



# INDICE



## Dai porti:

### Genova:

"...A Genova il salone del rilancio..." (La Gazzetta Marittima, Primo Canale)

"...Bacini di carenaggio, basta doni ai privati..." (Il Secolo XIX)

"...Benvenuti unico candidato a console si Camalli..."

"...Noli quasi dimezzati a 10 anni dalla crisi..." (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

"...Sistema" Spezia a New York..." (La Gazzetta Marittima)

"...A La Spezia punto formazione Scuola Trasporti..."

(La Gazzetta Marittima)

### Ancona:

"...Know-how e avanguardia insieme..." (La Repubblica)

### Livorno:

"...Interporto Vespucci come hub delle auto elettriche cinesi

(La Gazzetta Marittima)

"...Smantellata l'URANIA riparte presto il bacino..." (La Gazzetta Marittima)

### Piombino:

"...Piombino, la battaglia alla burocrazia..." (La Gazzetta Marittima)

### Brindisi:

"...Ottima iniziativa dell'ADSP MAMA: Alis plaude..." (La Gazzetta Marittima)

"...AZes jonica, accelerata La Regione Puglia..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

### Messina:

"...Autorità Portuale dello Stretto..." (Gazzetta del Sud)

### Palermo:

"...PTram, Boulevard e mobilità..." (La Repubblica)

"...I porti della Sicilia occidentale puntano al turismo..." (Corriere Marittimo)

### Augusta:

"...Leu-Centopassi su Hot spot..." (Web Marte)

"...Stazione Marittima a Gonfie Vele..."

**Focus:** "...L'export italiano batte l'import..." (La Gazzetta Marittima)

## A Genova il salone del rilancio



GENOVA – Le porte della 58ma edizione del salone nautico si aprono giovedì 20 settembre (per proseguire fino a martedì 25 settembre) con il Convegno Inaugurale, primo evento del Forum UCINA 2018, dal titolo "I Campioni Globali. La Nautica il paese che vince". L'Italia torna al centro del panorama mondiale della nautica, della sua industria, delle filiere, del turismo costiero. Lo fa con un Salone Nautico che guarda agli altri comparti produttivi attraverso i quali il Paese mantiene la leadership mondiale nella manifattura. Ai saluti delle autorità cittadine, si affiancherà un panel di grande rilievo con l'intervento di Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Manlio Di Stefano, sottosegretario agli Affari Esteri, Giovanni Toti, presidente Regione Liguria, Stefan Pan, vice presidente Confindustria e presidente del Consiglio delle Rappresentanze Regionali, Michele Scannavini, presidente ICE Agenzia, Giovanni Del Vecchio, amministratore delegato Giorgetti S.p.A., Carla Demaria, presidente UCINA Confindustria Nautica. A moderare il convegno, Antonio Macaluso, editorialista del Corriere della Sera. A seguire, alle 15.30, "Boating Economic Forecast" che trasforma la presentazione della nuova edizione de La Nautica in Cifre in un Economic Forum alla presenza di Edoardo Rixi, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Marco Fortis, Fondazione Edison – Università Cattolica, Enrico Duranti, presidente Assilea, Andrea Montanino, direttore Centro Studi Confindustria, Andrea Razeto, presidente ICOMIA – International Council of Marine Industry Associations, Piero Formenti, presidente EBI – European Boating Industry, Stefano Pagani Isardi, responsabile Ufficio Studi UCINA Confindustria Nautica, Carla Demaria, presidente UCINA Confindustria Nautica, Alessio Mattia Villarosa, sottosegretario all'Economia e Finanze. La pubblicazione, realizzata dall'Ufficio Studi di UCINA Confindustria Nautica, in partnership con Fondazione Edison ed Assilea, è ufficialmente riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è attesa da tutti gli addetti ai lavori perché fornisce da anni alle imprese, istituzioni e operatori di settore, dati e contenuti fondamentali per analizzare nel dettaglio il quadro economico dell'industria italiana della nautica di diporto. Le anticipazioni indicano una crescita dell'industria nautica in Italia ancora a due cifre, con un mercato interno che cresce del 15,4 %, trainato anche dal settore del leasing nautico che ha registrato un +58% di stipulato 2017. Assilea ha fornito recentemente un altro dato rilevante che riguarda "l'effetto Salone" sullo stipulato leasing. Tale effetto è ben visibile nel quarto trimestre dell'anno scorso: stipule per 100 milioni di euro, il 53% in più dell'anno precedente e 75,8 milioni di euro di leasing nautici con bandiera italiana finanziati nel solo mese di luglio 2018, +151% di erogato rispetto allo stesso mese del 2017. Numeri che trovano un reale e concreto riscontro in questa 58ma edizione del Salone Nautico Internazionale, che, come ha ricordato ICE, "si conferma ancora una volta il punto di riferimento per l'intero settore, anche internazionale – dalla costruzione alla produzione di imbarcazioni e accessori, dai servizi al turismo", dai media a tutti gli amanti del mare – e può vantare ben 948 brand in esposizione (+ 7,2% sul 2017), 62 nuove partecipazioni, di cui 58% dall'estero, 73 giornalisti delle più importanti testate internazionali e 87 buyer esteri provenienti da 27 nazioni. Quattro Saloni specializzati in un unico contenitore che mostra così la sua natura multispecialista: Accessori e componenti (area tech trade: 12.000mq e un incremento del 16,8% di espositori), Fuoribordo (+23% su 22.000mq di piano espositivo e 24.000mq di specchio acqueo), Vela (cresce la dimensione media delle imbarcazioni esposte su 16.000mq di piano espositivo e 18.000mq di specchio acqueo), Yacht & superyacht (+13%, 46 imbarcazioni in più su 21.000mq di piano espositivo e 62.000mq di specchio acqueo). Un'edizione importante sulla quale hanno creduto e investito partner di valore: Bentley – auto ufficiale -, Breitling – orologio ufficiale -, Fastweb, Samsung, Afex, Banca Carige, Tenuta San Pietro, Vision Ottica. Partner tecnici: Eataly, Compagnia dei Caraibi, Sail-O. A questi si aggiungono i partner del nuovo format Vip Lounge: Circle Dynamic Luxury Magazine, Marchesi Antinori, Gaggenau, Cortese – Premium Soft Drink, Fondazione Lucia Matalon, Omlog, Giorgetti, Sandrini, Vesoi.

Lo ha ufficializzato Ucina

## Salone Nautico, attesa la visita del presidente Mattarella

sabato 15 settembre 2018



**GENOVA - Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella sarà a Genova in occasione del Salone Nautico Internazionale che si terrà nel quartiere fieristico dal 20 al 25 settembre.**

**A comunicarlo, su conferma del Quirinale, è stata Ucina Confindustria Nautica. Non è ancora stata ufficializzata la data in cui sarà nel capoluogo ligure.**

**E' probabile però che nell'occasione dedichi anche un momento di riflessione ad oltre un mese dal crollo del Ponte Morandi.**

**In un commento pubblicato nei giorni scorsi su 'La Stampa' e 'Il Secolo XIX' il Presidente della Repubblica era intervenuto sulla vicenda concludendo la sua riflessione con una frase perentoria: 'Genova non attende auguri o rassicurazioni ma la concretezza delle scelte e dei comportamenti'.**

## BACINI DI CARENAGGIO, BASTA DONI AI PRIVATI

Alice Salvatore Ho letto con stupore l'intervento di ieri della consigliera regionale Laura Lauro, dalle colonne di questo giornale, sul tema della privatizzazione di Ente Bacini. Stupore ma non sorpresa.

Già perché altro non è se non una sorta di manifesto di quel processo di smantellamento del servizio pubblico a cui negli ultimi decenni destra e sinistra hanno condannato la nostra regione.

Il MoVimento 5 Stelle non ha nulla contro i privati.

Anzi, riteniamo che, messi in condizione di competere (davvero), rappresentino un grande patrimonio di questo paese. Semmai la nostra è una battaglia senza quartiere contro le cosiddette "privatizzazioni all'italiana": ovvero la pratica di spolpare beni strategici pubblici e consegnarli nelle mani di privati amici o amici degli amici a condizioni enormemente svantaggiose per lo Stato.

Esattamente com'è accaduto con Società Autostrade, i cui effetti la Liguria ha pagato a tragico prezzo un mese fa con la tragedia del Ponte Morandi. E lo stesso rischia di avvenire con i bacini di carenaggio genovesi, un asset strategico chiave per lo sviluppo economico e portuale di Genova che Autorità portuale si prepara ad affidare ai privati con una concessione ultradecennale (25 anni), in barba ad ogni principio di efficienza, di innovazione e di concorrenza.

A farne le spese rischiano di essere in primis i lavoratori, che vedono venire meno le attuali garanzie occupazionali, ma anche gli stessi piccoli privati che si ritroverebbero schiacciati nella morsa di un'unica grande cordata, libera di fare il bello e il cattivo tempo, di decidere chi lavora e chi no, come signorotti feudali che nulla hanno a che vedere con il libero mercato.

Ma dispiace soprattutto vedere strumentalizzati quei coraggiosi "Davide" che hanno avuto il coraggio di opporsi a "Golia" presentando ricorso contro il bando di gara. Quegli stessi riparatori navali che ci hanno confermato che non solo intendono portare avanti questa battaglia sino in fondo, ma che mai e poi mai sono a favore di questa sciagurata privatizzazione.

