



Primo piano:

"...La Cina? Mi fa più paura Amazon..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Genova e Savona:992 milioni di investimenti..." (Il Nautilus, Ansa)

"...Tregua sulla vertenza-code..." (Il Secolo XIX, Ansa, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Ancora lontana la privatizzazione della Porto di Livorno 2000..."
(Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Crescita dei traffici..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...AdSP Tirreno Centrale al Medcruise di Lisbona..." (Informatore Navale)

"...Al via la riorganizzazione della Culp..." (Informazioni Marittime)

"...Tirrenia lancia due linee verso Napoli..." (Informazioni Marittime)

"...Quanto inquina un porto?..." (Informazioni Marittime)

"...Ancip replica ad alcune dichiarazioni del Presidente Spirito..."
(Messaggero Marittimo)

"...Arpac e AdSP mar Tirreno centrale:siglato accordo..." (Messaggero Marittimo, Seareporter)

Brindisi:

"...Investire su competenze per la Blue Economy..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...La 'ndrangheta nei porti Ue..." (Il Sole 24 Ore)

"...Ora è guerra tra poveri in Mct tanti gli scenari..." (Gazzetta del Sud)

"...Riforma Porti, Reggio vada con Gioia Tauro..." (Gazzetta del Sud, Ansa)

Porti siciliani:

"...Autorità portuale, la spunta Augusta..." (La Sicilia, Web Marte, Quotidiano di Sicilia, Ansa)

"...Zes, l'Autorità Portuale di Messina propone anche le aree a vocazione turistica..." (Stretto Web, Gazzetta del Sud, Informazioni Marittime)

Focus: "...Il Governo ci aiuti a spendere presto i nostri soldi..." (Portnews)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
07 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri
Altre notizie di Shipping e Logistica
Informare

The Medi Telegraph

«La Cina? Mi fa più paura Amazon»

Genova - Zeno D'Agostino, presidente di Assoportivi. «Entro cinque anni saranno i colossi del web a colonizzare lo shipping»

Genova - È certo di aver costruito una diga più solida di quella dello Yangtze e di poter così imbrigliare l'onda cinese che sulla spinta della Via della Seta, sta arrivando adesso sulle sue coste. Zeno D'Agostino guida il porto di Trieste, il prescelto da Pechino per l'ingresso in Europa, ma è anche nella cabina di regia di Assoportivi, l'associazione degli scali italiani, sempre combattuti tra l'euforia di nuovi salvifici investimenti e il terrore di diventare vittime del risiko cinese. «Ho costruito un sistema che è in grado di dire no anche a Pechino, ma il vero pericolo non arriva dall'Asia». Più degli eredi di Mao, D'Agostino teme Alibaba e Amazon. |

In molti nei porti italiani si chiedono se convenga accogliere gli investimenti cinesi. Trieste è al centro dell'interesse...

«Se qualcuno pensa di venire qui a farsi gli affari propri, e non penso soltanto ai cinesi, sappia che deve fare i conti con noi: perché l'Authority ha il pieno controllo dei punti vitali del porto».

Ritiene di aver blindato lo scalo a sufficienza?

«Certo. E con gli strumenti a disposizione. Il sistema logistico portuale è governato dall'Authority, e se Cina, Austria e Ungheria - questi due ultimi Paesi non li nomino a caso - volesse investire da noi, ben venga. Abbiamo preparato un'ottima cornice».

Ma dall'altra parte del tavolo ci sono colossi statali...

«Sono i privati a trattare in prima linea e hanno una concessione rilasciata da un'Authority pubblica. Molti ora cercano di capire se e come gestirli insieme a società cinesi, ma, ripeto, non c'è solo Pechino. Anzi: i cinesi in alcuni casi sono addirittura nelle retrovie rispetto agli altri... non è così chiara e definitiva la situazione».

C'è interesse solo per le banchine?

-segue

«Ai cinesi e agli altri potenti armatori che hanno chiesto di investire nelle nostre società che controllano interporti e punti franchi, abbiamo detto chiaramente che quelle realtà sono intoccabili perché per noi devono avere una partecipazione esclusivamente pubblica. I cinesi poi sono statali in Asia, ma qui a casa nostra vanno considerati imprese private».

Appunto: non ha paura di questa ambiguità?

«No, perché abbiamo anticipato le mosse del mercato. Per questo mi fanno poca paura, e lo dico sinceramente, tutti i processi di aggregazione, quelli tra armatori e tra terminalisti. Però nessuno ha ancora ragionato su un altro aspetto: tra pochissimo, forse addirittura prima di 5 anni, saranno i signori del commercio elettronico a comprarsi il mondo dello shipping».

Le possibilità economiche ci sono tutte...

«È ancora fantascienza, ma non per molto: le navi arriveranno in rada e non scaricheranno più in banchina, ma con i droni la merce arriverà direttamente ai terminal logistici all'interno, saltando i nostri porti. Lo dicono diversi analisti».

Un po' ardito come futuro.. .

«È fantascienza? Forse, ma noi adesso abbiamo deciso di occuparci di questo. Dovremmo stare molto attenti...»

La forza di Amazon sugli investimenti è notevole...

«Appunto, potrebbe realizzare questo sistema quando vuole...Così come Alibaba. Pensi che Cccc (*il colosso delle costruzioni cinese, ndr*) e Alibaba hanno vinto una gara ad Amburgo per un nuovo terminal container. Sono interlocutori che scardinano quelli tradizionali con cui siamo abituati a trattare. E quando arriveranno saranno un problema per tutti».

Quando termina il mandato in Assoporti?

«Tra poco. Abbiamo un nuovo ruolo importante in Europa con Espo e ragioneremo quindi su un probabile passaggio di consegne anche prima della mia scadenza di aprile».

Il Nautilus

Porti di Genova e Savona: 922 milioni di investimenti

GENOVA – “Nel periodo 2019-2021 nei porti di Genova e Savona sono previsti 922 milioni di investimenti”. Lo ha dichiarato Paolo Emilio Signorini, presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

I fondi, in parte stanziati da Governo dopo il crollo di Ponte Morandi e in parte forniti dall’authority, rientrano nel bilancio di previsione del prossimo anno e nel POT (Piano Operativo Triennale) 2019-2021: nel 2019 verranno investiti 337 milioni, poi 223 milioni nel 2020 e 360 milioni nel 2021.

“Circa 50 milioni – ha spiegato Signorini – saranno utilizzati per il raddoppio della Sopraelevata portuale, che oggi parte da San Benigno e arriva fino all’estremo di ponente di Lungo Mare Canepa, ma che dopo circa 4 anni di lavori verrà prolungata fino agli stabilimenti Ilva”.

Altre risorse verranno poi utilizzate per creare le condizioni necessarie “a consentire ai terminalisti di operare e movimentare la merce anche di notte”, mentre 6 milioni saranno impiegati da Palazzo San Giorgio “per ridurre le tasse portuali”.

Gli altri interventi previsti per il prossimo anno riguardano il nuovo viadotto di Voltri (17 milioni), la galleria ferroviaria di Molo Nuovo, che collega i terminal Bettolo e Sech, e la prosecuzione dell’iter di realizzazione della Torre Piloti. Per Savona invece (100 milioni stanziati nel 2019) sono previsti interventi “per riparare e migliorare la diga, danneggiata dal maltempo”, e opere “a servizio della nuova piattaforma container”.

Il vertice dell’AdSP ha infine ribadito che, mentre fino al 14 agosto, data della tragedia, “i traffici portuali erano in forte crescita”, nell’attuale situazione “la stima per il traffico container nel 2019 è di crescita zero nella migliore delle ipotesi, e di un calo del 5% nello scenario peggiore”.

Nessun effetto, invece, sul traffico dei passeggeri.

Porti Genova-Savona: Signorini, 922 milioni di investimenti

Annunciate le opere previste nel piano 2019-2021

"Nel periodo 2019-2021 nei porti di Genova e Savona sono previsti 922 milioni di investimenti".

Lo ha dichiarato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

I fondi, in parte stanziati da Governo dopo il crollo di Ponte Morandi e in parte forniti dall'authority, rientrano nel bilancio di previsione del prossimo anno e nel POT (Piano Operativo Triennale) 2019-2021: nel 2019 verranno investiti 337 milioni, poi 223 milioni nel 2020 e 360 milioni nel 2021.

"Circa 50 milioni - ha spiegato Signorini - saranno utilizzati per il raddoppio della Sopraelevata portuale, che oggi parte da San Benigno e arriva fino all'estremo di ponente di Lungo Mare Canepa, ma che dopo circa 4 anni di lavori verrà prolungata fino agli stabilimenti Ilva".

Altre risorse verranno poi utilizzate per creare le condizioni necessarie "a consentire ai terminalisti di operare e movimentare la merce anche di notte", mentre 6 milioni saranno impiegati da Palazzo San Giorgio "per ridurre le tasse portuali".

Gli altri interventi previsti per il prossimo anno riguardano il nuovo viadotto di Voltri (17 milioni), la galleria ferroviaria di Molo Nuovo, che collega i terminal Bettolo e Sech, e la prosecuzione dell'iter di realizzazione della Torre Piloti. Per Savona invece (100 milioni stanziati nel 2019) sono previsti interventi "per riparare e migliorare la diga, danneggiata dal maltempo", e opere "a servizio della nuova piattaforma container".

Il vertice dell'AdSP ha infine ribadito che, mentre fino al 14 agosto, data della tragedia, "i traffici portuali erano in forte crescita", nell'attuale situazione "la stima per il traffico container nel 2019 è di crescita zero nella migliore delle ipotesi, e di un calo del 5% nello scenario peggiore".

Nessun effetto, invece, sul traffico dei passeggeri.

