



## Primo piano:

**"...La "guerra" del porto sui tavoli ministeriali..."**

(Il Telegrafo, Il Secolo XIX, Corriere della Sera)

**"...Coordinamento segretari generali....." (Corriere Marittimo)**

## Notizie dai Porti:

### Genova:

**"...Genova crociere da record nel 2019..."**

(Il Secolo XIX, Messaggero Marittimo)

**"...Traghetti a Genova crollano passeggeri per la Sardegna..." (Ansa)**

### Livorno:

**"...Caos Livorno, Confitarma attacca Messina..."**

(Il Secolo XIX, Seareporter, Pressmare)

**"...Il comitato sul porto proposto da Rossi..." (Il Tirreno)**

### Napoli:

**"...Fronte unico per ZES Campania..." (Ansa)**

### Taranto:

**"...Intervista al Prof. Avv. Sergio Prete, presidente AdSP Mar Ionio..."**

(Il Nautilus)

### Brindisi

**"...Ilega: "vasca di colmata di Costa Morena sia convocato un consiglio monotematico..." (Brindisi Time, Brindisi Oggi, news Spam)**

### Gioia Tauro:

**"...Gioia tauro, in 2018 -6% movimentazione container..." (Ansa)**

### Trieste:

**"...Il porto Franco di trieste compie 300 anni..." (Ansa)**

## Notizie dai porti italiani ed esteri

## La 'guerra' del porto sui tavoli ministeriali Rixi convoca le parti

*Il viceministro chiama le due Autorità*

SARÀ il viceministro ai trasporti e infrastrutture, Edoardo Rixi, genovese, a gestire la patata bollente dello scontro in atto nel nostro porto tra Autorità marittima e **Autorità portuale** sulle concessioni demaniali: scontro che con il 'salto di qualità' costituito dall'ingresso della magistratura penale rischia di provocare lunghe attese per le soluzioni.

Il viceministro con delega del ministro Toninelli ai problemi portuali convocherà probabilmente la prossima settimana le parti, ovvero le due Autorità, per cercare una soluzione non traumatica. E anche per avere gli elementi necessari a rispondere all'interpellanza recente del gruppo di FdI che ha messo sotto accusa il comandante del porto. La decisione di Rixi ci è stata confermata ieri dalla sua segreteria, che ha già preso contatto con le parti.

### L'INCONTRO

La prossima settimana vertice a Roma per cercare una soluzione 'non traumatica'

Sulla vicenda, sempre più ingarbugliata si innesta anche il ripetuto invito dell'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi livornesi, perché sia convocato un 'tavolo' presso **Autorità portuale** nel quale chiarire anche sul piano delle norme e su quello delle consuetudini annesso il sistema delle concessioni: e specialmente per appurare se le varie modifiche della legge 84/94 non abbiano di fatto ridotto il diritto della Porto 2000 ad operare come agente unico in porto nel campo dei passeggeri di traghetti e crociere.

IERI nell'agone è scesa infine Confindustria,

anche in evidente - ma non dichiarata - contrapposizione con le recenti dichiarazioni di Assarmatori, che tra l'altro hanno portato a una minacciata vertenza penale da parte del terminalista livornese Sintermar. Confitarma contesta che si stiano facendo valutazioni sulla legittimità o meno degli atti livornesi quando è ancora in corso l'indagine della magistratura.

«Compito di un'associazione di categoria - afferma Confitarma - è di tutelare l'interesse dei propri associati, ma non di intervenire in situazioni di tipo commerciale tra due o più aziende, usando armi improprie a difesa dei propri associati».

Confitarma auspica dunque «che si favorisca un dialogo sia locale che centrale al fine di individuare una soluzione per l'interesse della collettività e non del singolo soggetto coinvolto».

A.F.



