porto sui litorali adiacenti» e del presidente di "Innovus" Raschellà il quale ha elogiato l' impegno del compianto sen. Sisinio Zito per la realizzazione del porto delle Grazie quale volano di sviluppo dell' intero territorio ed ha consegnato una "targa alla memoria" alla moglie Assunta e al figlio Francesco.

Bando AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE ADSP

Bando di gara - Procedura aperta per l' affidamento, in accordo quadro, del servizio di somministrazione di lavoro temporaneo presso la sede di Augusta (n°4 unita') e l' Ufficio Territoriale di Catania (n°7 unita', con applicazione della clausola sociale di cui all' art. 31 del CCNL per la categoria delle agenzie di somministrazione di lavoro) per l' inquadramento delle unita' lavoro all' interno della Segreteria Tecnica Operativa e l' espletamento dei compiti di Istituto di cui alla legge n°84/94 come emendata e integrata dal D.Lgs. n°169/2016" - CIG 7550392C93 SEZIONE I: AMMINISTRAZIONE AGGIUDICATRICE I.1) Denominazione indirizzi e punti di contatto: **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE** (di seguito indicata come AdSP) - Servizio Gare e Contratti, sede di Catania, Via Dusmet S.N. - C . A . P . 9 5 1 3 1 0 9 5 . 5 3 5 8 8 8 P e c : adspmaresiciliaorientale@pec.it, Indirizzo internet: www.adspmaresiciliaorientale.it I.2) Ulteriori informazioni sono disponibili: i soggetti che intendano partecipare alla procedura aperta possono ottenere chiarimenti in ordine alla medesima mediante la proposizione di quesiti scritti da inoltrare al Responsabile del Procedimento ai punti di contatto suindicati. I.3) Le offerte vanno inviate a: ufficio protocollo dell' **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE** - Servizio Gare e Contratti, sede di Catania, Via Dusmet S.N. - C.A.P.

95131. Termine per il ricevimento delle offerte: entro le ore 12:00 del 13.09.2018, secondo le modalita' di presentazione previste dal disciplinare di gara. SEZIONE II: OGGETTO DELL' APPALTO II.1) Denominazione conferita dall' amministrazione aggiudicatrice: gara con "Procedura aperta per l' affidamento, in accordo quadro, del servizio di somministrazione di lavoro temporaneo presso la sede di Augusta (n°4 unita') e l' Ufficio Territoriale di Catania (n°7 unita', con applicazione della clausola sociale di cui all' art. 31 del CCNL per la categoria delle agenzie di somministrazione di lavoro) per l' inquadramento delle unita' lavoro all' interno della Segreteria Tecnica Operativa e l' espletamento dei compiti di Istituto di cui alla legge n°84/94 come emendata e integrata dal D.Lgs. n°169/2016". CIG 7550392C93 II.2) Tipo di appalto e luogo di esecuzione: appalto di servizio, relativo alla somministrazione lavoro. Tale procedura e' riservata alle

Societa', denominate Agenzie, che siano in possesso di **autorizzazione** all' esercizio dell' attivita' di somministrazione lavoro e che siano iscritti all' apposito Albo delle Agenzie per il lavoro ai fini delle

-segue

attività di intermediazione, ricerca e selezione del personale, supporto e ricollocazione professionale di cui all' art. 4 D.Lgs 10.09.2003 n°276 e s.m.i.

Luogo di esecuzione: Augusta, Provincia di Siracusa Cod. NUTS: ITG 19 e Catania, Provincia di Catania Cod. NUTS: ITG17 II.3) Breve descrizione dell' appalto: la società aggiudicataria dovrà rendere il servizio oggetto della presente procedura in ottemperanza a quanto previsto dagli artt. 30 - 40 del D.lgs. n°276/2003 e s.m.i. nonché nel rispetto delle prescrizioni del disciplinare di gara. II.4) CPV (Vocabolario comune degli appalti): 79620000-6 II.5) Divisione in lotti: no II.6) Ammissibilità di varianti: no II.7) Quantitativo o entità totale dell' appalto: Il valore massimo stimato dell' appalto, in forma di accordo quadro, comprensivo di tutte le opzioni (periodo contrattuale di due anni + 6 mesi per eventuale proroga tecnica), e' pari a Euro 521.867,72, al netto di Iva e/o di altre imposte e contributi di legge, nonché degli oneri per la sicurezza dovuti a rischi da interferenze, peraltro pari a zero. II.8) Opzioni: no II.9) Durata dell' appalto o termine di esecuzione: Il tempo della somministrazione di lavoro richiesta nell' appalto resta stabilito in 24 mesi, ovvero in giorni 730 (settecentotrenta) naturali, successivi e continui decorrenti dalla data del primo verbale di consegna.