Porto, tregua sulla vertenza -code Sospeso il blocco dei Tir a Natale

Annullati i cinque giorni di sciopero. Si apre il fronte Culmv: «Per i ritardi dei terminalisti, a rischio gli stipendi dei camalli»

Matteo Dell' Antico La trattativa tra camionisti e operatori portuali, ieri, a Palazzo San Giorgio è andata avanti per quasi otto ore. Alla fine, in tarda serata, gli autotrasportatori hanno deciso di annullare i cinque giorni di fermo programmati dall' 11 al 15 dicembre. Lo sciopero, che avrebbe mandato in tilt non solo lo scalo ligure ma l' intera viabilità cittadina a pochi giorni da Natale, è stato congelato sino al 18 gennaio del prossimo anno.

«Abbiamo deciso per un atto di responsabilità su richiesta del governatore Toti e del presidente del porto Signorini. Capiamo che questo è un momento molto delicato per la nostra città e per questo motivo abbiamo annullato il fermo programmato per la prossima settimana», dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito. La protesta dei Tir - contro i lunghi tempi di attesa patiti dai camion prima di accedere in banchina per caricare e scaricare la merce - era stata proclamata dalle associazioni di categoria Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fiap, Fai e Trasportounito. «Il fermo di dicembre è stato cancellato aggiunge Tagnochetti - ma questo non significa che il problema è stato risolto».

Terminalisti, spedizionieri e agenti marittimi da una parte e camionisti dall' altra, hanno elaborato una bozza di accordo che prevede indennizzi per l' autotrasporto in caso di forti ritardi per i Tir all' interno del terminal dopo la prima ora e quaranta minuti di attesa e una certificazione delle procedure portuali per consentire di tagliare le code all' interno dello scalo. Il modello che Genova vuole seguire è quello di Barcellona, dove è previsto un sistema assicurativo per gli indennizzi, ma in fase di avvio, a coprirli sarà un fondo istituito dall' Autorità di sistema portuale, alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce. L' obiettivo è quello di partire a febbraio 2019.

Tutte le parti coinvolte, nella giornata di oggi, sottoporranno il documento ai propri associati e in caso di parere positivo, martedì prossimo, sarà firmata l' intesa e il fermo, per ora sospeso, potrebbe essere definitivamente ritirato.

«La trattativa è stata estenuante», sottolinea il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, che

-segue

nei giorni scorsi, dopo la proclamazione dello sciopero, aveva lanciato l'allarme sul rischio che centinaia di container contenenti prodotti natalizi potessero restare bloccati in banchina a pochi giorni da Natale.

IN ROSSO LE CASSE DELLA CULMV In porto potrebbe presto scoppiare l'emergenza Culmv perché sono a rischio gli stipendi di novembre (che vengono pagati il 20 dicembre) e le tredicesime dei camionisti. La Compagnia Unica, che impiega oltre mille portuali in banchina, non ha ancora ricevuto i pagamenti per le giornate lavorate da alcuni terminalisti. «Ci sono ancora alcuni giorni di tempo e mi auguro che tutto possa risolversi positivamente. Ma se non riceveremo presto i soldi che ci spettano, non potremo pagare gli stipendi e neppure le tredicesime», dice il console della Culmv, Antonio Benvenuti. Che aggiunge: «Ci sono fatture non pagate da alcuni terminalisti nonostante siano scadute da tempo: senza questi soldi non possiamo far fronte al pagamento degli stipendi». «Siamo stati informati dalla Culmv della difficoltà di liquidità e se la situazione non dovesse risolversi attiveremo tutte le iniziative a difesa dei lavoratori», dice Roberto Gulli, segretario generale Ultrasporti Liguria.

«Non può avvenire che ogni mese ci sia un'emergenza salariale. L'Authority deve intervenire per gestire le problematiche fra Compagnia e alcuni terminali e ristabilire quella liquidità necessaria per pagare gli stipendi, altrimenti interverremo», aggiunge Davide Traverso, segretario Fit-Cisl Liguria.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it Palazzo San Giorgio attiverà una certificazione digitale delle procedure portuali che riguarderà ogni singolo Tir in entrata e uscita dal porto. In questo modo si potranno individuare i camion che sono costretti a lunghe attese nei terminali prima di completare le operazioni di carico e scarico della merce. L'Autorità di sistema portuale attiverà un fondo che verrà alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce. Da qui arriveranno i soldi necessari per gli indennizzi da dare alle imprese dell'autotrasporto dopo la prima ora e quaranta di attesa in banchina per ogni Tir. I terminalisti dovranno impiegare maggiore personale addetto ai controlli dei Tir, così da evitare il formarsi ai varchi portuali di lunghe code di camion che devono accedere in banchina.

Porto Genova: c'è l'accordo, sospeso il blocco dei tir

Procedure certificate e indennizzi: vince il modello Barcellona

Ci sono volute sei ore e almeno quattro bozze per arrivare all'accordo che ha permesso di scongiurare il fermo dei tir in servizio da e per il porto di Genova proprio sotto Natale, dall'11 al 15 dicembre. "Con senso di responsabilità abbiamo deciso di sospendere il fermo dell'autotrasporto fino al 18 gennaio rispettando la richiesta del presidente della Regione Liguria e riconoscendo il lavoro dell'Autorità portuale per cercare di individuare una risposta utile" fanno sapere Fita-Cna, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto, Fiap e Trasportounito. Ognuna delle categorie al tavolo - oltre all'autotrasporto i terminalisti, gli spedizionieri e gli agenti marittimi - dovrà fare un passaggio interno e martedì prossimo dovrebbe essere il giorno della firma ufficiale dell'accordo che prevede una certificazione delle procedure portuali per consentire di tagliare le code nei terminal e soprattutto un indennizzo per le attese. Il modello è il porto di Barcellona, dove è previsto un sistema assicurativo per gli indennizzi, ma in fase di avvio a coprirli sarebbe un fondo istituito presso l'Autorità portuale, alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce. L'obiettivo è partire il primo febbraio. "Abbiamo lavorato molto, auspichiamo la firma e l'attuazione dell'accordo - commenta Giuseppe Tagnochetti coordinatore ligure di Trasportounito - Riteniamo di avere fatto un passo avanti per primi a Genova su un tema che è caldo non solo qui e messo a punto un sistema che potrebbe funzionare anche negli altri porti".(ANSA).

Genova, sospeso il blocco dei tir

Genova - Indennizzi per le attese. Tagnochetti: «Il modello è Barcellona, dove è previsto un sistema assicurativo, ma in fase di avvio a coprirli sarebbe un fondo istituito presso l'Autorità portuale, alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce»

Genova - Ci sono volute sei ore e almeno quattro bozze per arrivare all'accordo che ha permesso di scongiurare il fermo dei tir in servizio da e per il porto di Genova proprio sotto Natale, dall'11 al 15 dicembre. **«Con senso di responsabilità abbiamo deciso di sospendere il fermo dell'autotrasporto fino al 18 gennaio rispettando la richiesta del presidente della Regione Liguria e riconoscendo il lavoro dell'Autorità portuale per cercare di individuare una risposta utile»** fanno sapere Fita-Cna, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrtrasporto, Fiap e Trasportounito. Ognuna delle categorie al tavolo - oltre all'autotrasporto i terminalisti, gli spedizionieri e gli agenti marittimi - dovrà fare un passaggio interno e martedì prossimo dovrebbe essere il giorno della firma ufficiale dell'accordo che prevede una certificazione delle procedure portuali per consentire di tagliare le code nei terminal e soprattutto un indennizzo per le attese. Il modello è il porto di Barcellona, dove è previsto un sistema assicurativo per gli indennizzi, ma in fase di avvio a coprirli sarebbe un fondo istituito presso l'Autorità portuale, alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce. L'obiettivo è partire il primo febbraio. «Abbiamo lavorato molto, auspichiamo la firma e l'attuazione dell'accordo - commenta Giuseppe Tagnochetti coordinatore ligure di Trasportounito - Riteniamo di avere fatto un passo avanti per primi a Genova su un tema che è caldo non solo qui e messo a punto un sistema che potrebbe funzionare anche negli altri porti»

Ancora lontana la privatizzazione della Porto di Livorno 2000

Stipulata con la Cilp una convenzione per il 2019

LIVORNO – Altri due mesi sono trascorsi dalle nostre ultime... considerazioni a proposito dello scandalo (σκάνδαλον, leggasi inciampo, ostacolo) che impediva e continua ad impedire la conclusione della grottesca vicenda della così detta privatizzazione della Porto di Livorno 2000 e, poiché – stando a fonti attendibili – il presidente della società, Luciano Guerrieri, avrebbe recentemente stipulato con la Cilp una convenzione del valore di ben **580 mila** euro per gli attracchi delle love boats all'Alto fondale nell'anno 2019, ci sentiamo autorizzati a prevedere che la formalizzazione dell'acquisto da parte dei vincitori della gara sia ancora assai lontana, cosa che ai detentori dell'Alto fondale non potrà che fare un gran piacere.

Avrebbe sbagliato veramente di grosso (e noi siamo stati fra quelli) chi avesse ritenuto che il provvedimento n. 168, ormai dell' 11 Luglio 2018, con cui il presidente dell'Authority livornese, Stefano Corsini, aveva disposto l'aggiudicazione formale della Porto 2000 dopo quindici mesi (oggi divenuti venti!) dalla pronuncia dell'aggiudicazione provvisoria avrebbe posto finalmente termine a un caso per definire il quale ormai si potrebbero usare gli aggettivi più coloriti e che, probabilmente, sarà ancora prodigo di risvolti inediti e, per qualcuno, imbarazzanti.

