



Primo piano:

"...Bocciati i sostegni ai porti italiani..." (Milano Finanza)

Dai Porti:

Venezia:

"...Porti di Venezia e Alessandria d'Egitto verso memorandum con dogane..." (Informazioni Marittime)

Genova:

"...Allarme porto: spero perdite sotto il 10 % nel 2019..." (Transport, Primo Canale)

"...Decreto Genova, c'è anche il terzo valico..." (The Medi Telegraph)

"...Orsero investe in Spagna: acquisita Sevimpor..." (The Medi Telegraph)

Ancona:

"...Domani crociera day con Msc Sinfonia e Lyrical..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Naples Shipping Week..." (Corriere Marittimo)

"...L'Ue boccia aiuti al porto di Napoli..." (Italia Oggi, Informazioni Marittime, The medi Telegraph, Corriere Marittimo)

Bari:

"...Bari diventa primo scalo smart d'Italia (Gazzetta del Mezzogiorno, Telebari, Ansa)

Gioia Tauro:

"...Il porto deve rientrare nella Via della Seta..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Nave russa al porto di Messina..." (Gazzetta Sud)

"...Porto, ora il salto di qualità..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...La Filt Cgil e la Camera del lavoro: si proceda con l'ampliamento del porto..." (Web Marte)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Per Bruxelles sono aiuti di Stato i 44 mln ricevuti dalla port authority di Napoli

Bocciati i sostegni ai porti italiani

Lo scalo campano è stato invece assolto dalla Commissione Ue sulla ritardata riscossione dei canoni concessori perché l'ente non ha rinunciato a far valere i propri diritti nei confronti dei concessionari

Bruxelles sembra non avere dubbi: gli enti che gestiscono i porti italiani (prima le Autorità portuali trasformate e ora le Autorità di sistema portuale) non vanno considerati emanazioni dello Stato ma vere e proprie società indipendenti attive sul libero mercato. È questa infatti una delle considerazioni più evidenti che emergono dal pronunciamento della commissione Europea che ieri ha sentenziato che le sovvenzioni per 44 milioni di euro concesse dallo stato italiano all' autorità portuale di Napoli per ripristinare i bacini di carenaggio affittati alla società Cantieri del Mediterraneo violano le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

Un orientamento che rischia di avere ripercussioni su tutta la portualità nazionale il cui sviluppo infrastrutturale da anni poggia in larga parte sui trasferimenti di denaro da Roma.

Nel suo pronunciamento la Commissione Europea spiega che «gli interventi pubblici a favore delle imprese non costituiscono aiuti di Stato ai sensi della normativa dell' Unione europea quando sono effettuati a condizioni che un investitore privato operante in condizioni di mercato avrebbe accettato».

La valutazione di Bruxelles è invece che «l' autorità portuale di Napoli ha beneficiato di sovvenzioni statali, ovverosia di aiuti finanziari non rimborsabili e privi di costi di finanziamento.

Sul mercato, un tale strumento finanziario non sarebbe stato messo a disposizione dell' autorità portuale di Napoli». In questo modo l' ente pubblico non economico cui è affidata la gestione di un porto viene a tutti gli effetti equiparato a un' impresa privata. Un' impostazione, questa, avversata dall' Italia e già oggetto di un' apposita risposta motivata appena inviata dall' associazione italiana dei porti **Assoport** a Bruxelles dopo una contestazione sul tema degli aiuti di Stato sollevata dalla Commissione Europea.

Tornando al caso di Napoli, secondo l' Ue anche il cantiere Camed ha beneficiato delle stesse sovvenzioni pubbliche attraverso un accordo di concessione riguardante i bacini di carenaggio.

«La società ha potuto utilizzare i bacini di carenaggio ripristinati a un prezzo inferiore ai prezzi di mercato, senza dover partecipare a una gara d' appalto aperta per ottenere tale diritto. Inoltre, il canone

-segue

pagato da Camed all' autorità portuale di Napoli è stato calcolato in base a parametri fissi, stabiliti per legge, che non rispecchiavano l' aumento di valore economico degli impianti ripristinati concessi in affitto».

La Commissione ha concluso che le sovvenzioni dirette dello Stato italiano hanno concesso tanto all' Autorità portuale di Napoli che a Camed un indebito vantaggio economico rispetto ai loro concorrenti e che per questa ragione si configuravano come un aiuto di Stato ai sensi della normativa comunitaria.

La Commissione ha inoltre esaminato se l' aiuto potesse essere ritenuto compatibile con le norme in materia di aiuti di Stato che consentono agli Stati membri di fornire, a particolari condizioni, sostegno ad alcune attività economiche. Tuttavia Bruxelles ha concluso che le misure non soddisfano i criteri pertinenti, in particolare quelli relativi all' assolvimento di obblighi di servizio pubblico.

La Commissione ha quindi concluso che l' aiuto concesso all' Autorità portuale di Napoli era incompatibile con le norme UE in materia di aiuti di Stato.

Secondo Luigi Salvatori, presidente di Cantieri del Mediterraneo (Camed), «sembrerebbe che Bruxelles consideri l' Autorità portuale di Napoli come un soggetto privato, e non pubblico. Se così fosse, i finanziamenti statali a suo favore potrebbero effettivamente configurarsi come aiuto di Stato. E potrebbero configurarsi come aiuti di Stato, quindi, tutti i miliardi di euro di trasferimenti effettuati negli anni dallo Stato italiano a tutte le Autorità portuali del Paese».

Sempre ieri e sempre a proposito del porto di Napoli, Bruxelles si è pronunciata anche sulle denunce secondo cui l' autorità portuale, non riscuotendo i canoni di concessione a tempo debito, avrebbe concesso un aiuto illegale a sette concessionari (imprese di riparazione navale, operatori di terminal e imprese di trasporto) attivi nello scalo.