Le posizioni

### Il ministero

Il viceministro Edoardo Rixi, con delega ai problemi portuali, convocherà probabilmente la prossima settimana le due Autorità

### Asamar

Gli agenti marittimi livornesi chiedono un tavolo per chiarire sul piano delle norme e delle consuetudini il sistema delle concessioni

### Confitarma

«Si favorisca un dialogo per individuare una soluzione per l'interesse della collettività e non del singolo»



**ESPERTO**  
Edoardo Rixi, sottosegretario al ministero dei trasporti e infrastrutture, con delega alla portualità

# Il Secolo XIX

---

LA SPEZIA, VENEZIA E NAPOLI

## Migranti, Toninelli striglia i presidenti ribelli dei porti

Sono stati convocati ieri al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per una richiesta urgente di chiarimenti, i presidenti dei porti di Napoli-Salerno, Venezia e La Spezia. Nel corso del colloquio, presente anche il viceministro Rixi, «è stato rappresentato il disappunto del Ministro Toninelli per le dichiarazioni rese alla stampa» dai presidenti sul tema migranti.

## Migranti, Conte rivendica la linea «È stato un fatto eccezionale»

Il premier: resta la fermezza. Nuovo scontro tra Salvini e Malta

ROMA A dispetto del popolo dei social che ha riversato sui suoi profili centinaia di critiche e anche molte volgarità, a dispetto dello scontro con Salvini che alla fine è rientrato, ma non a dispetto della «linea di fermezza del governo», ieri Giuseppe Conte ha rivendicato il proprio ruolo, confezionando il terzo video personale in sette mesi di governo.

Un video (i due precedenti erano per difendersi dalle accuse sul concorso universitario e per un primo bilancio alla guida dell'esecutivo), in cui Conte in sostanza rivendica il lavoro fatto, derubrica lo scontro con il ministro dell'Interno e vicepremier a incidente di passaggio, e soprattutto sottolinea che il suo lavoro non ha cambiato di una virgola la linea del governo, quella di chiusura totale nei confronti dei migranti, che ha visto nel 2018 non solo ridotti gli sbarchi di oltre l'80%, ma anche dimezzato il numero di morti in mare rispetto al 2016, un dato che nel governo sottolineano con orgoglio.

Dunque i 10-15 migranti che andranno alla Chiesa Valdese restano un'eccezione, umanitaria, inderogabile, perché la cornice non cambia: «Non bisogna più offrire alcuna sponda al traffico illegale di migranti, bisogna contrastare con tutte le nostre forze questo traffico e perseverare negli orientamenti già sin qui assunti».

Un caso eccezionale, una soluzione eccezionale che rivendico, non mette in discussione la coerenza della nostra azione e la linea di fermezza del governo», è la sintesi del premier.

Ancora Conte, nel video registrato in piedi, la scrivania con la bandiera alle spalle, e pubblicato su Facebook, chiede anche che la Ue faccia la sua parte: «Il governo è compatto e assolutamente non cambia idea. L'Italia rispetta gli impegni e le regole ma chiede reciprocità: ed è per questa ragione che ho sollecitato il commissario Avramopoulos affinché si faccia carico anche della redistribuzione dei migranti che sono sbarcati recentemente a Pozzallo a Catania, e che non sono stati ancora ricollocati. Vogliamo che anche gli altri Stati Ue si facciano carico e diano seguito agli impegni assunti. L'Italia è coerente, continuerà a contrastare il traffico illecito di vite umane e a tutelare gli interessi degli Italiani».



## -segue

---

L' incontro con il commissario europeo sarà lunedì prossimo (così come quello con i sindaci per discutere delle criticità del decreto sicurezza), a Palazzo Chigi, mentre anche il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, continua ad affrontare l' argomento, questa volta in aperta polemica con le autorità maltesi: «Se l' Europa manterrà l' impegno ad accogliere centinaia di migranti ragioneremo di nuovi arrivi, altrimenti buona notte».

E se il governo de La Valletta smentisce con «sdegno e sorpresa» le «false accuse» sui mancati ricollocamenti volontari Salvini reagisce polemico: «Nessuna lezione da Malta, che per anni ha chiuso gli occhi e ha permesso che barconi e barchini si dirigessero verso l' Italia. La musica è cambiata». Quanto al rapporto con il premier, spiega: «Ci siamo chiariti, è stato un misunderstanding».

Proprio nel quadro di un' azione di prevenzione sistematica ed omogenea delle migrazioni illegali nei prossimi giorni il capo del governo farà visita ad almeno due Paesi africani, Niger e Ciad, anche per stringere accordi di cooperazione e aiuto nel controllo delle frontiere.