Inutile ricordare che, a suo tempo, per dirla semplice semplice, l'AdSp si trovò "a vendere ciò di cui nella realtà del momento non disponeva" e di cui gli aggiudicatari, a tutt'oggi, non potrebbero in ogni caso disporre. E' inutile anche ricordare che l'attuale stato dei fatti impedisce la sistemazione della calata Orlando, la "pulizia" dei magazzini ed altre operazioni connesse con il contenuto della gara aggiudicata per 10.741.170,00 euro esente Iva, somma non ancora incassata dallo Stato. Teniamo inoltre presente che la gara è stata vinta anche e, forse, sopra tutto, sulla scorta di un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture pari a totale di 90 milioni la cui attuazione, non essendo stato ancora versato il corrispettivo delle quote societarie aggiudicate (66%), appare non propriamente dietro l'angolo.

A corollario di tutto ciò è del tutto impossibile non domandarsi come l'AdSp abbia potuto indire una gara per un valore di tal genere, che comportava quel po' di volume di investimenti, **senza chiedere** ai partecipanti – come normalmente avviene nel caso di vendita di beni pubblici – un minimo di **cauzione**, una normale **fidejussione** o, almeno, **qualche garanzia**, tanto più che sembrerebbe addirittura che una delle aziende che compongono l'Ati vincitrice fosse, già allora, fortemente indebitata dei confronti della Porto 2000. Misteri d'Italia, anzi, misteri di Livorno.

Nell'attuale stranissimo quadro di situazione, in cui si possono immaginare riunioni riservatissime alla ricerca di una via d'uscita e si ha quasi l'impressione che le due parti in campo, l'Ati aggiudicataria e l'autorità responsabile del procedimento sulla quale, nel pubblico interesse, incomberebbe il dovere di pretendere il rispetto degli impegni assunti, si stiano studiando reciprocamente badando bene ad evitare anche la semplice pronuncia della parola "contenzioso" ben coscienti che un'ipotesi del genere sarebbe senza vincitori.

Stando ai fatti e a fonti giornalistiche autorevoli ed accreditate, come "Milano Finanza", una delle aziende che compongono l'Ati si troverebbe in difficoltà finanziarie che molti definiscono serie, il che, almeno in parte, potrebbe spiegare l'attuale assurda, inaudita e tutt'altro che chiara moratoria nel versamento del corrispettivo di gara.

Porti del Lazio: crescita dei traffici

+12% di crocieristi per Civitavecchia con 1.884.3454 di passeggeri

CIVITAVECCHIA – Crescita dei traffici del [network laziale](#) nei settori crocieristico, ro-ro e container. Questo quanto emerge dai dati elaborati dall'ufficio Statistiche dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, relativi ai primi nove mesi del 2018.

Per quanto riguarda il traffico crocieristico, Civitavecchia registra un incremento del 12% rispetto ai primi nove mesi del 2017 ed un totale di 1.884.3454 passeggeri. Incremento che risulta ancor più significativo perché determinato sia da una crescita dei crocieristi in transito (+12%) che da quella dei cosiddetti "turn around" (+11%).

Il traffico complessivo dei tre porti del network laziale si conferma ai livelli del 2017 con un totale di 12.660.299 tonnellate movimentate (-0,1%). Nello specifico, il traffico risulta in leggera crescita nel porto di Civitavecchia (+1,3%) e in quello di Fiumicino (+1%); in flessione dell'11% nel porto di Gaeta.

La crescita del porto di Civitavecchia è trainata principalmente dal traffico di merci in colli che, nel complesso, aumenta di oltre il 10% (pari a 460 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) grazie ad un ulteriore incremento del traffico di merce in container (+3%) e, soprattutto, delle merci trasportate in modalità ro-ro che crescono di oltre il 12%, con 460 mila tonnellate in più movimentate e 28 mila mezzi pesanti in più imbarcati e sbarcati. Anche in termini di contenitori teu l'incremento equivale a circa l'8% per 77.413 contenitori teu movimentati al 30 Settembre 2018, di cui 21 vuoti e 56 mila pieni per quasi 700 mila tonnellate di merci trasportate.

Il traffico in aumento delle merci in colli e delle restanti rinfuse solide, principalmente prodotti chimici (+45,6%) e prodotti metallurgici (+6%), compensa ampiamente l'ulteriore calo, dovuto a fattori esogeni, dei traffici legati al ciclo produttivo dell'Enel, in particolare carbone, cenere e gesso, che fanno registrare una perdita di circa 360 mila tonnellate.

Tra i prodotti metallurgici si conferma un'ulteriore crescita, di oltre il 47%, del traffico in esportazione di coils in acciaio, ad ulteriore dimostrazione della ritrovata dinamicità delle acciaierie di Terni; cresce anche il traffico di fluorite (+9%). Tra i minerali grezzi, invece, aumenta di oltre il 25% il traffico di argilla e si inserisce un nuovo traffico in esportazione: il rapillo vulcanico.

Sul traffico di autovetture nuove esportate, risentendo in particolare dell'andamento del traffico delle auto Fca prodotte dallo stabilimento di Cassino, si registra una diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2017 (segnatamente 45 mila autovetture rispetto alle circa 112 mila dell'anno precedente), mentre emerge un sensibile incremento del traffico di autovetture importate che passano da 109.550 a 118.644.

Rilevante, l'incremento della sottocategoria "mezzi pesanti" (+18,8%), per un totale di oltre 176 mila mezzi pesanti movimentati (circa 28 mila in più rispetto ai primi nove mesi del 2017).

In riferimento al traffico di prodotti petroliferi nel porto di Civitavecchia, continua la crescita, seppur minima (0,1%), in controtendenza con l'andamento negativo degli ultimi anni.

Per quanto riguarda lo scalo di Gaeta i dati parlano di una flessione del traffico complessivo, pari al 10,7%, determinata dalla contrazione di oltre l'8% del traffico di prodotti petroliferi (dovuta ai lavori di manutenzione del pontile petrolifero), ma soprattutto del traffico di merci solide (-18,8%). Tra le rinfuse solide, a fronte di una crescita del traffico di carbone (+45,8%), fertilizzanti (+211,6%) e prodotti metallurgici (+33% circa), si registra una contrazione generalizzata di tutte le altre tipologie merceologiche.

In crescita di circa l'1% il traffico di prodotti petroliferi nel porto di Fiumicino, pari a circa 2,6 milioni di tonnellate (+24 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente).

L'Adsp Tirreno Centrale al Medcruise di Lisbona

Lisbona, 6 dicembre 2018 – Ieri e oggi l'Asdp del Mar Tirreno Centrale ha presentato a Lisbona le prospettive per il mercato crociera per i porti di Napoli e Salerno. In un segmento che presenta elevati tassi di crescita, con un incremento per la Campania del 15%, un ulteriore incremento analogo previsto per il 2019, si rendono necessari investimenti per l'incremento della capacità di accogliere navi di dimensioni sempre più rilevanti che sono in arrivo nei prossimi anni.

La Società Terminal Napoli sta studiando il prolungamento delle banchine della stazione marittima delle crociere nello scalo partenopeo: tale progetto sarà presentato nei prossimi mesi all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Per Salerno, con la realizzazione dei dragaggi, la stazione marittima di Zara Hadid potrà cominciare ad accogliere le grandi navi a partire dalla primavera del 2020. "Abbiamo riscontrato un grande interesse delle principali compagnie di crociera a continuare il percorso di crescita nei porti della Campania, anche nei prossimi anni", ha dichiarato il Presidente Pietro Spirito. "Siamo in presenza di un segmento della offerta turistica marittima destinato a conoscere una stagione importante di consolidamento e di sviluppo – ha proseguito Spirito – . Il lancio del collegamento aereo tra Newark e Napoli, a partire dal prossimo mese di maggio del 2019, costituisce una opportunità per costruire anche, assieme alle compagnie marittime ed il terminalista, un posizionamento nel segmento home port, che certamente determina in maggiore valore aggiunto per il territorio".

Informazioni Marittime

Napoli, al via la riorganizzazione della Culp

L'Adsp dà cinque mesi alla compagnia portuale per rinegoziare le tariffe con gli armatori. Altrimenti, da aprile 2019, si procederà all'istituzione di un'agenzia del lavoro

La riorganizzazione del lavoro portuale in Italia, in atto da diversi anni, è approdata anche nel porto di Napoli. L'autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare) ha annunciato da circa una settimana una riorganizzazione del lavoro portuale dei 'camalli', presentando al tavolo di Partenariato (il 'parlamentino' consultivo degli imprenditori portuali) una bozza di piano dell'organico. Ha ricevuto le critiche della Cgil - che ha chiesto addirittura il commissariamento dell'Adsp, uscita da soli due anni proprio da un lungo commissariamento - e dell'Associazione nazionale compagnie imprese portuali (ANCIP), che ha raccolto in 5 punti (li elenchiamo alla fine) le criticità di un'agenzia portuale e dell'autoproduzione.

Il piano del porto di Napoli

Qual è il piano presentato dall'Adsp? In sostanza, si chiede alla Compagnia unica portuale (CULP) di concordare entro aprile nuove tariffe con le compagnie marittime «per poter assicurare la sostenibilità economica». Se entro cinque mesi non si raggiungerà una nuova intesa, «l'Autorità di sistema portuale procederà a costituire un'agenzia per il lavoro temporaneo», un istituto utilizzato [con buoni risultati nei porti di Livorno e Trieste](#) (è istituita anche a Gioia Tauro, Taranto e Sardegna ma non è altrettanto efficace attualmente) e che da tempo altri porti stanno studiando come alternativa alla classica gestione 'articolo 17'. In realtà già nel 2010 l'allora autorità portuale di Napoli aveva trovato la disponibilità dei terminalisti all'agenzia del lavoro. L'allora segretario generale, Zeno D'Agostino, oggi presidente di Assoporti e del porto di Trieste, aveva coinvolto con la Culp una trentina di persone. È stato avviato un tavolo pubblico che poi si è fermato dopo che il porto, nel 2013, è entrato in un periodo di gestione emergenziale con un commissariamento finito nel 2016 con l'arrivo del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, e del segretario generale Francesco Messineo.