La Commissione su questo ha concluso che «l' autorità portuale non ha rinunciato a far valere i propri diritti nei confronti dei concessionari, avendo adottato numerose misure al fine di riscuotere i canoni, come avrebbe fatto qualsiasi operatore di mercato. In particolare, essa ha imposto il pagamento degli interessi di mora, ha messo a punto piani di pagamento rateale (che comprendevano gli interessi per la ristrutturazione del debito) e ha avviato procedure per annullare i contratti di concessione in caso di quantitativi significativi di canoni non pagati». Ad oggi, quattro concessionari hanno integralmente rimborsato i debiti e gli altri tre stanno rispettando i termini degli accordi di ristrutturazione del debito conclusi con l' autorità portuale. Per questo l' Europa ha concluso che la port authority «ha agito come un creditore di mercato diligente che ha cercato di massimizzare le proprie prospettive di riscossione degli importi dovuti e che per questo motivo le presunte misure non si configurano come aiuti di Stato». (riproduzione riservata)

Informazioni Marittime

Porti di Venezia e Alessandria d'Egitto verso memorandum con dogane

L'operazione si inquadra nel ruolo dello scalo veneto quale porto di attracco finale della Nuova Via della Seta

Un memorandum d'intesa con le dogane di Alessandria d'Egitto nella prospettiva di una collaborazione a tutto campo con quelle dell'intero paese nordafricano. Ci sta lavorando l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia), come ha confermato all'Ansa il presidente dell'ente portuale Pino Musolino.

L'operazione si inquadra nel ruolo di Venezia quale porto di attracco finale della Nuova Via della Seta che la Cina sta impostando passando appunto anche attraverso l'Egitto e il suo Canale di Suez. "Abbiamo già intavolato un discorso per poi arrivare alla firma di un MoU con le dogane di Alessandria in prima battuta, ma poi vediamo se riusciamo a farlo anche con quelle egiziane in generale", ha detto Musolino a margine del forum svolto ad Alessandria d'Egitto dal titolo Egyptian-Italian dialogue on maritime economy.

Lo scopo, ha aggiunto, è quello di "scambiare buone pratiche e soprattutto mettere in piedi forme di collaborazione più spinta transdoganale e transfrontaliera. Abbiamo delle linee di navigazione ben avviate con Alessandria, Damietta, Porto Said", ha ricordato Musolino "e su questo continuiamo a lavorare verificando quale sono le possibilità di ottimizzare - in un'ottica di win-win, come dicono i cinesi - le relazioni e gli scambi tra l'Egitto e l'Italia".

Transport

**Allarme porto di Genova, Signorini: "Spero perdite sotto il 10% nel 2019"
Il presidente dell'Autorità portuale: "Tasse giù del 35% in un anno"**

Il porto di Genova ha perso il 35% di tasse portuali rispetto a settembre dell'anno scorso. A rivelare il dato è il presidente dell'autorità portuale **Paolo Emilio Signorini** al termine di un incontro con le commissioni parlamentari Ambiente e Trasporti, le aziende portuali e la Capitaneria. Una diminuzione del gettito stimata in circa 2 milioni di euro.

"Finora non abbiamo avuto cancellazioni di navi che scalano a Genova – ha spiegato Signorini – **ma vediamo che queste navi imbarcano e sbarcano meno merci.** Nei primi sette mesi del 2018 siamo cresciuti del 9% come tasse portuali rispetto al 2017, ad agosto non siamo cresciuti e nei primi 15 giorni di settembre abbiamo avuto un calo significativo nei primi mesi del 2017".

Gli effetti dell'emergenza **Ponte Morandi**, secondo Signorini, potrebbero essere molto pesanti e protratti nel tempo. Se il porto prima cresceva del 15% annuo, **"ora mi aspetto di non crescere nel 2018**, mentre spero di contenere le eventuali perdite successive nell'ordine del 5-10%".

"Attendiamo il decreto Genova, che dirà quali armi potrà usare il porto per riprendersi, e tre misure infrastrutturali: la nuova strada per i tir inaugurata oggi, la riapertura della ferrovia a ottobre e la rampa dalla Guido Rossa al casello di Aeroporto a fine novembre. Se non basteranno, **saranno necessarie altre misure**".

"Certo che bisogna fare presto – spiega il viceministro ai trasporti **Edoardo Rixi** – **Dovremo trovare le compensazioni economiche per far sì che operatori continuino a lavorare.** Il rischio è una perdita delle merci per tutto Nord Italia".

Primo Canale

Porto di Genova, Signorini: "Investimenti pubblici in calo, serve uno sforzo"

GENOVA - Gli investimenti pubblici in Liguria sono in difficoltà, nel 2017 abbiamo avuto un calo del 20% dei bandi sulle opere pubbliche in Regione, è necessario uno sforzo per snellire le procedure e far ripartire la macchina degli appalti". E' la richiesta al Governo avanzata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale **Paolo Emilio Signorini stamani a Genova all'inaugurazione del 58/mo Salone nautico internazionale.**

"Per rilanciare la ripresa dobbiamo accrescere la spesa per investimenti fissi - dichiara Signorini -, l'ultimo rapporto della Banca d'Italia ci indica la necessità di valorizzare al meglio le capacità non utilizzate a Genova, il porto ha capacità non utilizzate, dobbiamo rilanciare gli investimenti pubblici e privati".

Decreto Genova, c'è anche il Terzo valico

Genova - Nella bozza rimodulata oggi, c'è anche spazio per il Valico dei Giovi: assegnati 791 milioni per il sesto lotto.