II.10) Il contratto d' appalto e' oggetto di rinnovo: si' SEZIONE III: INFORMAZIONI DI CARATTERE GIURIDICO ECONOMICO, FINANZIARIO E TECNICO III.1) Condizioni relative all' appalto: come previste dal disciplinare di gara.

III.1.1) Principali modalità di finanziamento e di pagamento e/o riferimenti alle disposizioni applicabili in materia: si rinvia a quanto disposto dal Capitolato Speciale d' Appalto.

III.2) :Condizioni di partecipazione: le offerte vanno inviate a: ufficio protocollo dell' **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE** - Servizio Gare e Contratti, sede di Catania, Via Dusmet S.N. - C.A.P.

95131, secondo le modalità di presentazione previste dal disciplinare di gara. III.2.1)Requisiti di ordine generale, di idoneità professionale, inclusi i requisiti relativi all' iscrizione nell' albo professionale o nel registro commerciale: Come da Disciplinare di gara III.2.2) Requisiti di Capacità economica e finanziaria: Come da Disciplinare di gara III.2.3) Requisiti di Capacità tecniche e professionali: Come da Disciplinare di gara III.2.4) Appalto riservato: no III.2.5) La prestazione e' riservata ad una particolare professione: si', come previsto dal D.Lgs. n°276/2003 e s.m.i. SEZIONE IV: PROCEDURA IV.1) Tipo di procedura: procedura aperta ai sensi dell' art. 60 del D.Lgs 50/2016 IV.2) Criteri di aggiudicazione: Criterio dell' Offerta economicamente più vantaggiosa in base ai criteri indicati nel Disciplinare di gara IV.3.1) Documentazione di gara: Il Disciplinare di gara, ed il Capitolato Speciale d' Appalto sono disponibili presso il seguente indirizzo internet: <http://www.adspmaresiciliaorientale.it/bandi.html>, le offerte vanno inviate ai punti di contatto sopra indicati.

Il responsabile unico del procedimento dott. Davide Romano TX18BFG14364.

DAVIDE ROMANO

Palermo: giù i silos del molo Piave

Al loro posto, una tensostruttura, poi un nuovo terminal e una struttura ro-ro

PALERMO – I silos del molo Piave del porto di Palermo, pezzo per pezzo, se ne vanno. Presenti da circa 50 anni, da alcuni giorni vengono abbattuti.

Era qui, in quest'area di circa sei mila metri quadri che finiva il grano che arrivava in città via nave. Qui la società Silos Granari della Sicilia del gruppo Italcementi group, aveva uno stabilimento con 22 celle con una capacità di stoccaggio di 27 mila tonnellate attrezzata per lo sbarco, l'imbarco, l'introduzione a mezzo camion, la conservazione e la riconsegna di granaglie.

Le operazioni di smantellamento delle celle (in disuso da tempo), fanno sapere dagli uffici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Sicilia occidentale, sono entrate nel vivo ieri mattina, anche se i lavori di re-styling del porto del capoluogo siciliano sono cominciati a fine Giugno. Al posto dei silos, fanno ancora sapere dagli uffici, sorgerà prima in via provvisoria una tensostruttura, poi sarà realizzato un nuovo terminal, una struttura ro-ro, con l'obiettivo di ri-disegnare la skyline del porto siciliano.

Riferiscono ancora dagli uffici palermitani che prima dello smantellamento, sono stati effettuati degli studi tecnici che hanno accertato l'assenza di amianto nei silos da abbattere. I lavori dovrebbero terminare nella prima settimana di Settembre ma nei prossimi giorni, durante un incontro pubblico, saranno forniti ulteriori dettagli sui lavori in corso.