Spirito: «Siamo a un bivio»

«Siamo a un bivio», ha detto la settimana scorsa Spirito: «O c'è sostenibilità e la Culp sta sul mercato, oppure dobbiamo prendere un'altra strada. La compagnia non può continuare a perdere tra i 200 e i 300 mila euro l'anno: va inevitabilmente verso il fallimento e questo per il porto è ingestibile. Abbiamo bisogno di lavoro flessibile. O i portuali acquisiscono la flessibilità necessaria o bisogna trarne le conseguenze».

L'agenzia del lavoro portuale nasce all'indomani della riforma dei porti con il decreto legge 243 del 29 dicembre 2016 (convertito in legge 18/2017) e prevede l'istituzione, da parte delle Adsp, di un'agenzia del lavoro portuale negli scali che fanno almeno l'80 per cento del traffico container in trasbordo e che da non meno di cinque anni soffrono il calo della domanda.

Camalli, agenzia, autoproduzione

Il tema è caldo perché è in gioco il futuro dei camalli, con gli armatori che [spingono sull'autoproduzione](#) (utilizzare personale proprio senza coinvolgere le compagnie portuali locali), mettendo ancora più pressione e manifestando in ogni caso la necessità di una nuova organizzazione del lavoro portuale.

Osservando le buone pratiche di Trieste e Livorno si capisce che la criticità principale dell'agenzia portuale è nella **gestione pubblica**: se non è a partecipazione statale, perlomeno in una fase iniziale, rischia di diventare un fornitore di manodopera per il terminalista più grosso. Probabilmente è questa la preoccupazione di Cgil e Ancip, con la prima che ha chiesto addirittura il commissariamento dell'Adsp perché «presidente e segretario contano di stravolgere le regole e le leggi, quello del lavoro è un mercato regolato, non è aperto», e la seconda che chiede il mantenimento dell'art. 17 (legge 84/94), cioè lo strumento di lavoro temporaneo che vieta che a fornirlo sia il concessionario/terminalista o l'impresa delle operazioni portuali (art. 16).

-segue

L'Ancip ha raccolto in cinque punti le criticità di un'agenzia portuale:

- 1) la costituzione dell'agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo non può prescindere dall'individuazione (comma 2, art. 17, legge 84/94) dell'impresa a cui affidarla, ispirata ai principi comunitari dell'evidenza pubblica
- 2) non bisogna istituirla frettolosamente
- 3) la tariffa non potrà essere imposta dall'ente portuale nel bando di gara ma dovrà tenere conto del costo del lavoro
- 4) "l'ultimatum" concesso dall'Adsp alla Culp sulla riduzione delle tariffe non considera che queste sono stabilite dalla stessa Adsp e non sono in grado di coprire i costi gestionali dell'impresa in caso di mancanza di attività
- 5) per evitare che l'autoproduzione abbassi la qualità dei servizi, l'Adsp deve vigilare sul rilascio dell'autorizzazione

Informazioni Marittime

Tirrenia lancia due linee verso Napoli

Due servizi settimanali che collegano Genova, Livorno, Catania e Malta

Il gruppo Onorato inaugura due nuovi servizi traghetto verso Napoli, sulle rotte delle autostrade del mare con due navi Tirrenia, già impegnate su due collegamenti, a cadenza settimanale fra i porti di Genova e Napoli e gli scali di Livorno e Napoli. La prima partenza è stata registrata oggi, giovedì 6 dicembre con il traghetto *Eliana Marino* partito alle 13 e destinato alla rotta per Genova. Seguirà in serata la partenza del *Giuseppe Lucchesi* sull'itinerario per Livorno. La rotazione di queste due unità è la seguente:

Eliana Marino Catania, Napoli, Livorno, Genova

Giuseppe Lucchesi Livorno, Napoli, Catania, Malta

L'obiettivo, spiega la compagnia, è quello di rispondere alla domanda crescente di trasporto fra il nord e il sud dell'Italia e viceversa, offrendo all'autotrasporto una valida e sicura alternativa al tutto-strada e garantendo «quella capillarità di servizio che è condizione essenziale per il moderno mercato logistico».

In fase iniziale, che anticipato, saranno impegnate navi ro-ro già utilizzate su rotte da e per la Sicilia che garantiranno tempi di percorrenza di 23 ore e mezza sulla tratta Genova-Napoli e di 14 ore e mezza sulla Livorno-Napoli, e viceversa.

Quanto inquina un porto? Accordo Adsp Napoli-Arpac

Per due anni l'Agenzia regionale per la protezione ambientale monitorerà l'aria nelle zone di attracco delle navi

Capire quanto inquinamento proviene dalle navi, separandolo dalla città. Questo lo scopo più importante del protocollo siglato tra l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale e l'Agenzia regionale per la protezione ambientale (Arpac) per una campagna di monitoraggio sulla qualità dell'aria nelle aree demaniali del porto di Napoli. Prosegue con questo atto la collaborazione tra le due istituzioni per assicurare un percorso di miglioramento della sostenibilità del sistema portuale della Campania. Dopo l'avvio del progetto per [l'elettificazione della banchina calata Porta di Massa](#) per i traghetti di Caremar, continua anche l'azione della Adsp per migliorare il contesto ambientale delle operazioni portuali.

Il monitoraggio effettuato da Arpac durerà due anni e riguarderà le aree dello scalo partenopeo più soggette all'inquinamento delle navi, quindi nelle zone dove attraccano. I rilevamenti avverranno tramite un laboratorio mobile e con campionamento di polveri sottili. Terminati i due anni di analisi – intervallati dopo un anno da una relazione intermedia - l'Arpac presenterà i risultati all'Adsp, alla Regione Campania e alla Città Metropolitana.

«L'aspetto più importante di questa campagna di analisi sarà riuscire a separare l'inquinamento proveniente dall'arteria di via Marina/Colombo con quella proveniente dalle navi», spiega il presidente dell'Adsp, **Pietro Spirito**. «Il nostro impegno – continua - è verificare in quali zone si concentra, e a quale grado di intensità, l'inquinamento da polveri sottili. È un passo importante, perché il porto è parte integrante della città e per noi è prioritario contribuire alla qualità della vita dei napoletani».

Il commissario Arpac, **Luigi Stefano Sorvino**, ha precisato che «i dati via via acquisiti saranno resi disponibili sui siti istituzionali dell'Agenzia e dell'Autorità portuale».

Ancip replica ad alcune dichiarazioni del presidente Spirito

“Non condivisibili le tesi dell’ente portuale”

ROMA – L’Ancip ([Associazione nazionale compagnie imprese portuali](#)) ritiene doveroso intervenire sulle recenti dichiarazioni rese dal presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mare Tirreno centrale ed apparse sulle testate on-line in merito all’organizzazione del lavoro portuale, alla maggiore flessibilità operativa ed economicità delle tariffe richieste alla [Culp](#) (Compagnia unica lavoratori portuali) di Napoli, alla ravvisata necessità che la Culp raggiunga con un importante vettore marittimo un accordo commerciale di riduzione dell’attuale tariffa e di maggiore operatività, in mancanza del quale si procederà entro Aprile 2019 alla costituzione dell’agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo gestita dallo stesso ente portuale.

In linea con le finalità dell’associazione, quindi, l’Ancip non può non stigmatizzare le dichiarazioni rese dal presidente dell’AdSp di Napoli, osservando al riguardo che:

1) la costituzione dell’agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo prevista dall’art. 17, comma 5, legge n. 84/1994 non può prescindere dalla preliminare individuazione, sancita dal precedente comma 2, dell’impresa cui affidare tale attività all’esito di una procedura ispirata ai principi comunitari dell’evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni vigenti e delle pregresse indicazioni ministeriali rese in fase di attuazione dell’art. 17;

2) tale procedura non può essere condotta, come è sembrato di capire, con tempistiche e modalità sbrigative poiché deve essere caratterizzata dall’approfondita individuazione preliminare di tutti gli elementi (operativi e non) stabiliti dall’art. 17, tenuto conto delle esigenze operative e del porto di Napoli;

3) la tariffa che il soggetto aggiudicatario della gara dovrà applicare alle imprese utilizzatrici non potrà essere imposta aprioristicamente dall’ente portuale nel bando di gara ma dovrà essere parametrata al costo effettivo del lavoro nonché agli altri fattori che andranno a caratterizzare l’organizzazione dell’impresa aggiudicataria;

4) “l’ultimatum” sostanzialmente concesso dall’AdSp alla Culp circa la riduzione delle tariffe sembra non considerare adeguatamente, primo, che le tariffe attualmente praticate sono quelle stabilite dalla stessa AdSp per assicurare il rispetto da parte della Culp delle condizioni normative e retributive del CCNL dei lavoratori portuali nonché per coprire i costi generali di gestione della struttura aziendale e secondo, che tali tariffe non sono in grado di coprire i costi gestionali che l’impresa deve comunque sostenere anche in caso di mancanza delle occasioni lavorative (da qui, sostanzialmente, la crisi della Culp in una fase di contrazione degli avviamenti);

5) la possibilità, per un vettore marittimo, di operare in regime di autoproduzione non può rappresentare una forma di detrimento della qualità delle operazioni e dei servizi portuali e l’AdSp deve necessariamente condizionare il rilascio (ed il permanere) dell’autorizzazione alla verifica preliminare (e costante) del rispetto da parte del vettore marittimo degli stessi standard qualitativi richiesti alle imprese portuali già operanti nel porto di riferimento, in termini professionali, di sicurezza, di formazione, di qualità dei mezzi meccanici e degli strumenti in generale utilizzati per la propria operatività.