Genova - C'è anche il Terzo Valico nel decreto Genova che il governo si appresta a varare e che contiene le misure di emergenza per la città dopo il crollo del ponte Morandi. «Al sesto lotto del terzo Valico dei Giovi sono assegnati 791 milioni di euro ad integrazione del finanziamento già disponibile, a valere sul fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese». **Il MediTelegraph è in possesso della bozza che circola in queste dal titolo "Disposizioni urgenti per la città di Genova, per la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, per il lavoro e per le altre emergenze".**

Nelle bozze circolate nei giorni precedenti l'opera ferroviaria non era inserita nel documento. Confermate anche le altre misure sulla Zona logistica semplificata e "sull'autonomia finanziaria" al 3% dei porti di Genova e Savona.

Orsero investe in Spagna: acquisita Sevimpor

Genova - L'acquisizione rientra nel piano di espansione nell'area di Siviglia «di particolare interesse poiché vicina al porto Algeciras, scalo strategico per le merci di importazione sul mercato spagnolo».

Genova - Orsero si espande ancora in Spagna. La società ligure di importazione e distribuzione d'ortofrutta, quotata in Borsa, ha raggiunto un'intesa attraverso la controllata spagnola Hfl (Hermanos Fernandez Lopez) per acquistare l'intero capitale di Sevimpor per 1,65 milioni di euro, per una valorizzazione dell'operazione di poco superiore ai 2 milioni. L'equity value comprende una posizione finanziaria netta negativa per 650 migliaia di euro. L'operazione sarà completata entro gennaio con risorse finanziarie proprie di Hfl. **L'acquisizione rientra nel piano che punta al completamento della presenza geografica di Hfl, nello specifico nell'area di Siviglia, di particolare interesse poiché vicina al porto Algeciras, scalo strategico per le merci di importazione sul mercato spagnolo.** L'operazione, per il presidente Paolo Prudenziati è di «dimensione contenuta ma con grande valore strategico per il rafforzamento delle attività del Gruppo in Spagna, andando a coprire direttamente una area geografica attualmente servita indirettamente»

Il Nautilus

PORTO DI ANCONA: DOMANI CROCIERA DAY CON MSC SINFONIA E LE LYRIAL

ANCONA – Crociera day al porto di Ancona. Due navi per realizzare il sogno di un viaggio in mare sbarcano domani al terminal crociere. Alle 10 arriva Msc Sinfonia da Dubrovnik, in Croazia, per ripartire alle 18 per Venezia. La compagnia ha programmato quest'anno 20 toccate nello scalo dorico, questa è la penultima, su un totale delle 38 della stagione 2018.

Da Venezia arriva, invece, alle 12 la favola fatta crociera, la nave Le Lyrial della compagnia francese Ponant. È un piacevole ritorno a casa per questa nave specializzata nelle crociere di lusso. È stata, infatti, costruita nel 2015 da Fincantieri nel cantiere dorico, con una dimensione di 142 metri di lunghezza e 18 di larghezza. Le Lyrial è stata disegnata per far vivere ai 265 passeggeri l'esperienza di uno yacht privato nelle 122 stanze, con una vista mozzafiato dal Ponte sole, dal salone e dal terrazzo panoramico.

Tutti i crocieristi potranno visitare Ancona, autonomamente o accompagnati da guide turistiche specializzate, il centro storico, i musei, Pinacoteca, Passetto, Duomo e poter usufruire del pacchetto "From Tiziano to Tiziano", il walking tour nella città storica legato alla presenza della prima pala firmata dal Tiziano, la Pala Gozzi, e di una delle ultime, la Crocifissione. Chi vorrà potrà, invece, andare alla scoperta delle Marche grazie alle escursioni organizzate in diverse località.

I crocieristi avranno anche a disposizione i servizi di "Welcome to Ancona", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio di Ancona, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici, fra cui Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Comune di Ancona, Regione Marche. Per le informazioni turistiche potranno rivolgersi al Punto informativo della Regione Marche che si trova nei vecchi Magazzini del sale, all'entrata del porto.

"Stiamo vivendo una bella stagione per le crociere nel porto di Ancona – commenta Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema -, i numeri positivi si traducono nel valore, anche economico, di vedere le vie della città e molti luoghi importanti delle Marche raggiunti e ammirati da queste persone che, auspichiamo, potranno tornare un domani come turisti nella nostra regione".

AL NASTRO DI PARTENZA NAPLES SHIPPING WEEK, 24-29 SETTEMBRE

NAPOLI - E' pronta al via la manifestazione **Naples Shipping Week - III edizione**- che si svolge a Napoli dal **24 al 29 settembre**, con un fitto programma di conferenze, tavole rotonde ed iniziative collaterali a cui prenderanno parte numerose autorità di governo, oltre 300 relatori, rappresentanti del mondo dello shipping nazionale ed internazionale.

La presentazione ufficiale e la conferenza stampa della manifestazione si è svolta nella cornice dello storico locale napoletano, nel quartiere Chiaia, **Caffè Gambrinus**. Sono stati quindi presentati gli oltre 40 eventi a calendario, la 10^a edizione di **PORT&SHIPPINGTECH**: forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main Conference della manifestazione, che si svolgerà il **27 e il 28 prossimi alla Stazione Marittima di Napoli** e a cui parteciperà **Kitack Lim, Segretario Generale IMO**. La manifestazione si concluderà con il **dinner: "Tra Mare, Cielo e Terra"**, riservato ai partecipanti della Naples Shipping Week, a Castel Sant'Elmo. Istituzioni ospiti di questa edizione saranno la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera. Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali aperti alla cittadinanza e alle scuole in particolare.