Porti: si abbattono silos del molo Piave a Palermo

Costruiti 50 anni fa per depositare grano portato da navi

PALERMO, 16 LUG - Erano lì da mezzo secolo e da alcuni giorni i silos del molo Piave nel porto di Palermo vengono abbattuti un pezzo alla volta. Per cinquant'anni hanno custodito il grano che arrivava con le navi in città. Sorgono in un'area di 6 mila 400 metri quadri. Lì la società Silos Granari della Sicilia del gruppo Italcementi Group, aveva uno stabilimento con 22 celle con una capacità di stoccaggio di 27 mila tonnellate attrezzata per lo sbarco, l'imbarco, l'introduzione a mezzo camion, la conservazione e la riconsegna di granaglie. Le operazioni di smantellamento delle celle - in disuso da tempo, fanno sapere dagli uffici dell'Autorità di sistema portuale del mare Sicilia occidentale - sono entrate nel vivo questa mattina, anche se i lavori di restyling del porto del capoluogo siciliano sono cominciati a fine giugno. Al posto dei silos, fanno sapere dagli uffici, sorgerà prima in via provvisoria una tensostruttura, poi sarà realizzato un nuovo terminal, una struttura Ro-Ro, con l'obiettivo di 'ridisegnare' la skyline del porto siciliano. Stando a quanto riferiscono gli uffici, prima delle operazioni di smantellamento, sono stati effettuati degli studi tecnici che hanno accertato l'assenza di amianto nei silos da 'abbattere'. I lavori dovrebbero terminare nella prima settimana di settembre ma nei prossimi giorni, nel corso di un incontro pubblico, saranno forniti ulteriori dettagli sui lavori in itinere.(ANSA).

Sistema porti Far squadra sì ma Messina sia capofila

Lucio D' Amico Che Calabria e Sicilia possano e debbano "fare squadra", come dichiarato dall' assessore della Regione Calabria Francesco Russo nell' intervista pubblicata ieri dal nostro giornale, è un imperativo categorico. Due terre sorelle, che si amano "a modo loro", ma che devono crescere insieme. Russo, dal suo punto di vista, ha perorato legittimamente, per l' ennesima volta, la causa del sistema unificato dei porti, quell' **Autorità del Tirreno Meridionale e dello Stretto** che è stata prevista dalla legge di riforma della **portualità** e della logistica firmata dall' ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Lo stesso Russo, che oltre che assessore è anche vicepresidente della Regione Calabria, ha interesse che l' accorpamento diventi realtà, perché sarebbe lui il presidente della nuova **Autorità** di sistema con capofila il porto di Gioia Tauro.

Ma il "far squadra" vale, ad esempio, anche per i porti dell' Adriatico, vicinissimi tra loro, quali Ancona e Ravenna. Ebbene, queste due città, rispettivamente di 229 mila e 171 mila abitanti, hanno mantenuto la loro **Autorità portuale**, senza alcun accorpamento o declassamento che dir si voglia. Non abbiamo citato i casi di Venezia e Trieste, che lo spirito originario della riforma ipotizzata dall' allora ministro Lupi aveva immaginato come unico sistema **portuale**, perché lo sapevano tutti che non si sarebbe mai arrivati a un' unione che rappresentava la classica presenza di "due galli in un pollaio". Ma Ancona e Ravenna sono esempi che calzano a pennello (due città con meno abitanti di **Messina**) e rafforzano la tesi di chi, come il nostro giornale, ha sempre sostenuto la piena sinergia tra realtà **portuali** siculo-calabre, ma mantenendo la stessa "pari dignità" che, invece, con la riforma Delrio non è assolutamente né prevista né tutelata. Non c' è alcuna norma scritta che la stabilisca: c' è solo l' accorpamento dei porti di **Messina** e Milazzo a un sistema che ha come "leader" Gioia Tauro, non solo come sede fisica e come "cassaforte", ma anche come governance strategica, con il presidente che è un assessore regionale calabrese e con la rappresentanza calabrese in maggioranza rispetto a quella **messinese-milazzese** e siciliana.

Non è una pura e semplice questione di "campanile", ma una sfida molto più ampia, che coinvolge appieno il ruolo di **Messina**, una delle 14 Città metropolitane d' Italia (l' unica che non sarebbe più sede di **Autorità portuale!**), dell' importante porto di Milazzo, di tutto il territorio che gravita attorno alle due realtà **portuali**, delle prospettive e della consistenza dei traffici di merci, passeggeri e croceristi.

-segue

I numeri dicono che i porti di Messina e Milazzo, molto più di quelli di Ancona e Ravenna, sono già un sistema portuale autonomo. L' Autorità di sistema dello Stretto deve essere, dunque, localizzata a Messina, i fondi devono essere investiti sui nostri porti e sui loro territori e non confluire in un indistinto calderone ubicato a Gioia Tauro. Su questi punti, Messina e Milazzo non sono tutelati da alcuna norma, lo ripetiamo perché qualunque bella dichiarazione d' intenti ascoltata in questi anni va presa per quello che è: foglia portata via dal vento.

Poi, certo, massima sinergia tra le due Autorità portuali...