Ieri sono stati convocati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per una richiesta urgente di chiarimenti, i presidenti delle Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, del Mare Adriatico settentrionale e del Mar Tirreno centrale. In sostanza i presidenti dei tre porti sono stati richiamati per le dichiarazioni dei giorni scorsi.

MARCO GALLUZZO

# Corriere Marittimo

---

## Coordinamento segretari generali: Solidarietà agli amministratori del porto di Livorno, fiducia nella magistratura

Riunione del gruppo di coordinamento dei segretari generali delle Autorità di Sistema Portuale costituito da Assoporti, prese alcune posizioni su temi rilevanti.

**Roma - Si è riunito il gruppo di coordinamento dei segretari generali delle Autorità di Sistema Portuale** negli uffici di Assoporti. Il gruppo era stato costituito lo scorso aprile a seguito di decisione da parte dei presidenti in considerazione della necessità di dover affrontare una serie di temi tecnici riguardanti i porti. Anzitutto, tutti i presenti hanno voluto esprimere la piena solidarietà e stima a quanti sono stati raggiunti da provvedimenti giudiziari relativi al porto di Livorno, fiduciosi nell'attività che porterà avanti la magistratura. Sono poi stati affrontati i temi relativi a quanto comunicato dall'Unione Europea sulla procedura di tassazione delle concessioni e autorizzazioni in ambito portuale, nonché a quanto sta emergendo nel lavoro espletato da Assoporti in materia di tariffe dei servizi tecnico-nautici.

Particolare attenzione è stata data alla potenziale applicazione di un articolo della finanziaria che prevede il blocco delle assunzioni a tempo indeterminato per gli enti pubblici non economici, un provvedimento che potrebbe vanificare il lavoro svolto dalle AdSP dopo la riforma che ha dato loro più compiti, con la conseguente necessità di risorse umane. Sempre in tema di personale, i segretari generali hanno auspicato che il tavolo unitario del CCNL per i lavoratori nei porti riparta entro breve per garantire la pace sociale che il suddetto contratto ha assicurato sin dal 2000 (anno della sua prima stesura). *"Il lavoro che svolgono quotidianamente i segretari generali è prezioso per la funzionalità dei nostri porti."* - ha commentato il presidente **Assoporti Zeno D'Agostino**. *"Ritengo che un luogo di confronto e condivisione all'interno dell'Associazione sia importante."*

## Traghetti, a Genova crollano i passeggeri per la Sardegna

In due anni 145 mila in meno. Cresce la Corsica, +102 mila

Il traffico dei traghetti nel porto di Genova è rimasto stabile nel 2018 con 2.080.447 passeggeri, circa 2 mila in più rispetto al 2017, e per quest'anno non si prevedono sbalzi, ma sono cambiate le destinazioni. Non si ferma il crollo della Sardegna che l'anno scorso ha perso altri 67 mila passeggeri, dopo i 78 mila del 2017, cioè 145 mila in due anni. Ma a compensare i numeri c'è il boom della Corsica con 70.500 passeggeri in più nel 2018 che sommati ai 31.500 in più del 2017 fanno +102.000 in due anni. Cresce anche la Sicilia, oltre 15.000 passeggeri in più da aggiungere ai +31.500 del 2017 (cioè 46.500 in più in due anni), mentre cala il Nord Africa: -15 mila passeggeri. Sono i dati del bilancio di Stazioni Marittime spa, che gestisce i terminal passeggeri (traghetti e crociere) del porto di Genova. Il traffico commerciale dei traghetti ha chiuso con un incremento di 73.000 metri lineari.