La **NAPLES SHIPPING WEEK** nasce grazie alla partnership instaurata tra il **Propeller Club Port of Naples** che aggrega tutti i principali rappresentanti del **Cluster marittimo** e **ClickutilityTeam** società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario

In occasione della NSW, arriveranno infatti a Napoli la **Nave Luigi Rizzo**, la sesta **Unità FREMM della Marina Militare**, una delle più moderne unità navali, e la **Nave Scuola "Amerigo Vespucci"**, entrambe visitabili dalla popolazione e dagli studenti. Novità di questa edizione saranno le visite tecniche per le scuole al **Maritime Rescue Sub Center** della Capitaneria di Porto di Napoli, dove vengono affrontate le emergenze e i soccorsi in mare, e ai mezzi navali.

Numerosi gli ospiti istituzionali e le autorità che hanno confermato la propria presenza a Port&ShippingTech, tra cui si segnalano:

-segue

Francesco Bandiera, presidente, Fedepiloti; Marco Bucci, sindaco di Genova; ammiraglio ispettore (CP) Nicola Carlone, direttore marittimo Liguria - Comandante del Porto di Genova; Ennio Cascetta, amministratore unico, RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti; Sen. Andrea Cioffi, sottosegretario, ministero dello Sviluppo Economico; Mauro Coletta, direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acque interne, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Stefano Corsini, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale; Zeno D'Agostino, presidente, Assoporti; Gian Andrea de Domenico, presidente, Rimorchiatori Napoletani Massimo Deiana, presidente, Autorità di Sistema Portuale della Sardegna; Luigi De Magistris, sindaco di Napoli; Francesco Maria di Majo, presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale; Gian Enzo Duci, presidente, Federagenti; Contrammiraglio (CP) Arturo Faraone, direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; Francesco Franchi, presidente, Federchimica – Assogasliquidi; Rodolfo Giampieri, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale; Valter Girardelli, Capo di Stato Maggiore Marina Militare, Alberto Libeccio, Direttore Interregionale per la Campania e per la Calabria, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Kitack Lim, Segretario Generale, IMO; Mario Mattioli, Presidente, Confitarma; Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, Comandante in Capo della Squadra Navale, Marina Militare; Stefano Messina, Presidente, Assarmatori; Fiorenzo Milani, Vice Presidente, Associazione dei Piloti marittimi europei EMPA Pino Musolino, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale; Ugo Patroni Griffi, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale; Ammiraglio Ispettore (C.P.) Giovanni Pettorino, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Sergio Prete, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; Riccardo Rigillo, Direttore Generale, Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura; Edoardo Rixi, Vice Ministro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Carla Roncallo, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Daniele Rossi, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale; Francesco Russo, Vice Presidente, Regione Calabria; Ivano Russo, Direttore Generale, Confetra Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, Comandante Logistico della Marina Militare; Paolo Emilio Signorini, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; Pietro Spirito, Presidente, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Manuela Tomassini, Head of Department B – Safety & Standards, EMSA.; Giancarlo Vinacci, Assessore allo Sviluppo Economico, Comune di Genova; Denis Vukorepa, Direttore Esecutivo, Autorità Portuale di Fiume.

Il PROGRAMMA della Naples Shipping Week è consultabile al sito della manifestazione.

L' Ue boccia aiuti al porto di Napoli per 44 milioni

Bocciati gli aiuti concessi dall' Italia all' autorità portuale di Napoli. Sono incompatibili con le regole europee sugli aiuti di stato. Lo ha deciso la Commissione europea, secondo cui la riscossione tardiva dei canoni di concessione da parte della medesima autorità non configura aiuti.

E, dunque, non è sanzionabile. La scure dell' esecutivo europeo si è abbattuta su sovvenzioni per 44 milioni di euro concesse all' autorità portuale di Napoli per ripristinare i bacini di carenaggio affittati a Cantieri del Mediterraneo violano le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

Nel giugno 2016, la Commissione ha avviato un' indagine approfondita per valutare se queste sovvenzioni dirette, provenienti dal bilancio nazionale italiano e concesse all' autorità portuale di Napoli fossero compatibili con le norme europee. Le sovvenzioni sono state utilizzate per ripristinare i bacini di carenaggio che l' autorità portuale di Napoli affitta alla società di costruzioni e riparazioni navali Cantieri del Mediterraneo (Camed) sulla base di una concessione trentennale. La Commissione ha concluso che queste agevolazioni costituiscono un indebito vantaggio economico rispetto ai concorrenti e che, per questa ragione, si configuravano come un aiuto di Stato ai sensi della normativa dell' Unione.

Bacini porto di Napoli, l'Ue: "È aiuto di Stato"

Per la Commissione europea, tra il 2001 e il 2014 l'autorità portuale ha usato impropriamente 44 milioni. Lo scalo «diligente» nel trattare coi concessionari morosi

Il porto di Napoli da un lato è virtuoso, cercando in tutti i modi di riscuotere i canoni di concessione dei morosi, dall'altro però viola le regole sugli aiuti di Stato, fornendo indebiti vantaggi ai privati. [Lo ha stabilito](#) la Commissione europea, concludendo un'indagine [iniziata a giugno 2016](#). Sono due le questioni su cui si è espressa: i finanziamenti per la ristrutturazione dei bacini di carenaggio, dichiarati illeciti per come sono stati utilizzati, e presunti favori ai concessionari morosi ritardandone i canoni di concessione, violazione non riscontrata.