Sulla scorta di questi rilievi, non potendo condividere le tesi dell’ente portuale, l’Ancip non può che invocare l’attuazione di tutte le misure e le azioni necessarie per assicurare la permanenza dello strumento di cui all’art. 17 mediante la presenza della Culp, in grado di garantire la continuità della storia e della operatività della Compagnia portuale in un contesto di rispetto delle regole nonché di ragionevole collaborazione con l’ente portuale finalizzata ad individuare, di concerto con i vettori marittimi e le imprese portuali, le soluzioni ottimali ed economicamente sostenibili per tutte le parti coinvolte, nell’interesse superiore del porto e dei lavoratori portuali di Napoli.

Messaggero Marittimo

Arpac e AdSp mar Tirreno centrale: siglato accordo

Per due anni sarà monitorata la qualità dell'aria nell'area portuale

NAPOLI – L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale ha siglato un protocollo con l'Arpac ([Agenzia regionale protezione ambientale Campania](#)) per una campagna di monitoraggio sulla qualità dell'aria nelle aree demaniali del porto di Napoli.

Va così avanti la collaborazione tra le due istituzioni per assicurare un percorso di miglioramento della sostenibilità del sistema portuale della Campania. Dopo l'avvio del progetto per l'elettificazione della banchina Calata porta di Massa per i traghetti di Caremar, continua anche l'azione della AdSp per migliorare il contesto ambientale delle operazioni portuali.

Il monitoraggio effettuato da Arpac avrà la durata di due anni e riguarderà le aree dello scalo partenopeo maggiormente sottoposte a rischio inquinamento da parte delle navi ormeggiate. I rilevamenti avverranno tramite un laboratorio mobile e con campionamento di polveri sottili, per le successive determinazioni analitiche.

Al termine dei due anni, che partono a decorrere dalla data di sottoscrizione del protocollo, l'Arpac presenterà i risultati, non solo all'AdSp, ma anche alla Giunta Regionale della Campania e alla città metropolitana. Al termine del primo anno di indagini sarà inoltre redatta e consegnata da Arpac una relazione intermedia.

“Ritengo importante aver firmato oggi il protocollo -ha dichiarato il presidente AdSp Pietro Spirito- perché il nostro impegno è, nelle more dell'attuazione degli interventi già previsti per rendere il nostro scalo più compatibile dal punto di vista ambientale, verificare in quali zone si concentra, ed a quale grado di intensità, l'inquinamento da polveri sottili. È un passo importante, perché il porto è parte integrante della città e per noi è prioritario contribuire alla qualità della vita dei napoletani.”

Il Commissario Arpac, Luigi Stefano Sorvino, ha affermato che l'Arpac “contribuisce con l'attività di monitoraggio della qualità dell'aria nel porto di Napoli alla tutela della salute in un'area con importanti flussi turistici. La sinergia tra enti consentirà di migliorare la conoscenza dello stato ambientale in un'ottica di gestione sostenibile delle grandi infrastrutture. I dati via via acquisiti saranno resi disponibili sui siti istituzionali dell'agenzia e dell'autorità”.

Arpac e AdsP del Mar Tirreno Centrale: Firmato protocollo per indagine inquinamento dell'aria del porto di Napoli

Napoli, 6 dicembre 2018 – Siglato il protocollo tra l'AdsP del Mar Tirreno Centrale e l'Arpac per una campagna di monitoraggio sulla qualità dell'aria nelle aree demaniali del porto di Napoli.

Prosegue con questo atto la collaborazione tra le due istituzioni per assicurare un percorso di miglioramento della sostenibilità del sistema portuale della Campania. Dopo l'avvio del progetto per la elettrificazione della banchina Calata Porta di Massa per i traghetti di Caremar, continua anche l'azione della Adsp per migliorare il contesto ambientale delle operazioni portuali.

Il monitoraggio effettuato da Arpac avrà la durata di due anni e riguarderà le aree dello scalo partenopeo maggiormente sottoposte a rischio inquinamento da parte delle navi ormeggiate. I rilevamenti avverranno tramite un laboratorio mobile e con campionamento di polveri sottili, per le successive determinazioni analitiche.

Al termine dei due anni, che partono a decorrere dalla data di sottoscrizione del protocollo, l'ARPAC presenterà i risultati, oltre che all'AdSP, alla Giunta Regionale della Campania e alla Città Metropolitana. Al termine del primo anno di indagini l'ARPAC trasmetterà una relazione intermedia.

“Ritengo importante aver firmato oggi il protocollo- ha dichiarato Pietro Spirito- perché il nostro impegno è, nelle more dell'attuazione degli interventi già previsti per rendere il nostro scalo più ambientalmente compatibile, verificare in quali zone si concentra – ed a quale grado di intensità – l'inquinamento da polveri sottili. E' un passo importante, perché il porto è parte integrante della città e per noi è prioritario contribuire alla qualità della vita dei napoletani.”

Il Commissario Arpac, Luigi Stefano Sorvino, ha affermato che: “L'Arpac contribuisce con l'attività di monitoraggio della qualità dell'aria nel porto di Napoli alla tutela della salute in un'area con importanti flussi turistici. La sinergia tra Enti consentirà di migliorare la conoscenza dello stato ambientale in un'ottica di gestione sostenibile delle grandi infrastrutture. I dati via via acquisiti saranno resi disponibili sui siti istituzionali dell'Agenzia e dell'Autorità”.

Il Nautilus

BRINDISI, «INVESTIRE SU COMPETENZE PER LA BLUE ECONOMY»

Brindisi-«Mettere nelle condizioni i ragazzi di acquisire conoscenze e competenze per essere realmente competitivi con una concorrenza ormai globale». Così l'assessore regionale Sebastiano Leo ha spiegato durante l'incontro di questa mattina con i giornalisti nelle sale dell'Autorità portuale di Brindisi, l'obiettivo del nuovo corso per «Tecnico superiore della Gestione delle infrastrutture logistiche nei porti turistici» avviato qualche settimana fa dall'Its Logistica Puglia in partenariato con l'istituto «Carnaro Flacco».

Il corso biennale, completamente gratuito e riservato ai diplomati, crea figure professionali in grado di supportare il responsabile del porto turistico curando l'organizzazione e il coordinamento di tutte le attività e i servizi. Ha il compito di gestire l'accoglienza nei porti turistici sia delle unità da diporto che delle persone, coordinando con competenza gli operatori che svolgono i diversi servizi in banchina, in mare e nel disbrigo delle pratiche amministrative. Ma non solo. Al termine del percorso di studi, strutturato in 1800 ore di cui circa la metà vissute in stage nelle imprese del settore, i corsisti saranno in grado di ottimizzare i magazzini e gli stock di materiali e seguire le opere di manutenzione relativi alle infrastrutture portuali e monitorare le voci di costo relative all'andamento economico contribuendo alla determinazione della politica dei prezzi. Una figura che quindi avvicina sempre di più il territorio brindisino ad assumere un ruolo centrale nella «Blue Economy» di Puglia. «È un momento importante – ha aggiunto Leo – si deve lavorare in sinergia e fare squadra: tutti noi dobbiamo avere un unico obiettivo e cioè alzare le competenze dei nostri ragazzi. La Regione ci mette tante risorse e anche gli imprenditori dovrebbero iniziare ad investire nel sistema Its. È arrivato il momento di puntare sulla qualità». Alla conferenza stampa è intervenuto anche Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale: «Fare Blue Economy significa agire come gli ecosistemi in natura e quindi la visione è creare formazione coniugando un metodo economico connesso alla logistica e alla portualità. Brindisi – ha aggiunto Patroni Griffi – ha un problema di riconversione industriale e per superarlo possiamo guardare a esempi europei come Anversa, Rotterdam, Amsterdam per capire come sfruttare l'economia circolare applicata alla portualità».

Per Silvio Busico, presidente dell'Its Logistica Puglia, «il sistema Its è il migliore per creare filiere: abbiamo accolto la richiesta del territorio di lanciare questo progetto a Brindisi, e dalla rete sul territorio siamo riusciti a tirare fuori quest'idea brillante. Crediamo fortemente in aspetti innovativi e tecnologie alternative: stiamo lanciando i primi laboratori di «realtà aumentata» in Puglia e nuove tecnologie per attrarre i corsisti, ma anche le imprese. I risultati – ha evidenziato Busico – finora ci hanno dato ragione: i primi corsi hanno garantito l'assunzione immediata di quasi l'80% dei corsisti e vogliamo replicare questo successo anche a Brindisi». L'incontro con la stampa è stato aperto dal sindaco Riccardo Rossi che ha sottolineato come «oggi tutti i processi produttivi necessitano di capitale umano formato e competente: viviamo nell'economia della conoscenza, rispetto a 40 anni fa alla forza lavoro serve conoscenza, innovazione e come amministrazione comunale puntiamo molto su formazione, ricerca e innovazione». Infine Alfredo Malcarne, Presidente nazionale di Assonautica Italiana, ha spiegato che «abbiamo tanto da investire: l'accoglienza turistica e nautica sulla piattaforma pugliese posso essere il grande rilancio nella prossima stagione. Le attività di formazione sono sempre benvenute e come Camera di Commercio – ha concluso – le abbiamo sempre sostenute incoraggiate».

«La 'ndrangheta nei porti Ue»

Da Gioia Tauro ad Anversa la rete del riciclaggio tra Olanda e Germania

Nei porti di Rotterdam e Anversa «i sistemi di controllo sono più blandi», per questo la «'ndrangheta ha delocalizzato l' arrivo di sostanze stupefacenti dal porto di Gioia Tauro».