Genova non ha bisogno di fantomatiche e ultradecennali concessioni ma di far fruttare al meglio i propri gioielli, come sono e restano i bacini di carenaggio.

Che non sono assolutamente in declino, a dispetto di quello che vogliono farci credere, ma hanno solo bisogno di un servizio pubblico dignitoso che voglia generare utili, che poi ricadrebbero a pioggia sul porto, sui lavoratori e sull'intero comparto, in un circolo virtuoso di cui a guadagnarci sarà tutta la città.

- L'autrice è portavoce MoVimento 5 Stelle Liguria.

## **Toninelli contro Autostrade: "Pagheranno il nuovo ponte ma non metteranno un sassolino"**

venerdì 14 settembre 2018



**GENOVA - Il decreto urgenze è stato "condiviso" dal governo e "io non mi preoccuperei tanto del nome, ciò che conta non è chi fa ma cosa viene fatto".**

Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli spiegando che il commissario per la ricostruzione dopo il crollo del Ponte Morandi di Genova sarà nominato, come previsto dal decreto 'urgenze' "entro dieci giorni dalla pubblicazione in Gazzetta ufficiale con un dpcm", quindi è possibile che arrivi "entro 15 giorni".

"Nel decreto c'è un passaggio molto chiaro che dice che i soldi" per la ricostruzione del Ponte Morandi di Genova "saranno messi da chi ha fatto crollare il ponte, che non lo ricostruirà. Autostrade non metterà neanche un sassolino del nuovo ponte perché aveva per obbligo di legge il dovere di farlo rimanere in piedi e non lo ha fatto per trascuratezza. Come facciamo farlo ricostruire a loro?. Autostrade ha fatto un disastro", ha detto ancora

### Conte tira dritto «Il commissario non potrà essere un genovese»

*Nulla di fatto nel vertice serale con Bucci a Toti. Martedì a Roma nuovo incontro per cercare un' intesa sul decreto*

Matteo Dell' Antico Roberto Sculli /GENOVA Il commissario per la ricostruzione, il Presidente del consiglio Giuseppe Conte lo ha detto e ribadito, non sarà un genovese. «Un sergente di ferro», ha spiegato agli industriali e ai terminalisti appena prima di salire sul palco per la commemorazione delle vittime del Morandi. «Uno bravo, bravissimo, che consentirà di ricostruire nel minor tempo possibile», ha ri spostato al termine dell' incontro a tre, che nei saloni della prefettura ha visto confrontarsi col premier il presidente della Regione Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci, entrambi estremamente preoccupati che le scelte del governo in tema di concessioni possa riverberarsi sulle tempi di demolizione del Morandi e sulla costruzione del nuovo viadotto.

FUMATA NERA Nella sostanza, pers), il meeting di ieri sera non ha sanato la distanza cresciuta negli ultimi giorni. «Ci siamo accordati che ci dovremo accordare», sintetizza il governatore.

Non a caso il vertice a tre sarà aggiornato martedì a Roma.

Per cercare di trovare quell' intesa che darebbe il via libera al decreto- Genova, i cui contenuti base paiono consolidati. Contributi a pioggia, sgravi fiscali, il trattenimento del 3% dell' Iva per il porto, la cassa integrazione per le attività che andranno in crisi e varie iniziative per il sostegno della logistica e dell' economia. Ma gli amministratori genovesi, a oggi, non si sento nodi dare l' intesa cercata dal governo per scontata, anzi. Il nodo resta su tutti l' articolo 1 quello che tratta i poteri del commissario. E non tanto il nome, che sarà indicato, entro una decina di giorni- questo ha assicurato Conte - con un Decreto della presidenza del consiglio dei ministri.

IPOTESI SUB COMMISSARI Per trovare un punto di incontro una delle ipotesi è nominare due sub commissari.

Perché se sul capo, con potere di firma e di deroga di quasi tutti i vincoli di legge, il governo vuole puntare su uno specialista delle emergenze, la scelta di insediare un paio di altre figure, magari di profilo diverso, potrebbe essere un ragionevole compromesso alle istanze del territorio di essere rappresentato. Anche su questo pers) la decisione è rimandata. Ancora prima del nome, pers), si tratta di definire le prerogative, che investono le modalità con cui si affronterà la fase di demolizione e ricostruzione. Regione e Comune

## - segue -

---

vorrebbero che almeno la prima parte delle operazioni continuasse sul binario impostato, che prevede la partecipazione di Autostrade. Ma il governo vuole Aspi fuori da tutto. Nel decreto si specifica che il commissario ha il potere di ordinare al concessionario di pagare e, in caso di inerzia oltre i 30 giorni, di procedere in danno, mandando il conto alla società.

«SBLOCCARE LE ASSUNZIONI» «Abbiamo garantito velocità ed efficienza - ha detto Bucci al termine dell' incontro- non facciamo barricate sui nomi ma questi due elementi devono essere garantiti altrimenti gli staremo addosso». Quello dei tempi, legato alla nomina di un commissario e all' inse diamento d' una struttura, è il nodo più importante ma non è il solo. A parere di Regione e Comune il decreto non include tutto il necessario. In particolare, vista la necessità di rafforzare i servizi pubblici, gli enti ritengono cruciale derogare alle norme che limitano l' assunzione di personale.

Una misura inclusa nelle prime bozze del decreto e poi esclusa, perché non definibile per decreto. Il discorso, insomma, non è chiuso e il rischio è perdere giorni preziosi. Il deputato ligure Luca Pastorino (LeU) ha chiamato a raccolta i colleghi parlamentari, in un incontro lunedì prossimo. «A un mese di distanza non abbiamo ancora un testo - dice - le aperture di fiducia sono state date ma è evidente che non erano pronti e che hanno forzato la mano per non mandare Conte a Genova senza nulla in mano». L' INCONTRO COL PORTO «Sarà un sergente di ferro, il commissario sarà un sergente di ferro. Ma non chiedetemi un genovese». Così Conte ha blindato la linea del Governo parlando con gli operatori portuali. La delegazione di imprenditori, capitanata da Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, era composta da Stefano Messina (presidente di AssArmatori), Alessandro Pitto (Spediporto), Alberto Banchemo (Assagenti) e Matteo Catani (ad di Gnv). «Apprezziamo la scelta di intervenire con misure d' emergenza», dice l' armatore e terminalista Messina. Che torna sulla scelta del commissario. «Dovrà.

# Il Secolo XIX

---

## SICUREZZA, L' AGENZIA ABBIAMO SEDE A GENOVA

Giovanni Lunardon Alessandro Terile In attesa di capire cosa ci sia scritto nel decreto Genova del governo giallo-verde (salvo intese) e confidando che tutte le richieste inserite nell'ordine del giorno votato all'unanimità dai Consigli regionale e comunale convocati in sede congiunta nei giorni scorsi vengano tenute in considerazione dall'Esecutivo - visto che è da qui che passa la salvezza della città - intendiamo avanzare una proposta ulteriore.

Nella bozza del decreto, infatti, il governo aveva annunciato di voler costituire un'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa). Genova, lo scorso mese di maggio, è stata riconosciuta sede di uno degli otto Centri di competenza inseriti nel piano nazionale Industria 4.0 ideato dal governo precedente e confermato da quello attuale il cui focus è proprio la sicurezza delle infrastrutture strategiche. Tale Centro, quindi, sarebbe perfettamente in grado di offrire le competenze di cui avrebbe bisogno l'Agenzia immaginata dal governo, diventandone anzi il cuore tecnologico. A guidare questo soggetto genovese è il Cnr, che è affiancato da partner istituzionali come Regione, Autorità portuale e Università di Genova e da aziende di alto

profilo nazionale e internazionale. Proprio questo pool di soggetti altamente qualificati, alcuni giorni fa, si era proposto di monitorare la realizzazione del nuovo ponte autostradale, che verrà realizzato al posto del Morandi.

Sarebbe importante, pertanto, che il governo valutasse l'opportunità di tenere insieme l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e il Centro di competenza genovese, allargando il campo di intervento dell'Agenzia a tutte le infrastrutture strategiche materiali e immateriali: non solo quindi strade, autostrade e ferrovie, ma anche porti energia e reti digitali.

A quel punto Genova diventerebbe la sede naturale dell'Ansfisa. Sia per un forte fattore di carattere simbolico, visto che l'Agenzia nasce a seguito della tragedia del crollo del ponte Morandi, sia per l'indubbio patrimonio di conoscenze tecnologiche che il sistema pubblico e privato genovese possono mettere a disposizione per un simile progetto.

- Gli autori sono capogruppo Pd in Regione e consigliere comunale Pd.

### Bureau Veritas un'ATI con Parson per il ponte



GENOVA – Ponte Morandi, non si può sbagliare ed è indispensabile oggi definire una struttura organizzativa che garantisca tempi certi, qualità e affidabilità del progetto, qualità e affidabilità nel tempo dell'opera. È in questa ottica che Bureau Veritas si dichiara da subito disponibile e pronto a far parte di un raggruppamento che comprenda gruppi internazionali, che già hanno manifestato l'interesse e che sono tecnicamente incontestabili, come l'americana Parson, nonché l'eccellenza tutta genovese come l'Istituto Italiano della Saldatura con un obiettivo preciso: garantire, specie nell'ambito delle funzioni di project management, gli standard più elevati ponendosi al servizio del Paese e di Genova. Un' Associazione di imprese la cui affidabilità, così come l'assenza di legami con il passato, potrebbe essere la chiave di volta.