Gli aiuti a Camed per 44 milioni

Tra il 2001 e il 2014 l'allora Autorità portuale di Napoli (oggi Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale) ha ottenuto finanziamenti per circa 44 milioni di euro, destinati (ma non tutti ancora spesi) ai bacini di carenaggio 1, 2 e 3, in concessione a Cantieri del Mediterraneo (Camed), e all'ormeggio 33/B Cesario Console. Sono stati utilizzati per ammodernare, adeguare, risanare e consolidare queste strutture. Fin qui nessuna violazione. «Gli interventi pubblici nelle imprese sono esenti da aiuti di Stato ai sensi delle norme Ue quando sono effettuati a condizioni che un investitore privato operante a condizioni di mercato avrebbe accettato». Il problema emerge nel momento in cui Camed ha beneficiato indirettamente di questi finanziamenti - non li ha ricevuti lei ma l'ente pubblico autorità portuale - su opere di cui ne ha ottenuto la gestione per trent'anni senza gara, violando quindi condizioni di mercato eque. C'è poi un'altra violazione, quella degli aiuti di Stato veri e propri da parte dell'autorità portuale, nel momento in cui l'ente pubblico autorità portuale «ha beneficiato di sovvenzioni statali, ovvero un sostegno finanziario non rimborsabile senza costi di finanziamento. Sul mercato tale strumento non sarebbe disponibile per l'autorità portuale di Napoli», spiega la Commissione europea. Da un lato, quindi, Camed ha utilizzato infrastrutture a un prezzo inferiore ai tassi di mercato, senza partecipare a una gara d'appalto, dall'altro l'allora Autorità portuale ha riscosso i canoni di quelle concessioni «sulla base di parametri fissi che non riflettevano l'aumento del valore economico delle strutture ristrutturate».

Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, preferisce non commentare ancora la notizia limitandosi a dire che la notifica della Commissione rappresenta «un disallineamento tra comunicazione e sostanza visto che il dispositivo della decisione sarà reso pubblico solo nei prossimi giorni».

La posizione di Camed

«La questione è chiara dal punto di vista giuridico», commenta Luigi Salvatori, presidente di Camed, «semplicemente non entriamo nel procedimento, Cantieri del Mediterraneo non è stata beneficiaria nemmeno di 50 centesimi. Sono coinvolte Autorità portuale e Commissione europea. Tra l'altro, dei tre bacini, i numeri 1 e 2 sono bloccati da anni e non possiamo riqualificarli proprio perché non sono bacini privati. Paghiamo una concessione trentennale per bacini che non possiamo usare».

Andando ad analizzare nel dettaglio le risorse spese, si tratta di soldi ottenuti dall'ente pubblico-economico tra il 2001 e il 2014 per rinnovare i bacini di carenaggio in concessione a Cantieri del Mediterraneo:

- **12,8 milioni** nel 2001 e 2002 per l'ammodernamento del bacino numero 3
- **20,4 milioni** (di cui 5,4 milioni non ancora concessi) tra il 2001 e il 2004 per il risanamento del bacino 2, più un adeguamento per il bacino 1
- **10,8 milioni** nel 2014 per il consolidamento dell'ormeggio Cesario Console (33/b)

Totale, poco più di 44 milioni, a cui si aggiungono 7,7 milioni di contributi da parte dell'Autorità portuale campana.

-segue

Canoni di concessione ritardati

Il secondo caso esaminato dalla Commissione Ue riguarda diverse denunce che accusano l'Autorità portuale di favorire sette concessionari (riparatori, terminalisti e società di trasporto) ritardando la riscossione dei canoni. È emerso che in realtà l'authority su questo è stata virtuosa, adottando diverse misure per riscuotere le tasse, «come farebbe un qualsiasi operatore di mercato»: interessi per i ritardi di pagamento, rateizzazioni concordate e risoluzione dei contratti. Di questi sette concessionari, quattro hanno estinto i loro debiti e tre «hanno rispettato la riprogrammazione del debito». L'Autorità portuale di Napoli ha quindi agito come «un creditore diligente, cercando di massimizzare le prospettive di riscossione, quindi le presunte misure non comportano aiuto di Stato».

I porti italiani sono pubblici o privati?

Queste sentenze della Commissione Ue riflettono lo storico conflitto di sovranità tra Unione europea e Stati membri: in questo caso, secondo Bruxelles i porti italiani vanno trattati [alla stregua di enti pubblico-economici](#), quindi devono pagare le tasse e non aiutare indirettamente i concessionari, ma in Italia la legislazione stabilisce che sono enti pubblici-*non* economici, [creando una terra di mezzo](#). «Sembrerebbe che Bruxelles - riflette Salvatori - consideri l'autorità portuale di Napoli come un soggetto privato, e non pubblico: se così fosse, i finanziamenti statali a suo favore potrebbero effettivamente configurarsi come aiuto di Stato. E potrebbero configurarsi come aiuti di Stato, quindi, tutti i miliardi di euro di trasferimenti effettuati negli anni dallo Stato italiano a tutte le Autorità portuali del Paese». È una dialettica delle sovranità: legge europea da un lato e legge statale dall'altro. Intanto, secondo Salvatori, ciò che si ottiene per il momento è l'impossibilità «per lo Stato italiano di intervenire adeguando e ristrutturando beni di proprietà demaniale, al fine dell'adeguamento alle esigenze di traffico per gli ambiti portuali, anche attraverso organismi di emanazione statale, quali le autorità portuali, che non sono in alcun modo assimilabili ad imprese che operano sul mercato. La svista - conclude Salvatori - è di tale portata che sembra incredibile, e forse più strumentale ad interessi diversi da quelli di cui dovrebbe occuparsi la Commissione».

Napoli, la Ue “condanna” l’Authority: illegali i finanziamenti ai bacini

Genova - Le sovvenzioni sono state utilizzate per ripristinare i bacini di carenaggio che l’autorità portuale di Napoli affitta alla società di costruzioni e riparazioni navali Cantieri del Mediterraneo (Camed).

Genova - La Commissione europea ha concluso che le sovvenzioni per 44 milioni di euro concesse all’autorità portuale di Napoli per ripristinare i bacini di carenaggio affittati a Cantieri del Mediterraneo violano le norme Ue in materia di aiuti di Stato. Per contro, secondo l’Antitrust Ue, la riscossione tardiva dei canoni di concessione da parte dell’autorità portuale di Napoli non comporta aiuti di Stato.