Così il presidente della Commissione parlamentare antimafia, Nicola Morra, che a Radio24 ha commentato la maxi inchiesta contro la 'ndrangheta della Procura di Reggio Calabria, che ha portato all' arresto di 90 persone in Italia, Olanda, Germania, Belgio e Sud America. «La prima operazione condotta con efficacia e con successo da vari organismi internazionali», ha aggiunto Morra. Ma non solo. Perché l' indagine della Procura di Reggio Calabria ha ricostruito un «sistema» di riciclaggio a più livelli sparso in tutta Europa.

Si tratta di accertamenti tecnici svolti dal nucleo Valutario della Guardia di finanza, che ha tracciato flussi di denaro provento del traffico internazionale di cocaina, che andavano a finanziarie imprese nel settore alimentare.

Così sono emersi i «numerosi investimenti nella ristorazione sia in Olanda che in Germania, così come emerso anche sul versante dell' attività di indagine olandese condotta dal Fiod e dalla Polizia Giudiziaria Nazionale Olandese».

Una «lavanderia» dei soldi gestita dalle ndrine, che incassavano denaro provento del traffico di cocaina per poi riciclarlo. Il Grande manovratore di capitali illeciti sarebbe stato Giovanni Giorgi, punto di riferimento delle cosche di San Luca, come i Pelle-Vottari e Romeo, Cua-letto e Ursini e Gioiosa Jonica. Giorgi, secondo gli atti, «si occupava degli obiettivi da perseguire nel settore delle attività di ristorazione da rilevare in Nord Europa (Germania ed Olanda), utilizzate come basi logistiche dei narcotraffici di cocaina, cui lo stesso Giorgi era partecipe; si occupava inoltre, delle intestazioni fittizie di ristoranti, gelaterie e pizzerie da rilevare o avviare per inserirvi esponenti delle famiglie di 'ndrangheta quali soci occulti ed ancora organizzava e predisponendo il danneggiamento volontario di dette strutture, al fine di ricavare proventi dalle truffe alle assicurazioni e di ripulire i soldi investiti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, ora è guerra tra poveri In Mct tanti gli scenari aperti

La società potrebbe riaprire l' iter per i licenziamenti

Gioia Tauro Si è innescata una nuova bomba sociale al porto di **Gioia Tauro**. I ricorsi accolti dai giudici del lavoro del Tribunale di Palmi contro i licenziamenti disposti dalla società che gestisce lo scalo calabrese, Medcenter Container Termina, sono già circa 100. Bisogna attendere fino a febbraio per avere il quadro completo dell' esito contenzioso ma la strada sembra tracciata e rischia di provocare nuove tensioni.

Giusto qualche giorno e si saprà nel dettaglio che cosa succederà in Medcenter. Al primo ricorso vinto nei mesi scorsi l' azienda ha proceduto al reintegro con contestuale licenziamento di una unità, poi collocata nell' Agenzia del lavoro portuale. Adesso i numeri sono tanti e poiché i giudici hanno condannato al risarcimento con 12 mensilità detratta la somma percepita a titolo di indennità di mancato avviamento, l' azienda terminalista dovrà sborsare un sacco di soldi.

Una situazione che preoccupa e non poco i vertici anche perché le perdite accumulate negli ultimi anni sono già tante e l' ulteriore esborso di risorse, senza peraltro guadagni, potrebbe avere ripercussioni economiche catastrofiche. Per non parlare del fatto che a ogni nuovo licenziamento disposto per adempiere alla pronuncia del Tribunale ci sarà un ulteriore ricorso.

Un quadro complesso e forse inatteso che vede ovviamente vincitori a breve termine con la spada di Damocle di essere nuovamente licenziati: i lavoratori, e sicuramente una perdente (almeno fino a ora): Medcenter. Il pool di avvocati di Milano chiamati per difendere le ragioni societarie ha perso contro i legali Sabina Pizzuto e Concetto Pirrottina e tanti altri che hanno assistito i lavoratori.

I giudici hanno criticato la scelta dei criteri in base ai quali è stata stilata una graduatoria e in qualche caso addirittura è stato ritenuto non legittimo l' operato del direttore generale che non avrebbe avuto titolo per gestire la procedura. Poco cambia: azienda battuta. E non è la prima volta perché nel 2011 Mct fu costretta a una maxi conciliazione con oltre 250 operai che erano stati chiamati con contratti a tempo determinato poi prorogati fino al punto di far maturare il diritto all' assunzione. Molti di loro sono stati poi licenziati e adesso ritorneranno a lavorare (ma parecchi sono orientati anche a rinunciare al reintegro chiedendo ulteriori 15 mensilità).

-segue

La storia si ripete e l'azienda è costretta ancora una volta a ripensamenti.

Così come sono costretti a una seria riflessione i sindacati che avevano firmato l'accordo e che adesso possono essere considerati sconfitti. Adesso gli scenari sono i più disparati. Nei prossimi giorni partiranno le messe in mora per i reintegri. Mct ovviamente non può tenere tutti. Quindi si procederebbe con tanti che entrano e tanti che escono ma pesano i risarcimenti e se la situazione aziendale non lo consentirà si potrebbero profilare altri tagli.

a. n.

Riforma porti, Pd e FI insistono: «Reggio vada con Gioia Tauro»

Catanzaro «Grazie all' incessante impegno di Forza Italia, coordinato dal deputato Francesco Cannizzaro, i porti della Calabria saranno organizzati rispetto alle caratteristiche economiche del territorio». È quanto si afferma in una nota del gruppo di Forza Italia della Camera. «La commissione Trasporti della Camera - si aggiunge - ha infatti accolto le indicazioni dei parlamentari azzurri Giorgio Mulè e Diego Sozzani ed approvato il parere al DI fiscale nel quale si dice con chiarezza di "ricomprendere i porti di Gioia Tauro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria nell' ambito di competenza di un' unica **Autorità portuale** calabrese, in una prospettiva di sviluppo commerciale, pur differenziando le peculiarità della realtà dello Stretto di **Messina** rispetto alle altre». Esulta anche la deputata del Pd Enza Bruno Bossio: «La commissione Trasporti della Camera ha fatto propria la posizione che ho espresso a nome del Pd sulla paventata istituzione di una ulteriore **Autorità di sistema portuale** che assorbirebbe, su **Messina**, anche i porti calabresi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, sottraendoli a Gioia Tauro».

Ribadita l' importanzadi mantenere in vita un' unica **Autorità** calabrese.

Porti: B. Bossio, Reggio e Villa S.G. rimangono con Gioia Tauro

"Istituzione Autorità Stretto crea confusione e incoerenza

CATANZARO, 6 DIC - "La commissione Trasporti della Camera oggi ha fatto propria oggi la posizione che ho espresso a nome del Pd sulla paventata istituzione di una ulteriore Autorità di sistema portuale, denominata dello Stretto, che assorbirebbe, su Messina, anche i porti calabresi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, sottraendoli a Gioia Tauro". Lo afferma, in una dichiarazione, la deputata del Pd Enza Bruno Bossio.

"La commissione, infatti - prosegue Bruno Bossio - nel parere sul Dl Fiscale ha assorbito la mia osservazione sull'illegittimità della norma contenuta nel disegno di legge non solo sul piano formale, perché non prevede il necessario coinvolgimento delle Regioni competenti, quanto su quello sostanziale, perché smantella l'attuale sistema unico di gestione dei porti calabresi, tra l'altro inclusi nell'area della Zes, inserendo così elementi di confusione, disorganizzazione e incoerenza territoriale ed economica".

il contenzioso. Ieri la sentenza del Tar che chiude la "partita" della sede: accolto il ricorso dello scalo megarese

Autorità portuale, la spunta Augusta

Le nuove ragioni. Per il ministero l'individuazione di Catania aveva carattere transitorio

Siracusa. Per il Tar Sicilia, sede di Catania, è «cessata la materia del contendere»: la sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale torna definitivamente ad Augusta. È giunta la sentenza sulla vicenda che ha visto contrapposti per quasi due anni i porti di Catania e Augusta sulla sede dell' **Autorità portuale**. La terza sezione del Tar, presieduta dal giudice Daniele Burzichelli, ha accolto il ricorso di Assoporto Augusta che aveva impugnato il decreto del ministero delle Infrastrutture, a suo tempo guidato da Graziano Delrio, che individuava anche nel **porto** di Catania la sede dell' Authority, stabilendo una sorta di alternanza biennale col **porto** megarese.

Il colpo di scena processuale in realtà era già arrivato con l' ultima udienza, quella dello scorso 6 novembre. In quell' occasione l' Avvocatura dello Stato aveva chiesto la cessazione della materia del contendere allegando, a supporto, una nuova attestazione del ministero delle Infrastrutture. A firma del capo di gabinetto Gino Scaccia, il ministero dichiarava che l' individuazione del **porto** di Catania avrebbe avuto solo «carattere meramente transitorio». E, pertanto, l' intento dell' attuale governo sarebbe stato quello di mantenere la sede laddove era stata individuata nel precedente decreto, vale a dire ad Augusta. «L' intendimento dell' amministrazione - queste le parole del capo di gabinetto del ministero riportate nel documento depositato al Tar - è quello di mantenere la sede dell' **Autorità di sistema portuale** nella sede individuata dal decreto legislativo del 4 agosto 2016 n. 169» e, quindi ad Augusta, unico **porto** Core della Sicilia orientale. Per il tribunale amministrativo catanese, ieri, si è trattato dunque di prendere atto di qualcosa che era intervenuta a mettere d' accordo tutte le parti. Al decreto Delrio, del 25 gennaio 2017, era seguita una sollevazione di tutte le parti sociali, politiche e imprenditoriali della provincia di Siracusa, mossa a dimostrare che Catania non avesse i requisiti tecnici necessari a farsi sede di **Autorità portuale**. Si puntò il dito contro un presunto disegno politico all' interno del partito di governo. La vicenda aveva assunto anche toni kafkiani, con l' ex governatore Rosario Crocetta a scandalizzarsi pubblicamente per la decisione del governo, mentre il ministro Delrio lo sbugiardava pubblicando sul sito del dicastero il documento con il quale proprio Crocetta aveva fatto richiesta del cambio di sede.