"Essere parte di un progetto così ambizioso è un dovere morale – afferma il genovese Ettore Pollicardo, CEO di Bureau Veritas Italia – credo, come tutti, che il fattore tempo rappresenti una variabile non indipendente per il futuro della nostra città, dell'economia della nostra Regione e del sistema logistico italiano. Bureau Veritas come gli altri soggetti coinvolti ha al suo interno le professionalità e le esperienze internazionali indispensabili per intervenire da subito sulla realizzazione della nuova infrastruttura, così come in un'operazione di mappatura delle grandi opere infrastrutturali italiane. Ciò nel quadro di un codice e anche di uno status del nostro Istituto che lega il suo valore alla affidabilità".

## Il Secolo XIX

---

### 0111,: Benvenuti unico candidato a console si Camalli alle urne Benvenuti unico candidato a console si

*Ciuffardi e Ledda in pole per i posti da vice. C'è anche Franza Oltre mille i portuali al voto. I sindacati: chiediamo continuità*

Matteo Dell' Antico Sono oltre mille i camalli chiamati al voto. I portuali, da martedì fino a giovedì, andranno alle urne per scegliere i componenti del consiglio di amministrazione che guiderà la Culmv per il prossimo triennio: il console, due vice consoli e quattro consiglieri. Secondo le regole interne alla Compagnia Unica del porto di Genova, hanno diritto di voto tutti i soci e tutti i soci sono eleggibili.

L' attuale numero uno dei camalli, Antonio Benvenuti, si presenta come unico candidato a console assieme alla stessa squadra che ha guidato la Culmv negli ultimi tre anni. In lista con Benvenuti ci sono infatti i due attuali vice consoli: Silvano Ciuffardi e Luca Ledda, più quattro soci che si propongono come consiglieri. L' elezione di Benvenuti, nella sede di San Benigno, è data praticamente per scontata, così come sono favoriti gli uomini della sua squadra: sia Ciuffardi che Ledda dovrebbero ottenere la conferma per i due posti di vice anche per il prossimo triennio. C' è però una novità che riguarda proprio quelli che dovranno essere i numeri due di Benvenuti: come viceconsole, nelle ultime ore, è arrivata la candidatura di un terzo portuale fuori dalla lista di Benvenuti. Il nome è quello di Luca Franza, membro del Calp (Collettivo autonomo lavoratori portuali).

I camalli sono chiamati al voto dopo che nelle scorse settimane il board dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona ha varato il "Piano di sviluppo ed efficientamento" messo a punto per i portuali che ha come obiettivo quello di limitare i costi della Culmv e migliorare la produttività.

«I portuali vanno alle urne in un momento epocale per la storia della Compagnia», dice David Traverso, responsabile regionale porti della Fit-Cisl. Che aggiunge: «Ora più che mai- prosegue - è necessario dare un forte segnale di continuità al vertice della Compagnia, specialmente dopo approvazione del nuovo piano, un documento che poteva anche essere fatto meglio di quello che poi è stato approvato recentemente. Mi auguro che i soci capiscano». Secondo Roberto Gulli, segretario

## - segue -

---

generare Ultrasporti Liguria, i soci «sceglieranno certamente nel modo giusto. Ritengo che le figure che hanno guidato i camalli fino ad ora, dovrebbero avere la possibilità di guidare la Culmv anche per il prossimo triennio». «Mi auguro- sottolinea Enrico Poggi, segretario generale della Filt-Cgil di Genova- che i portuali possano esprimere un voto di continuità per quanto riguarda la figura del console. Per la nomina dei vice - aggiunge giudico positivamente la candidatura di nuove figure che hanno voglia di mettersi in gioco».

Lo scorso maggio la Culmv ha assorbito i soci della Pietro Chiesa dopo la liquidazione della compagnia dei portuali del carbone. I 78 lavoratori sono stati inquadrati come "soci speciali". La Compagnia Unica ha chiuso il 2017 con un utile di 104 mila euro a fronte di un fatturato di 54 milioni di euro, generati da 222.500 giornate lavorate tra gennaio e dicembre 2017 da soci ordinari e speciali. Il leggero utile è stato raggiunto a seguito della laboriosa trattativa sul conguaglio tariffario con i terminalisti (1,1 milioni), a cui vanno aggiunti i contributi dell' Autorità di sistema portuale sulla formazione e una quota patrimoniale di 100 mila euro. Il piano di risanamento della Culmv, le cui linee generali sono state presentate all' assemblea dei soci 1) Antonio Benvenuti sarà confermato per il prossimo triennio: è l' unico nome che corre per la carica di console; 2) Il vice console Silvano Ciuffardi; 3) Il vice console Luca Ledda; 4) Luca Franza è fuori dalla squadra di Benvenuti ci, prevede la nomina di un direttore finanziario - che tuttavia non farà parte del consiglio di amministrazione né avrà quote societarie della Culmv- e avrà funzione di raccordo tra Culmv e Palazzo San Giorgio. Seconda novità è lo strumento finanziario partecipativo da 10,7 milioni di euro che sarà sottoscritto dall' Authority e servirà ad assorbire gli effetti delle controversie giudiziarie che la Compagnia ha ancora in essere. Approvata anche la parte legata all' efficientamento della Compagnia, che prevede un maggiore impegno dei soci ordinari e l' informatizzazione del sistema della chiamata.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

L'ANALISI DI CLARKSONS

## Noli quasi dimezzati a 10 anni dalla crisi di Lehman Brothers

Alberto Quarati / GENOVA

Lo scorso 15 settembre sono trascorsi 10 anni dal crac dell'allora quarta banca d'affari Usa, Lehman Brothers, che creò un effetto a catena trasformatosi in breve nella crisi-prima economica, poi anche sociale - che ha cambiato gli assetti del mondo contemporaneo.

Un'ondata che in breve tempo raggiunse anche l'economia marittima: in occasione del decennale del crac, gli analisti di Clarksons tirano le somme, confrontando le situazioni di allora e quelle di oggi.

Osservando i segmenti di mercato che allora subirono i tracolli più imponenti, si può notare che un nolo spot del 7 settembre del 2018 per una

rinfusiera Capcsize è inferiore del 75% rispetto a quello trattato il 12 settembre 2008. Una forbice che si allarga all'85% per le cisterne Very Large Crude Carrier e sfiora il 50% nel segmento delle portacontainer di piccole dimensioni. In termini di stazza lorda, il portafoglio ordini è 70% inferiore, il rapporto di quest'ultimo sulla flotta circolante sfiora -80%. Cosa è cresciuto? La flotta, appunto, di quasi il 70%, e anche le merci trasportate via mare (esprese in tonnellate): oltre 30%. Il decennio è stato duro, ma a differenza di altri settori economici, l'industria marittima è stata sostenuta dall'aumento del prodotto interno lordo globale: tutti hanno pagato, ma chi non bluffava in un modo o nell'altro è rimasto in

pieci, beneficiando di volta in volta di piccoli cicli positivi. È successo nel trasporto di Gnl (2012), Gpl (2014-15), nel cisterniero (2015) nell'offshore (2013-14) e di riflesso nella cantieristica (2010, 2013). Il settore che ha sofferto di più è stato quello dei container, colpito dalla crisi quando già era in corso un processo di fusioni e acquisizioni, che poi ha ripreso forza negli ultimi anni e nel cui contesto si è registrato il fallimento di Hanjin, forse il maggiore nella storia dello shipping. Paradossalmente, secondo Clarksons il segmento che ha mostrato maggiore resilienza è stato il trasporto di rinfuse, proprio quello che crollò per primo: oggi trasporta 1,7 miliardi di tonnellate in più, grazie a politiche di stimolo e sulle infrastrutture. Cinesi, ovviamente. —

**300.000**

i dollari al giorno per noleggiare una nave da 160 mila tonnellate a giugno del 2008

**2.000**

i dollari al giorno per noleggiare una nave della stessa portata a novembre del 2008

**20.200**

i dollari al giorno necessari al noleggio della stessa nave lo scorso 3 settembre



Una nave rinfusiera scarica minerale presso il porto cinese di Natong

## “Sistema” Spezia a New York su



Il gruppo dei dirigenti dell'AdSP e di Contship a New York.

NEW YORK – Uno sguardo al mondo, al di sopra della ristretta area locale. È quanto si è proposto il “sistema” portuale La Spezia-Marina di Carrara con il supporto di LSCT; e il primo importante passo ha avuto luogo nella sede dell’Italian Trade Agency della metropoli USA. Il segretario generale dell’AdSP, Francesco Di Sarcina, e il direttore Marketing e Comunicazione del gruppo Contship Daniele Testi, alla presenza di numerosi operatori, del console generale d’Italia a New York Francesco Genuardi e del direttore dell’ICE New York e Coordinatore della Rete ICE USA Maurizio Forte, hanno presentato le potenzialità dello scalo spezzino a supporto delle esportazioni verso gli USA.