Nel giugno 2016, la Commissione aveva avviato un’indagine approfondita per valutare se le sovvenzioni dirette per 44 milioni di euro provenienti dal bilancio nazionale italiano concesse all’autorità portuale di Napoli fossero compatibili con le norme Ue in materia di aiuti di Stato. Le sovvenzioni sono state utilizzate per ripristinare i bacini di carenaggio che l’autorità portuale di Napoli affitta alla società di costruzioni e riparazioni navali Cantieri del Mediterraneo (Camed) sulla base di una concessione trentennale. In generale gli interventi pubblici a favore delle imprese non costituiscono aiuti di Stato quando sono effettuati a condizioni che un investitore privato operante in condizioni di mercato avrebbe accettato. Ma, secondo la Commissione, l’autorità portuale di Napoli ha ottenuto sovvenzioni statali, cioè di aiuti finanziari non rimborsabili e privi di costi di finanziamento, di cui non avrebbe potuto beneficiare sul mercato. Anche Camed ha beneficiato di tali sovvenzioni attraverso un accordo di concessione riguardante i bacini di carenaggio. La società ha potuto utilizzare i bacini di carenaggio ripristinati ad un prezzo inferiore ai prezzi di mercato, senza dover partecipare a una gara d’appalto aperta. Inoltre, il canone pagato da Camed all’autorità portuale di Napoli è stato calcolato in base a parametri fissi, stabiliti per legge, che non rispecchiavano l’aumento di valore economico degli impianti ripristinati concessi in affitto. La Commissione ha dunque concluso che le sovvenzioni concesse tanto all’autorità portuale di Napoli e a Camed costituiscono un indebito vantaggio economico rispetto ai loro concorrenti e che per questa ragione si configurano come un aiuto di Stato incompatibile con le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

-segue

In un caso separato sulla riscossione tardiva dei canoni di concessione da parte dell'autorità portuale di Napoli, la Commissione ha invece concluso che non si tratta di aiuti illegali. L'Autorità portuale, infatti, non ha rinunciato a far valere i propri diritti nei confronti dei concessionari e ha adottato numerose misure al fine di riscuotere i canoni (pagamento degli interessi di mora, piani di pagamento rateale e procedure per annullare i contratti) come avrebbe fatto qualsiasi operatore di mercato

Commissione UE: Illegali gli aiuti di Stato concessi al porto di Napoli - 44 mln di euro

NAPOLI - La Commissione europea è giunta a conclusione: sono **illegali i 44 milioni di euro accordati dallo Stato italiano all'Autorità portuale di Napoli**. L'indagine della Commissione europea si era aperta nel giugno 2016 per valutare se queste sovvenzioni dirette fossero **compatibili con le norme Ue in materia di aiuti di Stato**. Ma adesso è arrivata la conclusione dell'indagine: le sovvenzioni poiché sono state utilizzate per **ripristinare i bacini di carenaggio**, affittati dall'ente portuale ai **Cantieri del Mediterraneo (CAMED)** - società di costruzioni e riparazioni navali - in seguito a concessione trentennale, violano le norme europee.

Non costituiscono aiuti di Stato gli interventi pubblici a favore delle imprese nel caso in cui siano effettuati a condizioni che un investitore privato operante in condizioni di mercato avrebbe accettato. Inoltre, il canone pagato da Camed all'autorità portuale di Napoli è stato calcolato in base a parametri fissi, stabiliti per legge, che non rispecchiavano l'aumento di valore economico degli impianti ripristinati concessi in affitto. La Commissione ha dunque concluso che le sovvenzioni concesse tanto all'autorità portuale di Napoli e a Camed costituiscono un indebito vantaggio economico rispetto ai loro concorrenti e che per questa ragione si configurano come un aiuto di Stato incompatibile con le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

Porto Bari diventa il primo scalo smart d'Italia: premiato a Ferrara

Il premio Remtech expo-smart port award 2018 al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi

Bari è il primo porto smart in Italia. Per questo al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, è stato consegnato il premio 'Remtech expo-smart port award 2018' nell'ambito dell'edizione 2018 della fiera Rem-Tech Expo di Ferrara.

L'Ente portuale del Mare Adriatico Meridionale - è detto in una nota - ha puntato molto sulla tecnologia, sviluppando modelli concreti e integrati di innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale, in un quadro d'azione coordinato tra Enti pubblici, organi di controllo e imprese di settore. Lo scalo portuale, infatti, da anni è supportato dalla consolidata opera della piattaforma telematica GAIA che governa tutte le informazioni che riguardano il trasporto di persone e merci, attraverso l'interoperabilità tra sistemi gestiti da altri enti e condivisi tra tutti i soggetti appartenenti alla comunità portuale.

In questo panorama, inoltre, si colloca il progetto Ismael (Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics), un software innovativo che permetterà di effettuare analisi predittive sul livello globale di emissioni nelle aree in esame, consentendo agli attori principali, attraverso l'utilizzo di un DSS (Decision Support System), la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione complessiva dell'impatto ambientale rinveniente dalle attività. «Nel campo dei dispositivi IoT,- commenta il presidente Patroni Griffi - il porto di Bari è, inoltre, il primo in Italia ad aver aderito con altri partner d'eccellenza al progetto BariMatera5G sviluppato congiuntamente da TIM, Fastweb e Huawei per la sperimentazione della nuova tecnologia 5G»

Bari primo porto smart in Italia, Ugo Patroni Griffi premiato a Ferrara: “Presto altre novità”

Bari primo porto smart in Italia. Nell'ambito dell'edizione 2018 della fiera RemTech Expo di Ferrara, evento internazionale specializzato sulle bonifiche, rischi ambientali e naturali, sicurezza, manutenzione, riqualificazione, rigenerazione del territorio, cambiamenti climatici e chimica circolare, è stato conferito al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, il premio "Remtech expo-smart port award 2018".