-segue

Soddisfatto il sindaco di Augusta, Cattina Di Pietro, già dalla nuova attestazione del governo che preannunciava la sentenza di ieri: «Conferma - aveva detto Di Pietro - quello che è sempre stato il nostro forte convincimento sul tema. Siamo molto felici che la città di Augusta continui ad essere sede di **Autorità di sistema portuale**, avendone tutti i requisiti, e che alcuni maldestri tentativi a danno della nostra città siano miseramente falliti». Soddisfatto anche il senatore augustano del M5s, Pino Pisani: «La sede resta definitivamente ad Augusta - ha detto - e non poteva essere altrimenti. Tranne che per alcuni esponenti dei vecchi governi Pd nazionale e regionale che, con un colpo di mano, avevano ribaltato le prescrizioni europee in tema di porti».

Massimiliano Torneo.

Augusta| Protocollo d' Intesa tra Adsp della Sicilia orientale e Libero Consorzio di Siracusa. - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

*Firmato un protocollo d' intesa con l' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale** Augusta -Catania e il **Libero consorzio comunale di Siracusa**. L' Adsp stanzierà un contributo per la messa in sicurezza la via d' accesso al porto. Un importante protocollo d' intesa tra il Libero Consorzio*

Un importante protocollo d' intesa tra il Libero Consorzio Comunale di Siracusa e l' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale**, Augusta -Catania è stato sottoscritto, questa mattina, dal commissario straordinario dell' Ente di via Roma, Carmela Floreno e dal presidente dell' Adsp **Andrea Annunziata**. Al centro del protocollo, i lavori di rifacimento della bretella, di proprietà del Libero consorzio comunale di Siracusa, che costituisce l' unica via di accesso al porto commerciale di Augusta. Il protocollo prevede che l' **Autorità di sistema portuale** eroghi un contributo al Libero Consorzio comunale per eseguire gli interventi che occorrono per mettere il viadotto in sicurezza.

Positivo il bilancio di fine anno tracciato dall' AdSP del **mare di Sicilia Orientale**

Dalle crociere ai traghetti, non si ferma la crescita dei porti di Catania e Augusta

E ora si punta a confermare il trend incoraggiante della stagione crocieristica etnea

CATANIA - È un bilancio di fine anno positivo quello dell' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale**. La movimentazione pax e merci nel porto di Catania ha assistito a un trend positivo di crescita, sia per quanto riguarda le navi da crociera, che per il traffico traghetti. I numeri del Porto di Augusta si attestano anch' essi nella media degli ultimi anni, mantenendo quindi un' alta percentuale di imbarco e sbarco di rinfuse liquide e solide. Parlando di compagnie, la Grimaldi Lines, relativamente al carico merci, opera a Catania su due terminal proprietari, uno destinato al traffico Ro -Ro ed uno alle autovetture. Per quanto riguarda il traffico Short Sea Ro/Ro, Catania serve direttamente i porti di Genova, Livorno, Salerno, Malta, Brindisi e Ravenna. Il traffico Deep Sea scala invece, in transhipment su Salerno, i principali porti del Mediterraneo, del Nord Europa e dell' Africa Occidentale. Il trasporto passeggeri è invece una novità di quest' anno; a partire da aprile 2018, infatti, Grimaldi ha istituito una tratta giornaliera Ro/Ro - Ro/Pax da e per Salerno e la domenica da e per Malta.

I dati di fine anno per Grimaldi Lines operante a Catania sono interessanti, il 2018 si chiuderà infatti con un numero stimato di circa 60.000 passeggeri ed una movimentazione di circa

200.000 trailer, con un incremento del 10% rispetto allo scorso anno e di circa 90.000 autovetture.

Per quanto riguarda il 2019, Grimaldi Lines ha in programma il varo di nove navi Ro/Ro, chiamate "Grimaldi Green 5th Generation" (GG5G), che avranno una lunghezza di 238 metri e saranno capaci di trasportare oltre 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer.

Avranno un **sistema** di alimentazione ibrida con l' uso di combustibili fossili tradizionali durante la navigazione e di energia elettrica durante la sosta in porto.

Anche Tirrenia, compagnia del gruppo Onorato, diventa sempre più forte in **Sicilia**, conquistando una quota rilevante del mercato merci. In settembre le navi impegnate sulla rotta Genova -Livorno -Catania - Malta hanno registrato un incremento superiore al 46% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, trasportando 266.000 metri lineari di carico, in particolar modo semirimorchi oltre a

-segue

"guidato" e auto nuove. I collegamenti **marittimi** da e per la **Sicilia** hanno base nel Terminal Catania Port Services gestito direttamente dal gruppo Onorato. L' hub di Catania ha già registrato su base annua un incremento di traffico di oltre il 20% per le due nuove rotte per Malta e Napoli.

A Catania la stagione crociera stica 2018 si chiude con 73 toccate nave e 110.000 passeggeri, che diventeranno rispettivamente 110 toccate e 222.000 pax nel 2019, con un notevole trend di crescita che sembra finora mantenersi costante anche per la stagione 2020. Nell' ottica del raggiungimento e del mantenimento di questi obiettivi, è in programma anche un profondo restyling del terminal crociera, che possa renderlo ancora più fruibile e gradevole per i crocieristi sbarcanti, imbarcanti o in transito.

Il Porto di Catania si sta inoltre preparando per affrontare il cosiddetto gigantismo navale delle nuove navi da crociera, attrezzando banchine e fondali per ospitare navi di lunghezza superiore ai 300-350 metri.

Il Porto di Augusta continua ad essere il più importante polo petrolchimico in Europa. Nel primo semestre 2018 si sono registrate, tra im barchi e sbarchi, 10.597.455 tonnellate di rinfuse liquide e 477.741 tonnellate di rinfuse solide, con una lieve flessione del 9% rispetto al 2017, ma si prevede di chiudere l' anno in conformità agli anni precedenti, con un totale fra rinfuse liquide e solide che si attesterà fra i 24 ed i 26 milioni di tonnellate.

Si chiude quindi un anno di intenso lavoro, proficuo e ricco di soddisfazioni che lascia auspicare un 2019 ancora più entusiasmante. La crescita del traffico merci e passeggeri, le importanti opere di infrastrutturazione in progetto a Catania e ad Augusta e il grande apporto che deriva dal lavoro delle imprese **portuali**, dei concessionari e di tutti gli operatori **portuali** in generale, creano una visione molto ottimistica per i risultati certamente positivi del prossimo anno.

Zes, l' Autorità Portuale di Messina propone anche le "aree a vocazione turistica"

Il gruppo di lavoro dell' Ente portuale, ha redatto nei mesi scorsi un primo rapporto dettagliato sulle aree che potrebbero essere oggetto dei benefici economici, finanziari e amministrativi previsti dall' istituzione della ZES a Messina: arriva la proposta anche per il riconoscimento delle aree a vocazione turistica

Procede l' impegno dell' Autorità Portuale di Messina per assicurare anche al territorio messinese le opportunità di sviluppo possibili grazie all' attivazione della Zona Economica Speciale di prossima istituzione da parte della Regione Siciliana. Il Segretario Generale Ettore Gentile ha partecipato Venerdì 30 novembre a Palermo ad un incontro ristretto fra i componenti la cabina di regia regionale, istituita con deliberazione della Giunta n. 145 del 28 marzo scorso con il compito di elaborare il Piano di Sviluppo strategico propedeutico alla richiesta di istituzione delle ZES siciliane da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri per la definitiva istituzione. Come si ricorderà l' Autorità portuale di Messina per volontà espressa del Presidente della Regione Siciliana è stata inserita a pieno titolo nella "cabina di regia" per l' istituzione della ZES (Zona Economica Speciale). L' Autorità Portuale si è mossa da tempo e sta dedicando grande attenzione e impegno per garantire che anche Messina e Milazzo con i territori comunali interessati possano essere incluse in questo importante progetto. Si tratta infatti di una straordinaria opportunità di crescita economica ed occupazionale grazie all' obiettivo di attrarre investimenti anche internazionali e di facilitare l' insediamento di nuove realtà industriali in contesti che possiedono tale vocazione oltre che assicurare i benefici di legge a quelle già insediate e produttive. L' AP ha anche proposto soluzioni per la rimozione dei vincoli normativi che gravano sulle aree SIN e confliggono con gli obiettivi di deregolamentazione assegnati dal legislatore alle zone economiche speciali. Il gruppo di lavoro formato dalle professionalità interne all' Ente portuale, appositamente costituito su input del Commissario **Antonino De Simone**, ha redatto nei mesi scorsi un primo rapporto dettagliato sulle aree che, rispondendo alle caratteristiche imposte dalla normativa vigente, potrebbero essere oggetto dei benefici economici, finanziari e amministrativi previsti dall' istituzione della ZES. Il dossier riflette una visione del sistema delle attività produttive nel territorio messinese, e contiene, fra l'

-segue

altro, una descrizione del contesto economico, le attività che si intendono promuovere e di specializzazione territoriale che si potrebbero rafforzare. Il documento è anche il risultato dei suggerimenti nati dal confronto attivato dall' Autorità portuale, in collaborazione con la Camera di Commercio, con gli stakeholders locali. I Comuni della circoscrizione portuale, i sindacati, Confindustria, l' Università e alcuni ordini professionali sono stati infatti chiamati a offrire il loro contributo in termini di idee e approfondimenti al fine di pervenire ad una proposta il più possibile condivisa e articolata. In occasione del recente incontro della cabina di regia l' Autorità portuale, coadiuvata anche dall' esperto identificato dalla Regione Siciliana, sta proponendosi di aggiungere anche le aree a vocazione turistica a quelle precedentemente indicate. L' AP esprime fiducia sull' esito positivo anche di questa ulteriore importante iniziativa, da alcuni anni promossa dall' Ente a livello regionale e nazionale, che ha stimolato la partecipazione di tutti gli attori istituzionali e non e che ha visto soprattutto nel Presidente della Regione Siciliana un interlocutore attento e sensibile alle aspettative ed alle esigenze del territorio.