Con la missione di New York, l’AdSP ed il Gruppo Contship – della cui delegazione hanno fatto parte anche Peter Hill, direttore vendite e business development del Gruppo, Nicolò Marrali responsabile vendite di Hannibal S.p.A. e Monica Fiorini, responsabile Promozione e Marketing AdSP – vogliono aumentare la consapevolezza degli operatori internazionali siano essi carrier, spedizionieri o importatori rispetto al ruolo strategico che i porti e i corridoi intermodali giocano per la competitività dei prodotti made in Italy e per l’accesso ai mercati contendibili del Sud Europa. Corridoi che hanno anche l’obiettivo di bilanciare i rischi sulla supply chain internazionale offrendo una alternativa efficiente alle tradizionali rotte attraverso i porti del Nord Europa.

“La tappa di New York è stata inserita in quanto il suo è il primo porto per volumi scambiati in export con La Spezia, al servizio delle principali aree di produzione del Nord Est e centro Italia che sono servite attraverso una rete di servizi intermodali ad alta frequenza (Milano, Padova, Reggio Emilia, Verona etc). “Tra il 2017 e il 2016 i volumi scambiati tra La Spezia e New York sono cresciuti del 9% con risultati in linea confermati con i primi 8 mesi del 2018 quando i volumi in importazione ed esportazione sono stati pari a 43.000 Teu” – ha dichiarato Daniele Testi.

“Il porto della Spezia è il secondo gateway per numero di contenitori movimentati in Italia, con una quota di trasporto via ferrovia superiore al 30% ovvero 3 volte la media degli altri porti italiani. È anche il primo scalo in Italia ad avere ottenuto capitali considerevoli da parte dei privati. Sono previsti 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, che consentiranno allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%. Con questi investimenti, e con la collaborazione del cluster marittimo e degli spedizionieri spezzini, siamo fiduciosi – ha dichiarato Francesco Di Sarcina – che i volumi scambiati con Usa e Canada potranno beneficiare di servizi competitivi non solo limitati ai mercati italiani ma anche verso le aree del Sud e Centro Europa. Nei prossimi 24 mesi saremo impegnati con i concessionari per far crescere la quota di mercato in Export verso gli USA e New York in particolare attraverso il porto La Spezia”.

Gli investimenti in corso sono così suddivisi: interventi in nuove infrastrutture portuali, 188 milioni di euro provenienti dai privati, 10 milioni dal pubblico; interventi in nuovi binari e infrastrutture ferroviarie e nuove strade 10 milioni di euro dai privati e 75 dal pubblico; bonifiche e dragaggi 45 milioni di euro dal pubblico.

## - segue -

---

Pubblico e privato dunque, in questa missione, promuoveranno una visione integrata di servizi portuali e trasporti intermodali, facendo leva sulla capacità del "Sistema La Spezia", fatto di operatori e competenze in ambito doganale e trasportistico che hanno reso il posizionamento del porto e del suo terminal container tra i primi posti per performance operative nelle ranking list internazionali.

Il road Show, iniziato il 10 settembre scorso con un incontro con rappresentanti della Port Authority New York-New Jersey e operatori specializzati nei trade Italia-USA, proseguirà, per la delegazione Contship, in Canada, a Toronto, per una serie di incontri one to one.

# La Gazzetta Marittima

---

## A La Spezia punto formazione Scuola Trasporti



LA SPEZIA – Lunedì 17 settembre prossimo, alle ore 11,30, in sala stampa dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale alla Spezia, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica organizza un “Punto Formazione” con i Media. Si tratta di un appuntamento concepito non soltanto per diffondere importanti risultati raggiunti nell’ambito dei progetti realizzati, ma anche per rendere note le opportunità che si aprono nel prossimo futuro per il territorio e per il settore.

La scuola ha recentemente aperto un nuovo ufficio presso il Porto di Carrara, messo a disposizione dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, soggetto istituzionale che oggi rappresenta in maniera unitaria i Porti della Spezia e di Carrara. L’apertura di questo nuovo presidio, con funzioni sia logistiche che organizzative, consentirà di estendere le opportunità di sviluppo delle risorse umane anche sul territorio toscano. Interverranno Pier Gino Scardigli, presidente di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e Genziana Giacomelli, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica (focus su formazione e nuove opportunità di sviluppo) e Luca Perfetti, Dirigente Demanio, Lavoro portuale e Personale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (focus sul Piano dell’Organico triennale dei Porti della Spezia e di Carrara). Nel contesto di “Punto Formazione” verrà proiettato anche un breve video, ideato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, con interviste a parti sociali, docenti universitari ed esperti, sul tema del cambiamento in atto nel settore Logistica, Porti e Trasporti e focalizzato sull’impatto di tale cambiamento sulle persone e sulle organizzazioni.

MORANDI GROUP

## Know-how e avanguardia insieme per servizi portuali efficienti a 360°

**PUNTO DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE DELLO SHIPPING CON BASE NEL PORTO DI ANCONA, OPERA NEL SETTORE MERCI E PASSEGGERI È una realtà storica del territorio marchigiano Morandi Group, oggi leader nel settore dello shipping e punto di riferimento del mondo armatoriale internazionale. Fondata più di un secolo fa con il nome di F.Ili Morandi & C., nel tempo l'azienda ha contribuito in modo decisivo allo sviluppo e al rilancio del porto di Ancona, da sempre snodo nevralgico del suo business. Al timone del gruppo oggi c'è la quarta generazione di Morandi, rappresentata dai fratelli Andrea e Chiara che, con un occhio rivolto al futuro, puntano ad alzare sempre più l'asticella, per fornire ai clienti servizi efficienti e di qualità.**

**L'IDENTIKIT Nati e cresciuti nel segno della grande passione per il mondo dello shipping, ereditata dal papà Renato, Andrea e Chiara portano avanti la fortunata attività di famiglia, prestando attenzione alle società storiche e investendo anche in nuove collaborazioni. Di recente, per esempio, ampie risorse sono state convogliate nel potenziamento della logistica portuale, per andare incontro alle esigenze di un mercato in continua crescita. Risale allo scorso anno un grande acquisto, che ha portato a 15.000 metri quadrati l'estensione dei magazzini coperti e doganali presso il porto di Ancona, destinati ad attività di import ed export delle merci in transito. Un'iniziativa importante, che mira a snellire la filiera logistica. I SETTORI OPERATIVI Il core business di Morandi Group è rappresentato da una serie di servizi a 360° connessi al trasporto marittimo, ampiamente diversificati e riguardanti sia il settore merci che quello passeggeri. Attualmente fanno infatti parte del gruppo marchigiano le storiche agenzie marittime F.Ili Morandi & C. e Maritransport, entrambe casa di spedizioni e spedizioniere doganale, la società ASE (Adriatic Services Enterprise) dedicata ai servizi inerenti la terminalistica portuale, la logistica e l'autotrasporto, il tour operator Webtours specializzato sulla destinazione Grecia e in grado di fornire anche un servizio di agenzia di viaggio e - da ottobre 2017 la Co.m.m.p.a. - società**

**Morandi: l'Agenzia Marittima Le Navi Ancona, che rappresenta MSC settore container nel porto dorico. Sul fronte passeggeri, da oltre 20 anni, Morandi Group - attraverso l'agenzia marittima F.Ili Morandi & C. - è agente generale e rappresentante in Italia delle compagnie greche Superfast Ferries e Blue Star Ferries. Nel 2017 è stata acquisita la società terminalistica Co.m.m.p.a. Srl, attiva nel porto di Ancona, entrando così nel settore delle rinfuse e project cargo. Attualmente alla guida del gruppo ci sono Andrea e Chiara, rappresentanti della quarta generazione TRA LE SOCIETÀ PIÙ IMPORTANTI DEL GRUPPO C'È LA ASE, CHE CON SERVIZI TERMINALISTICI E DI TRASPORTO COMPETITIVI, RIVESTE UN RUOLO DI PRIMO PIANO NEL PORTO DI ANCONA ANDREA MORANDI, ALLA GUIDA DI MORANDI GROUP CHIARA MORANDI, ALLA GUIDA DI MORANDI GROUP.**