“L'Ente portuale del Mare Adriatico Meridionale – si legge in una nota - ha puntato molto sulla tecnologia, sviluppando modelli concreti e integrati di innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale, in un quadro d'azione coordinato tra Enti pubblici, organi di controllo e imprese di settore. Lo scalo portuale, infatti, da anni è supportato dalla consolidata opera della piattaforma telematica GAIA che governa tutte le informazioni che riguardano il trasporto di persone e merci, attraverso l'interoperabilità tra sistemi gestiti da altri enti e condivisi tra tutti i soggetti appartenenti alla comunità portuale. In questo panorama, inoltre, seguendo paradigmi innovativi come 'Internet of Things' e i 'big data', si colloca il progetto ISMAEL (Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics), un software innovativo che permetterà di effettuare analisi predittive sul livello globale di emissioni nelle aree in esame, consentendo agli attori principali, attraverso l'utilizzo di un DSS (Decision Support System), la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico e la riduzione complessiva dell'impatto ambientale rinveniente dalle attività come polveri e radiazioni”.

Orgoglioso il presidente Patroni Griffi. “Nel campo dei dispositivi IoT il porto di Bari è, inoltre, il primo in Italia ad aver aderito con altri partner d'eccellenza al progetto BariMatera5G sviluppato congiuntamente da TIM, Fastweb e Huawei per la sperimentazione della nuova tecnologia 5G - commenta -. Smart port, monitoraggio ambientale, public safety e turismo sono solo alcuni degli ambiti di applicazione di nostro interesse che saranno rivoluzionati dalla nuova connettività mobile. Peraltro, abbiamo avviato il percorso per la redazione del documento di pianificazione energetica e ambientale, in collaborazione con il Distretto Tecnologico Nazionale sull'Energia, che condurrà all'individuazione, in base alle specifiche peculiarità di ciascun porto del sistema, delle azioni da intraprendere per raccogliere la sfida della sostenibilità ambientale, favorendo il passaggio ad un'economia a bassa emissione di carbonio e incrementando l'uso delle fonti di energia rinnovabile. Nella giornata della conferenza sui porti - conclude il Presidente- saremo affiancati anche dall'ARPA Puglia, fondamentale punto di riferimento per tutte le nostre scelte sulle politiche ambientali”.

Porto Bari primo scalo smart in Italia

Software farà analisi predittive su livello globale di emissioni

- Bari è il primo porto smart in Italia. Per questo al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, è stato consegnato a Ferrara il premio 'Remtech expo-smart port award 2018'. L'Ente ha puntato molto sulla tecnologia, sviluppando modelli di innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale. Da anni è supportato dalla piattaforma telematica GAIA che governa tutte le informazioni che riguardano il trasporto di persone e merci, attraverso l'interoperabilità tra sistemi gestiti da altri enti e condivisi tra tutti i soggetti appartenenti alla comunità portuale. Grazie al nuovo progetto Ismael potrà fare analisi predittive sul livello globale di emissioni, consentendo la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione dell'impatto ambientale. Il porto è anche il primo in Italia ad aver aderito alla sperimentazione della tecnologia 5G.

«Il Porto deve rientrare nella "via della seta"»

Domenico Latino GIOIA TAURO Spronare il nuovo Governo 5Stelle e la Lega ad adottare un' inversione di marcia rispetto a quelli che il movimento "Cittadinanza Democratica" giudica "errori" del precedente governo Pd.

Il riferimento è ai possibili sviluppi commerciali con la Cina per la "Nuova via della seta", progetti di una rete globale di infrastrutture per collegare il dragone con l' Europa, che vide «con l' allora ex ministro ai Trasporti Delrio e con l' ex premier Gentiloni - si legge in una nota a firma dell' ex sindaco Renato Bellofiore - lo scorso gennaio sponsorizzare la sola portualità genovese e triestina, lasciando pericolosamente assente dalle proposte sul futuro sviluppo della portualità italiana il grande porto di Gioia Tauro, condannato dalla loro stessa parte politica a perdere progressivamente volumi di traffico e ai licenziamenti».

Secondo l' esponente di "CD", il porto di Gioia potrebbe infatti diventare il terminal di riferimento del gigantesco progetto strategico in cui la Cina vorrebbe investire 140 miliardi di dollari per sviluppare i traffici commerciali con l' Europa.

«Tale opportunità - evidenzia Bellofiore - potrebbe rilanciare l' intera economia meridionale iniziando dal puntare su nuovi servizi e dalla realizzazione di nuove infrastrutture adeguate per incrementare gli scambi commerciali e le relazioni tra Cina ed Europa. Occorre però, da parte del nuovo Governo, voler promuovere in Cina il nostro porto, da considerare come una grande opportunità per gestire, nella grande area portuale gioiese, la logistica e il retroporto. Un' occasione unica per Gioia Tauro e l' intero Meridione che potrebbe essere sfruttata anche dalle Piccole e medie imprese e, quindi, generare un notevole valore aggiunto con l' eventuale lavorazione/trasformazione delle merci in transito». Un' occasione che, per Bellofiore, «trova l' ostacolo di una vecchia inerme classe politica regionale e nazionale che, negli anni, non ha saputo pianificare e realizzare nuove opere portuali e collegamenti.

Adesso - conclude - bisogna reagire puntando sulle opere che invece già possediamo. L' assente presidente della Regione, Oliverio, coinvolga il nuovo Governo in una discussione pubblica costruttiva, realizzi un momento di unione tra tutti i calabresi di buona volontà, le PMI e le parti sociali disposti ad impegnarsi per dare un futuro alla nostra terra».