Il 18 dicembre la decisione finale sul Prg del porto

Quasi sessant'anni d'attesa stanno per concludersi. Il 18 dicembre la Commissione Vas di Palermo dovrebbe ufficializzare il via libera alla Valutazione ambientale strategica sul Piano regolatore portuale, poi si attenderà l'ultimo passaggio, in sede di Comitato regionale urbanistico. All'inizio del 2019 il Prg del porto dovrebbe finalmente essere restituito da Palermo. Si tratta di uno strumento essenziale per sbloccare piani, programmi, progetti di fondamentale rilevanza per Messina, dalla cittadella fieristica al Patto per la Falce, dalla riconversione della Rada San Francesco alla riqualificazione e valorizzazione di tutto il litorale centro-sud della città.

Ad annunciare la data è stato ieri il segretario generale dell'Autorità portuale Ettore Gentile, intervenuto nel corso di Messinpiazza, la trasmissione di approfondimento andata in onda su Rtp e condotta da Salvatore De Maria. Gentile si è detto fiducioso sull'esito della Vas curata dai due progettisti Francesca Moraci e Giovanni Leonardi. La causa principale dei ritardi registrati in questi ultimi mesi ha riguardato le aree della Marina Militare ricomprese nel Prg portuale. Ma adesso le questioni sembrano essere state risolte. Vi

sono state anche le osservazioni e opposizioni presentate da Legambiente e dal movimento Cambiamo Messina dal basso, che hanno criticato alcune previsioni inserite nel Piano. Anche su questo versante, comunque, la Regione pare abbia fatto le proprie valutazioni in linea con le soluzioni proposte dai progettisti per armonizzare gli interventi futuri in un contesto di sviluppo sostenibile e di tutela ambientale e paesaggistica.

Uno dei punti più controversi era quello relativo all'ampliamento degli approdi di Tremestieri, ma di fatto, con l'avvio del cantiere del nuovo porto, i problemi sul tappeto sono stati affrontati e risolti. Per quanto concerne la Falce, già in partenza così come stabilito nell'accordo firmato dal Comune e dall'Autorità portuale si è provveduto a modificare le indicazioni originarie del Piano, riducendo le quantità edificatorie e mitigando gli impatti di opere che dovrebbero, comunque, servire alla rigenerazione urbana della Zona falcata.

Tra gli altri punti di forza del Prg portuale, va ricordata la riqualificazione dell'area occupata dall'ex stazione di Degassifica, dove è previsto un polo turistico collegato al grande Parco che dovrebbe aver luogo nella Real Cittadella, il cui progetto di recupero costituisce un altro dei capisaldi del nuovo waterfront di Messina.

Bisogna avere il coraggio delle idee, stroncare la speculazione selvaggia (oltretutto fine a se stessa,

-segue

perché lascia sempre desertificazione e povertà, dopo un apparente illusorio benessere) ma non bloccare ogni possibile investimento in grado di fare del porto e dell'affac - cio a mare la chiave di volta per il riscatto di Messina. L'attuazione del Prg portuale, dopo sei decenni d'attesa, potrebbe essere una delle basi concrete sulle quali ri-progettare il futuro della nostra città, tenendo conto anche dell'importanza che ha il mantenimento dell'autonomia dei porti di Messina e Milazzo con la creazione della XVI Autorità di sistema dello Stretto.

Informazioni Marittime

Messina, l'Autorità portuale prepara il dossier sulla Zes

Il documento è anche il risultato dei suggerimenti nati dal confronto con gli stakeholders locali

L'Autorità Portuale di Messina si attiva per la prossima istituzione della **Zona Economica Speciale**. Il segretario generale Ettore Gentile ha partecipato la settimana scorsa a Palermo ad un incontro ristretto fra i componenti la cabina di regia regionale, istituita a marzo con il compito di elaborare il Piano di Sviluppo strategico propedeutico alla richiesta di istituzione delle ZES siciliane da presentare al presidente del Consiglio dei Ministri per la definitiva istituzione.

Il **gruppo di lavoro** appositamente costituito su input del Commissario Antonino De Simone, ha redatto nei mesi scorsi un **primo rapporto dettagliato** sulle aree che, rispondendo alle caratteristiche imposte dalla normativa vigente, potrebbero essere oggetto dei benefici economici, finanziari e amministrativi previsti dall'istituzione della ZES. Il dossier riflette una visione del sistema delle attività produttive nel territorio messinese, e contiene, fra l'altro, una descrizione del contesto economico, le attività che si intendono promuovere e di specializzazione territoriale che si potrebbero rafforzare. Il documento è anche il risultato dei suggerimenti nati dal confronto attivato dall'Autorità portuale, in collaborazione con la Camera di Commercio, con gli stakeholders locali.

I Comuni della circoscrizione portuale, i sindacati, Confindustria, l'Università e alcuni ordini professionali sono stati infatti chiamati a offrire il loro contributo in termini di idee e approfondimenti al fine di pervenire ad una proposta il più possibile condivisa e articolata. In occasione del recente incontro della cabina di regia l'Autorità portuale, coadiuvata anche dall'esperto identificato dalla Regione Siciliana, sta proponendosi di aggiungere anche le **aree a vocazione turistica** a quelle precedentemente indicate.

Porti: Tar, Autorità Sicilia orientale resta ad Augusta

Assoporti, decisione dopo dichiarazione ministro Toninelli

CATANIA, 7 DIC - Resterà ad Augusta la sede dell'Autorità di sistema mare della Sicilia orientale, che era stata trasferita a Catania. Lo ha deciso il Tar di Catania che ha preso atto della dichiarazione del ministero dei Trasporti "di voler mantenere la sede" nel porto del Siracusano e "chiesto la cessazione della materia del contendere". Lo rende noto la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè, che parla di una "buona notizia" che "mette definitivamente la parola fine a questa lunga vicenda generata da un pasticcio politico sull'asse Regione Sicilia e Governo nazionale".

"Ringraziamo la città di Augusta - aggiunge - che ha saputo combattere questa battaglia, un ringraziamento agli avvocati Giovanni Randazzo, Marco de Benedictis e Gaetano Spitaleri, che ci hanno supportato, i sindaci di Augusta, Priolo e Melilli, che hanno preso posizione e condiviso il ricorso, ai parlamentari che hanno accolto l'invito di Assoporto Augusta di portare la questione all'attenzione del nuovo ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli che - conclude Marina Noè - a differenza del suo predecessore, ha deciso di ripristinare la legalità". (ANSA).

«Il Governo ci aiuti a spendere presto i nostri soldi»

«Edoardo Rixi ha ragione quando dice che il nostro problema non è quello di trovare le risorse ma di spenderle in tempi compatibili con le esigenze di mercato. Dateci anche meno soldi, ma consentiteci di spendere velocemente quelli che abbiamo». È questo l'appello che Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, rivolge al viceministro dei Trasporti dopo aver letto la sua [intervista su PortNews](#).

A mancare sono insomma processi burocratici semplificati che consentano ai vertici delle AdSP di appaltare in tempi ragionevoli le opere pubbliche programmate: «Anche solo per realizzare un dragaggio siamo costretti ad attendere un anno prima di avere tutte le carte a posto... E non è pensabile che tutte le opere strategiche marittime debbano essere sottoposte a valutazioni paesaggistiche come se fossero abitazioni di privati costruite sul litorale».

A dirla tutta, Deiana una soluzione per superare l'eterna *impasse* amministrativa ce l'avrebbe: «Dateci un assetto speciale o derogatorio, per esempio mutuando forme di semplificazione come alcune di quelle di cui gode RFI per le opere infrastrutturali, oppure consentiteci di ricorrere all'istituto del silenzio-assenso per le autorizzazioni paesaggistico-ambientali che spesso impattano in modo decisivo sui tempi di realizzazione delle opere. Sono questi gli strumenti che dovremmo avere per aggredire veramente i traffici portuali e dare risposte in tempi rapidi, così come si attendono i *big operator*».

Per funzionare meglio, i sistemi portuali non necessitano infatti di chissà quali modifiche a livello di *governance*: «Trovo poco appassionante la diatriba sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema».

Come mai? «Se diventassimo delle Spa – una soluzione che si sta peraltro diffondendo a livello comunitario – tutti gli interventi pubblici nei nostri porti sarebbero assoggettati a una verifica preventiva sugli aiuti di Stato. Se qualcuno pensa di acquistare una maggiore agibilità operativa grazie al modello società per azioni tenga conto che potrebbe passare dalla padella alla brace».

Per Deiana la priorità resta così sempre la stessa: potersi muovere agilmente in un mercato globale sempre più veloce. Gigantismo navale e processi di concentrazione oligopolistica stanno mettendo in ginocchio molti porti, soprattutto quelli di *puretranshipment*: «Le prime venti compagnie controllano oggi il 90% del traffico complessivo» osserva Deiana. «Le navi poi sono sempre più grandi: nel 2007 una nave da 11mila TEU era considerata enorme, oggi siamo invece arrivati a toccare quota 23 mila TEU».