### Interporto Vespucci come Hub delle auto elettriche cinesi



LIVORNO - Se n'era già parlato prima dell'estate, con una visita di Gabriele Gargiulo, dirigente dell'Autorità portuale, alle fabbriche cinesi di auto elettriche. Con prospettive già annunciate di costituire all'interporto Vespucci un vero e proprio Hub per le automobili ibride e full electric con cui la Cina si appresta a invadere i mercati Europei. Adesso è stato fatto il punto di una riunione a Palazzo Rosciano cui hanno preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini, e i rappresentanti di CS group SpA e Zhidou Electric Vehicle. La prima è una importante realtà in Italia, detentrica del marchio Share'n go, la seconda è una società leader nella costruzione di veicoli elettrici, costola della Shandong Xindayang Electric Vehicle, compagnia impegnata nella ricerca, sviluppo, produzione e vendita di mezzi di trasporto eco-compatibili. All'incontro erano presenti anche il dirigente promozione e comunicazione della Port Authority, Gabriele Gargiulo; tre rappresentanti della Regione Toscana (Filippo Giabbani e Marco Bennici, del settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti e Vincenzo Naso, dell'assessorato all'Ambiente e all'Energia) e l'assessore alle attività produttive del comune di Portoferraio, Angelo Del Mastro, interessato agli ulteriori sviluppi che il car sharing potrebbe avere sull'isola d'Elba. Durante il meeting si è appreso che il Consorzio N.E. Mo. (Nuova Energia Mobile) di cui fanno parte le aziende italiane Sharen' go, Green Energy Storage e Materials Mates Italia, otterrà a breve presso l'Interporto Vespucci una nuova area di circa 1000 mq di piazzale e 500 mq di aree coperte per svolgere attività di assemblaggio e refitting delle auto elettriche. «Assieme a una realtà importante come Cobat - ha detto Emiliano Niccolai, della CS group - stiamo brevettando un progetto che ci porti a certificare la storia di ciascuna batteria». Si tratta di una iniziativa che permetterà al Consorzio di raggiungere gli obiettivi per cui è nato: dare una seconda vita agli accumulatori agli ioni di litio usati nel car sharing: «Lo faremo classificando le celle di ciascuna batteria e ri assemblando quelle ancora funzionanti in appositi power pack». «Di qui a cinque anni verranno distribuite in Europa 30mila auto destinate al car sharing - ha detto Alfredo Bacci, ingegnere con oltre 30anni di esperienza in Fiat, fondatore di CS group e senior consultant della Zhidou - con i giusti incentivi Livorno potrebbe acquisire un ruolo strategico in questo mercato. Fondamentale è il progetto di riutilizzo delle batterie che il consorzio Nemo sta sviluppando». Soddisfatto dell'incontro Del Mastro: «Ben vengano queste iniziative - ha detto - Portoferraio è da tempo attiva nel campo della diffusione del car sharing e riteniamo che le potenzialità del porto di Livorno in questo campo possano avere riflessi positivi anche sul territorio elbano».

# Smantellata l'“Urania” riparte presto il bacino



Vincenzo Poerio

LIVORNO – Qualcuno l'ha definito uno show per tranquillizzare il volgo e l'inclita. In realtà la visita con la stampa ai lavori – ormai alla fine – della demolizione del relitto dell'Urania nel bacino galleggiante, ha risposto a più d'una esigenza: confermare che dopo ben tre anni il bacino sta per essere liberato dal relitto che ne provocò l'affondamento (e la morte di un operaio), dimostrare che l'Autorità portuale non si è disinteressata ma ha seguito mese per mese la diatriba nata sul relitto tra la società armatrice e l'assicurazione. E inoltre, *Last but not least*, tranquillizzare tutti sul fatto che l'ingegner Vincenzo Poerio se n'è andato dopo 25 anni dalla Benetti, ma non sembra in guerra con i Vitelli, anzi ha guidato il gruppo di autorità e stampa proprio in nome del nuovo management del cantiere. Fumo negli occhi, gesto signorile da parte di un napoletano intelligente e “di mondo”? Che Poerio abbia scelto di ritirarsi nel suo agriturismo a produrre vino buono e vivere di campagna sono in pochi a crederlo, visto il patrimonio di relazioni internazionali che ha in campo della grande nautica e della grande finanza.

Qualcuno nel recente passato aveva anche ipotizzato che, volendo Vitelli mettere sul mercato il gruppo Benetti, Poerio potesse candidarsi a rilevare il tutto con una cordata di altissimo livello. Così non è stato: per ora. Il tempo darà le risposte. Per ora, a chi gli chiedeva le ragioni della sua uscita, Poerio ha risposto con sottile e ironica diplomazia. “Come vedete, sono ancora qui”. Il giorno dopo era a Londra, sempre per perfezionare la vendita di un maxi-yacht. Quindi ancora al lavoro.

\*

La demolizione del relitto dell'Urania è alla fine. Sia Poerio, che segue i lavori svolti da ditte contrattualizzate da Benetti, sia il presidente Corsini che ha diretto la visita con i dirigenti Vanni e Pribaz, hanno confermato che entro ottobre il bacino sarà liberato. Nel frattempo sono stati fatti anche importanti lavori di ripristino degli impianti – sostituito il 90% dei cavi e collegamenti elettrici in particolare – e appena possibile sarà rinforzata la platea e ispezionata l'opera viva. A novembre, salvo sorprese, il bacino sarà rimesso in funzione con il varo del primo Giga-yacht della Benetti, una nave da diporto di 105 metri che sarà poi seguita entro primavera dalle altre due simili. Corsini da parte sua ha promesso che appena il bacino sarà efficiente ripartirà la gara per la gestione del sistema costituito anche dal grande (e semidistrutto) bacino grande. In competizione come noto ci sono Azimut/Benetti e Jobson. Salvo sorprese.

## Piombino, la battaglia (alla burocrazia)



PIOMBINO - È una lunga storia, troppo lunga come purtroppo succede in questo paese dove le incombenze burocratiche e la sovrapposizione dei poteri generano "mostri". Ma sembra che finalmente si sia arrivati a un punto fermo: ovvero PIM, Piombino Industrie Marittime, ha ufficializzato la propria proposta sulle banchine del porto per refitting, demolizioni navali e costruzioni. PIM è la società costituita proprio ad hoc tra il gruppo Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova.

"Con riferimento al progetto di sviluppo del cantiere navale di Piombino - scrive in una nota ufficiale PIM - ribadiamo il totale impegno nello sviluppo del sito dedicato alle attività di demolizione navale controllata e cantieristica navale. I soci fondatori (San Giorgio e Neri, n.d.r.) credono fermamente nella solidità del progetto e lavorano affinché il cantiere possa diventare operativo nel più breve tempo possibile. I ritardi registrati nell'avvio delle attività - spiega ancora la nota di PIM - non sono imputabili a un nostro disimpegno, bensì al prolungamento dell'iter autorizzativo del cantiere. Il progetto legato alle demolizioni resta valido, sebbene la mancanza di un chiaro quadro normativo non abbia consentito di avviare le prime attività previste dall'accordo di programma, legando pertanto lo sviluppo di questo segmento di business alla piena applicazione dei nuovi regolamenti di settore. Accanto alle attività di demolizione navale è sempre stato previsto che PIM sviluppasse anche attività di manutenzione e costruzione navale: che infatti l'azienda sta pianificando. Va segnalato che l'Autorità portuale è tuttora impegnata a collegare l'area alle reti di erogazione dei servizi, quali l'alimentazione elettrica e la fornitura idrica, mentre alcune aree del cantiere non sono state ancora consegnate all'azienda causa il ritardo nel completamento dei lavori previsti". La nota PIM conclude confidando "nella piena collaborazione delle istituzioni locali, regionali e dell'Autorità di sistema affinché si concludano celermente tutti gli iter autorizzativi aperti, assicurando finalmente la piena operatività del polo di Piombino con sicure ricadute positive sul territorio e sull'occupazione locale". Sono infine infondate - conclude la nota - "le indiscrezioni in merito a una possibile acquisizione di San Giorgio del Porto da parte di Fincantieri".

### “Ottima iniziativa dell’AdSP MAM”: Alis plaude al supporto delle imprese



Guido Grimaldi

BARI – Guido Grimaldi, presidente di ALIS (Associazione Logistica Intermodale Sostenibile), ha partecipato nella sede di Bari dell’AdSP MAM, alla sottoscrizione di un accordo tra le Banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, con l’Ente portuale, finalizzato a fornire un supporto operativo, in particolare sotto il profilo finanziario, alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall’AdSP.

Guido Grimaldi ha sottolineato l’importanza dell’iniziativa, ricordando come sia indispensabile oggi, specie per le imprese meridionali, avere la capacità di fare “rete” sul territorio.

“ALIS – ha detto il presidente Guido Grimaldi – nasce con questo principale obiettivo: fare dell’associazionismo uno strumento capace di innescare opportunità nell’ambito dell’economia legata all’intermodalità, attraverso la creazione di un “sistema” che lega le imprese alle diverse realtà del mondo della logistica. Risultati concreti cominciano ad essere evidenti, come ad esempio la rilevante crescita dei volumi di traffico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella passata stagione turistica, figlia proprio della sinergia tra tutti gli stakeholders coinvolti”.

“Sotto il profilo economico-finanziario – ha detto ancora il presidente di ALIS – occorre avere un monitoraggio quanto più completo verso le molteplici forme di finanziamento alle imprese, che oggi appaiono ancora troppo complesse. Iniziative come quella adottata dall’AdSP MAM con il mondo bancario ed universitario a margine delle opportunità offerte dalla normativa sulle ZES, sono decisamente positive ed offrono sicuramente grandi potenzialità di crescita”.

## LO SVILUPPO

# Zes jonica, accelerata La Regione Puglia invia il piano a Roma

di Oronzo MARTUCCI

### Prossimo obiettivo tagliare le imposte locali agli investitori

Il Piano strategico di sviluppo della Zes interregionale jonica che fa riferimento al porto di Taranto e ingloba aree portuali e retroportuali e produttive della provincia di Taranto, di Francavilla Fontana e della Basilicata è stato trasmesso dalla Regione Puglia alla presidenza del Consiglio dei ministri, e ai ministri del Sud, dell'Economia e delle Infrastrutture.

È il primo atto ufficiale della giunta regionale in direzione del governo per ottenere l'istituzione di una delle due Zes interregionali che nasceranno con riferimento alla Puglia, la seconda Zes interregionale coinvolgerà i porti dell'Austriadi di sistema portuale del Basso Adriatico (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli), le aree portuali e produttive funzionalmente collegate da Foggia al Salento, e aree del Molise collegate al porto di Termoli.