«Oliverio coinvolga il Governo in una vera discussione costruttiva»

Nave russa al porto di Messina per la cerimonia dell' anniversario del terremoto

Durante la mattinata di domenica 23 settembre l' unità navale Russa «Admiral Essen» giungerà nel porto di Messina per partecipare, con un picchetto d' onore, assieme ad una delegazione della Fondazione Sant' Andrea l' Apostolo di Mosca e alle autorità religiose, civili e militari, alla cerimonia solenne di celebrazione del 110/mo anniversario del terremoto del 1908. La nave sosterrà fino al giorno successivo Messina. L' Admiral Essen, comandata dal C.V. Kuprin Anton, è reduce da un' imponente esercitazione svoltasi dall' 1 all' 8 settembre scorsi nel Mediterraneo Orientale. L' unità navale fa parte della Flotta del Mar Nero con base a Sebastopoli ed è una moderna fregata con una stazza di 3.620 tonnellate, una lunghezza di 124,8 metri, una velocità di 30 nodi ed un' autonomia di navigazione di 30 giorni e può ospitare a bordo circa duecento uomini di equipaggio. La nave è dotata di una tecnologia di ultima generazione, di un cannone automatico da 100 mm A190 per artiglieria, di un lanciarazzi, di siluri anti-sottomarini, di un elicottero Ka-28, di un sistema missilistico terra-aria a medio raggio Shtil-1 e di un sistema missilistico a lungo raggio che, grazie ai Kalibr NK, missili guidati elettronicamente che raggiungono una velocità superiore ai 768 km/h, le hanno permesso di annientare, nel corso dell' operazione militare svoltasi da marzo a giugno di quest' anno, numerose basi terroristiche dell' Isis dislocate sul territorio siriano. © Riproduzione riservata.

Porto, ora il salto di qualità

Il prolungamento del molo foraneo opera strategica

Milazzo La limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne condiziona l'uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un'altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

Per tale ragione l'Autorità portuale nel confermare la dotazione di 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2017-2020, ha reso noto di aver definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all'ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto". L'intervento - così come spiegato nella relazione tecnica - è volto all'ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino.

Si andrà a modificare l'attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. In atto opera come banchina di ricovero per i rimorchiatori del porto e accoglie sia le navi ro-ro che le navi da crociera.

È invece ancora in fase di affidamento lo studio di fattibilità dell'intervento che riguarda la realizzazione di una infrastruttura portuale atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all'esterno del molo foraneo i cui lavori erano già previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro.

Lo scalo mamertino - evidenziano all'Authority - non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali compagnie è pari a circa 250 metri, il porto di Milazzo è oggi meno "spendibile" su questo mercato e sino ad ora ha potuto ospitare solo navi di piccole dimensioni.

Nella nuova pianificazione di sviluppo del crocierismo, l'Autorità portuale ha già immaginato per il porto mamertino la realizzazione di un pontile, con struttura metallica, finalizzato all'imbarco e sbarco dei passeggeri con un percorso da realizzare presso la congiungente del molo foraneo ed il vecchio molo Marullo (limitrofo vecchio fanale verde).

Secondo quanto emerge nello studio l'Authority immagina di creare una zona d'ormeggio delle navi da

-segue

crociera mediante la realizzazione di strutture a mare costituenti basi di ormeggio dotate di bitte e strutture respingenti per l'attracco in sicurezza dei mezzi navali. Ipotesi interessante, anzi a quanto pare lo studio di fattibilità finalizzato alla creazione di un insieme di opere atte a permettere l'ormeggio di navi da crociera sul lato esterno (nord) del molo foraneo è stato completato. Ciò consentirà allo scalo di non essere considerato "ruota di scorta" di **Messina**.

(r.m.
)

Augusta| La Filt Cgil e la Camera del lavoro: si proceda con l' ampliamento del porto. - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

La Filt Cgil provinciale e la segreteria della Camera del Lavoro di Augusta, rispettivamente rappresentate da Vera Uccello e Lorena Crisci, essendo venute a conoscenza della notizia relativa alla sospensione dei lavori di costruzione del Cpsa (Centro primo soccorso e assistenza) per i migranti sollecitano

Vera Uccello, segretario della Filt Cgil Siracusa e Lorena Crisci, segretario della Camera del Lavoro Cgil di Augusta, dopo aver appreso dell' annuncio della sospensione della realizzazione dell' hotspot di prima accoglienza all' interno del porto megarese, disposta a seguito della riduzione dei flussi migratori verso i nostri territori, ritengono che sia necessario, quindi, procedere con l' avvio dei lavori di ampliamento della banchina commerciale del porto di Augusta, affinché lo scalo diventi competitivo e appetibile agli approdi internazionali. "Questo è foriero di un ampio respiro, in termini di sviluppo e occupazione. Quindi - sottolineano le sindacaliste - si proceda con gli appalti per l' ampliamento della banchina commerciale del porto megarese. Si dia seguito a una serie di progetti e appalti atti a migliorare e rendere competitivo il porto di Augusta e l' intera **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale Augusta- Catania, già porta di attracco di grandi attività petrolifere e definita piattaforma logistica del Mediterraneo, per la sua posizione logistica". Per Crisci e Uccello è necessario procedere in questa direzione, anche con l' attivazione della bretella di collegamento ferroviario Porto - Bicocca, affinché i settori del gommato e ferrato interagiscano rispettando le direttive del decreto Porti e della Logistica. "Il nostro territorio - concludono - ha bisogno di sbloccare le attività infrastrutturali e dare attraverso esse servizi di trasporto che creino sviluppo e occupazione".