Nella nota di trasmissione del Piano strategico della Zes jonica, in modo condiviso, la vicepresidente della giunta della Basilicata, Flavia Franzoni, e il presidente pugliese Michele

Emiliano hanno chiesto al governo di valutare per la possibilità di concedere l'esenzione decennale delle imposte per tutti i nuovi investitori, come prevedeva in passato la legge del 64 del 1986, così da raggiungere pienamente gli obiettivi di sviluppo previsti dalla legge. Attualmente per gli investitori della Zes il governo ha solo previsto un credito di imposta di 205 milioni di euro per tutte le Zone economiche speciali del Sud, ma la legge istitutiva prevede che regioni e amministrazioni locali possano garantire agli investitori l'esenzione dalle imposte locali.

La ZesJonica si estende per 2.811 ettari di cui 1.061 per la parte lucana e 1.750 per quella pugliese. Per la Zes adriatica le aree assegnate sono di 2.669 ettari in Puglia e 516 in Molise. La Puglia ha deciso di non partecipare nella prima fase altri 220 ettari di Zone economiche speciali, le quali verranno selezionate attraverso un bando pub-



Michele Emiliano

## L'area

Si estende per 2.811 ettari:  
1.061 per la parte lucana  
e 1.750 per quella pugliese



blico per permettere in recupero di aree che sono state escluse, nonostante gli amministratori locali siano convinti che le stesse abbiano i requisiti previsti dalla legge. Il Molise ha deciso solo da poche settimane di optare per la Zes adriatica meridionale e non per quella abruzzese. Per questo motivo la delibera di Piano strategico relativa verrà inviata al governo in fase successiva.

In attesa che il governo approvi la Zes interregionale jonica e si definisca il processo relativo alla costituzione della Zes adriatica resta da capire in che modo le amministrazioni locali decideranno di rendere competitive le aree speciali individuate rispetto a quelle di altre regioni.

Nel Piano strategico la Puglia ha previsto per gli investitori l'esenzione delle seguenti imposte: l'Irap (imposta regionale sulle attività produttive) che corrisponde al 4,82 per cento del fatturato delle aziende. Per quanto riguarda le imposte di

competenza dei Comuni, la Regione ha previsto per le aree Zes l'esenzione dal pagamento dell'Imu di pertinenza comunale; l'esenzione dal pagamento della Tasi, sempre limitatamente alla quota destinata ai Comuni, la detrazione della Tari (tassa sui rifiuti) a seguito dell'introduzione della Tari unica. Infine è prevista l'esenzione dal pagamento delle spese d'istruttoria per le pratiche che saranno lavorate dai Consorzi dell'Area di sviluppo industriale. Per definire tale esenzione però è necessario che le amministrazioni locali intervengano, con atti deliberativi, così da permettere alle Zes di essere operative appena ci sarà il via libera del governo e lo stesso governo avrà emanato il decreto di semplificazione.

Il presidente dell'Autorità portuale di sistema del Basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, continua a insistere sulla necessità che le amministrazioni locali decidano in che modo incentivare gli investitori, posto che le

Zes saranno in competizione tra di loro nel Sud e con quelle estere. Ma al momento i Comuni si stanno comportando come se non fosse il problema di loro competenza. Con il rischio di perdere tempo rispetto ad altre Zes (Calabria e Campania) già autorizzate del governo.

Il percorso delle autorizzazioni sarà di competenza del Comitato di indirizzo che sarà coordinato dal presidente delle Autorità portuali di riferimento. La Regione ha previsto il rilascio di un'autorizzazione unica, per limitare i tempi di avvio delle nuove iniziative industriali. Non è stato definito però il ruolo che devono avere le Province, alle quali spetta il rilascio delle autorizzazioni ambientali. Senza ricondurre anche l'autorizzazione ambientale nell'autorizzazione unica si corre il rischio di intoppi e ritardi nella fase di avvio.



## - segue -

---

l' autonomia della propria autorità portuale. Certamente meglio con i porti della sponda calabra di Reggio e Villa S. Giovanni, funzionali al sistema e prodromici alla effettiva costruzione dell' area integrata dello Stretto».

La segreteria provinciale Cisl di Messina, quindi, auspica che si portino in approvazione parlamentare gli atti dovuti e che non ci si fermi ad un comunicato stampa, a meno che lo stesso non serviva per "vedere l' effetto che fa", come diceva la famosa canzone di Enzo Iannacci e poi valutare il da farsi. «Sarebbe opportuno - evidenzia inoltre Tonino Genovese - che il provvedimento legislativo in questione renda coerente e compatibile normativamente la necessaria costituenda quota di Zes (Zona economica speciale), agganciabile ad oggi solo con il sistema portuale di Augusta e Catania, sul territorio messinese con l' Autorità portuale dello stretto».



## Tram, boulevard e mobilità dolce il futuro possibile per Palermo

Non più progetti calati dall'alto ma processi di partecipazione e di condivisione per il nuovo Piano regolatore, come quelli svolti nell'ambito del laboratorio cittadino ComPa: strade, piazze e spazi verdi diventano giardini e luoghi per il tempo libero. Via Roma, via Libertà, Mondello e Sferracavallo ripensati con lo sguardo di cui la città ha bisogno e diritto

TESTO DI FOTOGRAFIE DI Finalmente Palermo sta abbattendo la coltre dell'eterno presente che ci mutila e ottunde.

L'eterno presente della rassegnazione, del fatalismo e dell'ignavia, degli sterili dibattiti infiniti, delle opere iniziate e non finite, o realizzate e abbandonate all'incuria. Aprire la città ad un diverso presente possibile significa riattivare il futuro, possedendo una visione ma realizzando anche progetti quotidiani che le diano corpo e sostanza.

Il segno più evidente di questo cambio è il fatto che la qualità della città, il suo decoro e sicurezza, il miglioramento delle infrastrutture di trasporto e la valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale siano entrati, prima, nel dibattito pubblico e siano diventati, dopo, concorsi, progetti, finanziamenti e opere. Anche il metodo è diverso, non più progetti calati dall'alto ma processi di partecipazione e di condivisione, con i cittadini, con le scuole e l'università, con gli attori economici e con i soggetti istituzionali. Come quelli svolti nell'ambito del laboratorio cittadino ComPa.

Un esempio concreto di questo diverso presente è il recente esito del concorso internazionale, bandito dal Comune, per le nuove linee del tram che consentono di ampliare l'offerta di trasporto pubblico locale su ferro, aumentando i diritti di cittadinanza. La proposta non solo interviene sul tracciato, sull'innovazione delle vetture a batteria senza fili, pali o barriere, ma anche ridisegna strade, piazze e spazi verdi, trasformandoli in luoghi più attraenti: boulevard, piste ciclabili, giardini, e luoghi per il tempo libero ripensano via Roma, via Libertà, ma anche per Mondello e Sferracavallo. Aree commerciali in declino e luoghi sconnessi, periferici, grazie al tram e ai parcheggi di interscambio possono tornare ad essere luoghi urbani per le persone e non per le auto. In alcuni casi, con le nuove tecnologie, lungo il tracciato si può produrre energia rinnovabile o realizzare manti vegetali che qualificano le strade, concorrono alla loro

## - segue -

---

bellezza e ripristinano la permeabilità urbana, importanti antidoti ai cambiamenti climatici.

Non dobbiamo accontentarci, dobbiamo essere affamati di futuro, per sfuggire a qualsiasi tentazione di ritorno indietro. Sulla nuova rete di mobilità sostenibile dovremo rimodellare l'idea di città, non solo avvicinando quartieri periferici alle parti già dense di servizi ed attività, ma ripensando la collocazione nelle periferie di servizi e attività culturali, sociali e commerciali secondo un'ottica policentrica, agevolata dalla mobilità.

E il diverso presente di Palermo è anche la nostra volontà di tornare ad abitare il mare, non solo a rivederlo, ma proprio abitarlo come luogo quotidiano della nostra vita. Lo potremo fare con i nuovi terminal in corso di progettazione, e rapida realizzazione, da parte dell'**Autorità Portuale**.

Non solo servizi per le merci e i turisti - importanti - ma nuove piazze della città affacciate sul mare, giardini che raccorderanno le due coste, nord e sud, in un unico meraviglioso ed ecologico waterfront, come a Barcellona o a Marsiglia. Già il prossimo anno potremo tornare al porticciolo di Sant' Erasmo riqualificato per godere del crepuscolo vedendo rientrare una barca di pescatori, godendo di una mostra, sorseggiando un vino o passeggiando ascoltando la musica dell'acqua.

Lo spartito su cui suonare coralmemente la musica del futuro sarà il nuovo Prg in corso di redazione, strumento democratico e partecipato per liberare energie progettuali su un'idea nuova di città. Uno spartito formato dalle nuove linee di mobilità sostenibile, dal linea del mare, dalla cintura verde che circonda la città e che attraverso il Fiume Oreto si inerpica tra le montagne fino a Monreale.

Uno spartito le cui note sono le nuove funzioni metropolitane di cui la città ha bisogno e diritto: social housing, centro congressi, auditorium, biblioteche come piazze della conoscenza, scuole sicure e innovative che siano anche luoghi di socialità e presidi di legalità, musei coinvolgenti e laboratori per l'innovazione culturale e digitale.

Il futuro possibile di Palermo non è solo la somma di nuove opere ma è, finalmente, una città che risolve le sue troppe periferie per diventare un arcipelago di quartieri diversi, ognuno con le sue identità, storiche o nuove, con adeguati servizi per fruirli, e per abitarli, muovendosi facilmente tra l'uno e l'altro formando un potente tessuto umano di persone che vivificano tutta la città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Le immagini In alto, Mondello-Valdesi nella nuova configurazione. Qui sopra e sotto, via Libertà nel tratto di piazza Croci e la Cala Le immagini Le foto della pagina sono tratte dalla mostra "Palermo del futuro" di ComPa e Panastudio Productions, tenuta alla Real Fonderia dal 7 al 18 agosto.

*MAURIZIO CARTA, COMPA/ PANASTUDIO PRODUCTION*

### Augusta| Leu - Centopassi su Hot spot, visita del sottosegretario Sibilìa e sede Adsp. - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

*"Augusta non diventi il simbolo dell' intolleranza pentaleghista, lo stop all' Hot spot sia accompagnato dal ritorno immediato della sede dell' Adsp": dichiarazioni del circolo e del gruppo consiliare di Leu-Centopassi sulla conferenza stampa con il sottosegretario Sibilìa per comunicare novità sul costruendo Cpsa (Centro di primo soccorso e accoglienza per migranti), convocata per lunedì a mezzogiorno dal sindaco, Cettina di Pietro.*

L' onorevole e sottosegretario grillino agli Interni, Carlo Sibilìa, sarà presente lunedì nel salone di rappresentanza del municipio per comunicare alla cittadinanza importanti novità sul tema dell' hotspot di Augusta. Il circolo e il gruppo consiliare di Leu-Centopassi attendono di verificare se l' esponente del governo pentaleghista darà sostanza alle voci, che circolano in questi giorni negli ambienti portuali, secondo le quali il ministro anti-immigrati Matteo Salvini stia fermando la realizzazione dell' hotspot a Punta Cugno. "Se così è - dice il consigliere comunale Giancarlo Triberio, portavoce del Circolo e capogruppo consiliare di LeU -Centopassi - speriamo che il sindaco sia pronto a seguire i nuovi indirizzi del Viminale, con la stessa obbediente solerzia con cui ha prestato piena collaborazione quando si è trattato di far realizzare un centro accoglienza nelle banchine commerciali. Considerato che i flussi migratori sono crollati per effetto della crisi libica, che ha dirottato i trafficanti di uomini sulla rotta Marocco-Spagna, lo stop all' hotspot nel porto sarebbe un fatto logico che, fra l' altro, porrebbe rimedio all' evidente stortura di usare uno scalo marittimo in attività, penalizzandone i traffici. Però - prosegue Triberio - non vorremmo che un atto dovuto nei confronti della spesa pubblica e dell' economia di un territorio fosse un cavallo di Troia, che nasconde ben altre ragioni. Il governo più reazionario della storia repubblicana, e "l' ufficiale di governo" che lo rappresenta al Municipio, non usino lo stop dell' hotspot per trasformare Augusta nel simbolo della loro politica anti-immigrati, che ha già fatto finire l' Italia sotto indagine dell' Onu per i rigurgiti di razzismo. Questa città si è candidata a simbolo italiano dell' accoglienza con la

- segue -

---

deliberazione unanime del Consiglio comunale di non far trasferire il "barcone della morte", emblema dei migranti naufragati nel Mediterraneo, per realizzare un giardino della memoria in questo territorio, diventato la Ellis Island delle future generazioni di italiani multietnici. L' hotspot nella banchine portuali non si sarebbe mai dovuto fare per ragioni di opportunità sui traffici mercantili, e se si deve cancellare deve essere solo per rimediare a quell' errore, non per inaugurare la stagione dell' intolleranza in questa comunità, che sin dai primi sbarchi si è distinta nella gara di solidarietà. Se è la piena funzionalità di Punta Cugno che il sottosegretario pentastellato Sibilio, e la nostra obbediente amministrazione 5 Stelle hanno a cuore, allora siano conseguenti e sollecitino il loro ministro grillino alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, anche attraverso il senatore augustano Pino Pisani, a rimediare allo scippo operato da Catania e a revocare subito trasferimento della sede dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale da Augusta a Catania. L' Adsp deve tornare nella sua sede naturale, e deve avvenire subito, per afferrare le opportunità date dalle nuove rotte della Cina con l' Europa: solo così la cancellazione dell' hotspot a Punta Cugno trova una giustificazione economicamente e umanamente accettabile, altrimenti diventa esclusivamente inaccettabile propaganda politica sulla pelle dei più disperati.

# La Sicilia

## Stazione **marittima** a gonfie vele per il progetto di rilancio del porto

*Previsti oltre 13 mln per la messa in sicurezza delle infrastrutture*

Oltre alla banchina 2 del porto grande, una delle opere in fase di completamento che il capitano di vascello Giuseppe Sciarrone ha passato in consegna al nuovo comandante della Capitaneria di porto, Luigi D' Aniello, è la costruzione della nuova Stazione **marittima**. C'è una fitta interlocuzione tra l'ente pubblico e la guardia costiera per seguire l'iter progettuale passo dopo passo. Nella fase preliminare, è stato affidato l'incarico per la relazione geologica il 19 dicembre al geologo netino Ranieri Santarosa che ha eseguito tutte le operazioni richieste e necessarie, depositando l'esito della relazione il 3 maggio. Adesso gli uffici comunali dovranno procedere all'affidamento di altri incarichi a tecnici per giungere al progetto esecutivo.

La nuova stazione **marittima** del porto aretuseo è inserita nella delibera del Cipe del 2005 con cui sono stati individuati i criteri di riparto delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate. La Giunta regionale, con deliberazione del 29 settembre 2005 ha individuato le priorità per l'utilizzo dei fondi Fas 2005-2008 e ha destinato la somma di 13 milioni 815 mila euro per la messa in sicurezza delle infrastrutture portuali, con particolare riferimento al completamento della progettazione.

L'atto integrativo all'accordo di Programma Quadro per il **trasporto marittimo** prevede il finanziamento per il Comune di Siracusa di uno studio di fattibilità e progettazione preliminare del terminal **marittimo** per una somma di 250 mila euro. Un progetto che prevede la realizzazione della nuova stazione **marittima** ritenuta la parte più esemplare dell'azione di progetto strategico relativo alla riqualificazione del nuovo water front del porto grande. Il progetto è inserito nel piano di valorizzazione e riqualificazione ecosostenibile del vasto sistema ambientale e culturale del comune, denominato Piano di sviluppo sostenibile.

La realizzazione della stazione **marittima** è, peraltro, parte organica del piano regolatore del porto. Per la realizzazione del progetto preliminare è stata attivata la procedura concorsuale con delibera di giunta che risale al 19 novembre 2008.

Sempre la giunta municipale, il 15 gennaio 2010 ha approvato la proposta progettuale del gruppo di progettazione che fa capo all'architetto Enrico Reale. La progettazione è in fase di autorizzazione visto che la Commissione regionale dei lavori pubblici ha sollecitato l'integrazione dell'elaborato relativo alle indagini e agli studi geologici, proprio quelli eseguiti nei mesi passati dopo che il Comune nel mese di febbraio ha disposto con urgenza un apposito piano di indagine geologico, teso a individuare i sondaggi, i saggi e le verifiche ai fini dell'individuazione e valutazione della natura e delle caratteristiche geotecniche.

Nella proposta di Enrico Reale, la nuova struttura portuale a due piani si articola su un grande basamento in pietra lavica, dal quale prendono forma tre enormi vele triangolari, di colore chiaro, con giacitura inclinata. Dalla piattaforma della stazione **marittima** si dipartono vari spazi e percorsi. I tempi di realizzazione del progetto si aggirano attorno ai due anni, per un costo pari a 9 milioni di euro.

F. N.



I PIANI EUROPEI DI PECHINO

## Grecia, la Via della Seta accelera con l'alta velocità made in Italy

Simone Gallotti / GENCVA

Quando i vertici del Paese sono andati in Cina, prima che Pechino annunciassero lo sbarco in Africa con un piano da decine di miliardi di dollari, la Grecia aveva ribadito l'assoluta identità di vedute con il gigante asiatico.

L'accordo che è stato firmato a fine agosto, facilita e amplia gli investimenti cinesi ad Atene. Non c'è solo il Pireo: il principale porto greco è da tempo gestito da Cosco, una dei principali player dello shipping nel Mondo e braccio di Pechino nel settore. L'hub oggi dedicato al transhipment che nel semestre è cresciuto di quasi 20 punti a 2,1 milioni di teu, nei piani dei cinesi dovrebbe diventare anche un polo di riparazione navale, garantire un adeguato terminal crociere e offrire maggiori opportunità logistiche. Un altro maxi investimento cinese che il governo di Atene vuole incamerare.

Più container, più merce e più passeggeri. Ma ai cinesi serve una nuova via, ferroviaria, per raggiungere dal mare i mercati europei.

### IL RUOLO DELL'ITALIA

Pechino non ha rinunciato a collegare il porto del Pireo con il corridoio europeo che dalla Grecia portano verso il centro dell'Europa. Così è stato ribadito l'interesse cinese al progetto della nuova linea che potrebbe collegare il Mediterraneo, attraverso i Balcani: da Atene a Budapest. E poi verso l'Est e la Middle Europa.

Secondo diversi analisti internazionali sarebbe il gruppo italiano di Ferrovie dello Stato a gestire questo nuovo corridoio ferroviario. Alta velocità e alta capacità che consentirebbero al Pireo di raggiungere l'obiettivo che si è posta Cosco, superare cioè i 6 milioni di container entro l'anno prossimo. Fs è in Grecia il principale operatore do-

po l'acquisizione di TrainOsc. I cinesi avevano annunciato di essere interessati all'azienda greca già nel 2016, poi hanno lasciato il campo libero agli italiani che hanno portato a casa la società pubblica.

Da gennaio dell'anno scorso il principale operatore elenico è diventato italiano in seguito al programma di privatizzazione lanciato dal governo di Tsipras. In un anno e mezzo Ferrovie ha cominciato a consolidare ed espandere la propria leadership: per ora ha puntato sulla linea tra Atene e Salonicco, dove con i lavori sulla linea (soprattutto sull'elettrificazione) è nata l'alta velocità sulla tratta più trafficata del Paese e ora è partito anche il primo pendolino. Adesso i cinesi vogliono che Ferrovie colleghi e gestisca anche i binari per rendere più veloce l'accesso del Pireo ai mercati che Pechino ha già messo nel mirino da tempo.

© BY KNOX/1400/PHOTOFEST/AL

## 2,1

i milioni di container che sono stati movimentati in sei mesi dal porto del Pireo



Il porto del Pireo è tra gli scali più importanti del Mediterraneo

## Vigilanza e controllo delle acque del parco



Giuseppe Tarzia

LIVORNO – Ribadito ancora, alla fine dell'estate, il potenziamento della sorveglianza e controllo a tutela dell'ambiente marino e costiero del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano. È l'obiettivo condiviso, alla base della Convenzione sottoscritta dal direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, e dal presidente dell'E.P.N.A.T., dottor Giampiero Sammuri.

L'accordo appena siglato impegna fino al 31 dicembre, uomini e mezzi della Guardia costiera per vigilare le acque comprese all'interno del perimetro del parco garantendovi l'osservanza delle regole e la prontezza d'intervento.

Si tratta di una collaborazione, quella tra la direzione marittima ed il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano consolidatasi negli anni e che Tarzia e Sammuri hanno voluto rinnovare visti gli ottimi risultati fino ad ora conseguiti in termini di salvaguardia di un patrimonio naturale prezioso per la Toscana che si inserisce, peraltro, nel più ampio contesto del Santuario dei Cetacei.

La Guardia costiera, in ragione dei flussi turistici, sorveglierà, quindi, le aree sottoposte a maggiore tutela con le motovedette in forza agli uffici marittimi di giurisdizione che assicureranno, secondo gli accordi tecnico-operativi contenuti in un condiviso disciplinare, vigilanza, controllo ed intervento in orari diurni e notturni, per prevenire e reprimere eventuali condotte illecite, con particolare riguardo alle zone parco di Pianosa, Montecristo, Giannutri e Capraia, isole interessate da possibili azioni di bracconaggio e mete particolarmente ambite in questo periodo stagionale.

“L'intesa – afferma l'ammiraglio Tarzia – testimonia ancora una volta l'impegno della Direzione marittima a tutela del mare e delle coste della Toscana, in sintonia con le attribuzioni conferite dal Legislatore al Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera in materia di sorveglianza delle aree protette marine”.

### Capitaneria di Portoferraio al comando il CF Petrillo



Passaggio di consegne Cozzani-Petrillo.

PORTOFERRAIO – Alla presenza delle autorità civili e militari, si è svolta la cerimonia di avvicendamento del comando della Capitaneria di Porto di Portoferraio, tra il capitano di Fregata Riccardo Cozzani e il capitano di Fregata Agostino Petrillo.

Due anni dopo il suo insediamento a capo del Compartimento Marittimo di Portoferraio, il comandante Cozzani, ha passato le consegne alla presenza dell'ammiraglio, Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana.

Il Comandante Petrillo, proveniente dalla Direzione Marittima di Civitavecchia, ha sottolineato nel suo discorso d'insediamento l'importanza dell'Autorità Marittima all'interno del tessuto sociale elbano, ed ha evidenziato la necessità di continuare a fornire un servizio pubblico sempre più vicino all'utenza, in piena sinergia con i Comuni e le Istituzioni operanti sul territorio, in modo da garantire la costante tutela della sicurezza della navigazione e portuale, della sicurezza del trasporto marittimo, della salvaguardia della vita umana in mare, dell'ambiente marino e costiero, del demanio marittimo, delle risorse ittiche e biologiche e della relativa filiera.

## L'export italiano batte l'import con un surplus di 47,5 miliardi



ROMA - L'ISTAT registra un aumento del 7,4% dell'export italiano nel 2017, con una performance leggermente migliore sui mercati extra-UE (+8,2%) rispetto alle destinazioni UE (+6,7%). Le nostre esportazioni di beni ammontano a 448 miliardi di euro mentre le importazioni hanno raggiunto quota 400 miliardi, grazie ad una crescita ancora maggiore rispetto all'export (+9%). Il surplus della bilancia commerciale è pari a 47,5 miliardi di euro, che salgono a 81 se non si considera la componente energia.

La geografia del nostro export rivela successi notevoli su molti mercati. La Spagna cresce a doppia cifra (+10,2%), e anche nel mercato USA le nostre esportazioni tornano ad aumentare allo stesso ritmo (+9,8%) dopo il rallentamento dello scorso anno. Crescono in maniera consistente altre destinazioni importanti come Svizzera Germania e Francia. La Cina incrementa gli acquisti di Made in Italy di oltre il 22% e il mercato russo, in decisa controtendenza rispetto al dato 2016, cresce di oltre il 19%.

A livello settoriale, la performance dell'export è, ancor più che nello scorso anno, trainata dal comparto farmaceutico (+16%). Valori in forte crescita anche per autoveicoli (+11,3%) e chimica (+9%). Altri settori portanti del nostro export mettono a segno forti incrementi, a cominciare dai macchinari, che rappresentano quasi il 18% del nostro export, per proseguire con l'industria alimentare e quella dei metalli e delle plastiche.

"L'anno scorso abbiamo chiuso un 2016 segnato da crisi e instabilità, dove comunque la crescita del Made in Italy nel mondo non si era arrestata - ha dichiarato il Sottosegretario allo Sviluppo Economico Ivan Scalfarotto - "quest'anno registriamo un deciso cambio di passo che riporta alcuni settori e mercati a ritmi di crescita degli anni migliori. Negli Stati Uniti, ad esempio, torniamo a crescere quasi del 10% come nel 2014 anche se il boom delle nostre vendite su quel mercato resta il +20% del 2015. L'anno scorso assistevamo alla contrazione sul mercato russo, che invece nel 2017 cresce quasi del 20%. Agli ottimi numeri dell'import cinese di prodotti italiani ci siamo ormai abituati negli ultimi mesi, ma questo non deve indurci a rallentare gli sforzi perché si tratta di un mercato enorme, dove crescono fasce di consumatori per i quali il brand Italia è garanzia di qualità, stile e affidabilità. Per questo, fin dall'anno scorso, abbiamo incrementato i fondi pubblici per la promozione dei nostri prodotti in Cina, guardando sia ai prodotti di consumo che ai beni strumentali. Sono convinto che la nuova strategia promozionale messa a punto dall'ICE per il mercato cinese, che guarda anche al canale e-commerce, stia dando i suoi frutti e possa contribuire a recuperare il ritardo che abbiamo rispetto ad alcuni concorrenti. In Russia, dove l'anno scorso il nostro export calava, siamo quasi a +20%. Se poi guardiamo ai settori - ha continuato il Sottosegretario - tutti le principali componenti del nostro export sono in crescita. Nei giorni scorsi si è parlato spesso delle vendite di macchinari in Italia, sui cui ottimi numeri ha influito il pacchetto di incentivi di Impresa 4.0. Ora possiamo dire che alla ripresa degli investimenti in Italia si affianca la componente export, per un settore che vende all'estero qualcosa come 80 miliardi di euro. Ciò significa che abbiamo agganciato la ripresa globale e il nostro export conferma il ruolo decisivo alla crescita della nostra economia. Ma siamo forti nel mondo solo se sappiamo produrre bene qui da noi. Le politiche industriali che ci fanno recuperare competitività sono la condizione per vincere all'estero e per questo l'ultima Legge di Bilancio ha riconfermato i fondi per il nostro Piano Made in Italy. Senza dimenticare che la competizione sui mercati, per l'Italia e l'Europa, si vince solo se si combatte ad armi pari. Continuiamo a cogliere ogni occasione per contrastare ogni tendenza al ritorno del protezionismo, che per un'economia fortemente orientata all'export come la nostra sarebbe una catastrofe. Dopo l'entrata in vigore del trattato CETA con il Canada abbiamo fatto passi avanti su molti fronti, dal Giappone all'America Latina, per consolidare intese commerciali con aree di mercato importanti - ha concluso Scalfarotto.