La Sardegna ha perso circa 25.800 metri lineari, mentre le altre tratte hanno chiuso tutte in positivo: Spagna +7.000 metri lineari, Sicilia +67.000, Corsica + 5.000, Nord Africa +19.500 metri lineari. Complessivamente, fra crociere e traghetti, nel

# Il Secolo XIX

---

## Traffico passeggeri Genova, crociere da record nel 2019

Il 2018 si è chiuso in crescita per le crociere nel porto di Genova che sono tornate sopra il milione di passeggeri e il 2019 si annuncia come l'anno del record assoluto, raggiungendo quota 1,35 milioni. Nei terminal di Stazioni Marittime il 2018 si è chiuso in crescita del 9,3%. Msc porterà circa 1.150.000 passeggeri con 196 scali, ma Costa Crociere tornerà con una nave, la Fortuna. Il traffico dei traghetti è rimasto invece stabile nel 2018 con 2.080.447 passeggeri, circa 2 mila in più rispetto al 2017, e per quest'anno non si prevedono sbalzi. Non si ferma invece il calo della Sardegna compensato dal boom della Corsica.

## Un milione di crocieristi alle Stazioni Marittime

Nel 2018 terzo migliore risultato nella storia del porto di Genova

Con il mese di Dicembre si è chiuso un 2018 dal deciso andamento in positivo per quanto riguarda il traffico crociere e da una sostanziale stabilità per quanto riguarda traffico dei passeggeri traghetti transitati nel porto di Genova.

Secondo i dati pubblicati da Stazioni Marittime Spa, relativi al totale di crociere e traghetti, nel 2018 si sono registrati 3.091.845 passeggeri contro i 3.003.652 del 2017, con un aumento di 86.193 persone, pari al 2,9% in più.

I crocieristi sono passati da 925.188 nel 2017 a 1.011.398 nel 2018 (+ 86.210, pari a + 9,3%). Mentre il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un lieve incremento, passati da 2.078.464 nel 2017 a 2.080.447 nel 2018 (+ 0,10%).

### Traffico crociere

Nell'anno da poco concluso, sono state registrate 229 toccate nave con 1.011.398 crocieristi, di cui 564.962 home port e 445.223 in transito, in deciso incremento rispetto al 2017 (+ 86.210 passeggeri).

A tale proposito, la società di Ponte dei Mille, fa notare che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al 4,5%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al 15,8% circa, confermando una tendenza in corso da tempo. Infatti nel 2018 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 44% del totale dei crocieristi, mentre nel 2017 la percentuale era del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In quattro anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di oltre 10 punti percentuali.

Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2018 ha portato nei terminal genovesi 188 toccate con più di 946.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova.

Seconda compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con 12 toccate e circa 28.000 passeggeri.

Di rilievo, inoltre, i primi tre scali effettuati a Genova dalla compagnia americana Disney Cruise Line, con un totale di circa 8.000 passeggeri transitati: l'importante compagnia ha confermato la propria presenza anche nel 2019.

### Traffico traghetti

Circa il traffico traghetti, il 2018 ha chiuso con un lievissimo incremento rispetto all'anno precedente, a tal punto che si può considerare in linea con il 2017.

In dettaglio, i passeggeri sono stati 2.080.447 (+ 0,10%), le auto 717.159 (- 0,93%), le moto 55.860 (+ 7,59%) ed i metri lineari 1.879.951 (+ 4,04%).

Rispetto al 2017, prosegue Stazioni Marittime, sono stati movimentati circa 2.000 passeggeri in più. La Sardegna ha perso circa 67.000 passeggeri (che sommati ai 78.000 persi nel 2017 fanno un totale di circa 145.000 in due anni), mentre per contro sono cresciuti la Sicilia (oltre 15.000 passeggeri, che sommati ai + 31.500 del 2017 fanno + 46.500 pax in due anni), la Corsica (circa 70.500 passeggeri, che sommati ai + 31.500 del 2017 fanno + 102.000 pax in due anni). Il Nord Africa registra circa 15.000 pax in meno rispetto al 2017.

Il traffico commerciale ha chiuso con un incremento di 73.000 metri lineari. La Sardegna ha perso circa 25.800 metri lineari, mentre le altre tratte hanno chiuso tutte in positivo: Spagna + 7.000 metri lineari, Sicilia + 67.000, Corsica + 5.000, Nord Africa + 19.500 metri lineari.

**-segue -**

---

### **Previsioni traffico 2019**

Per il 2019, Stazioni Marittime prevede una sostanziale stabilità del traffico traghetti, con valori in linea con il 2018.

Il traffico crociere invece dovrebbe registrare un forte incremento: nel 2019 sono previsti 257 scali con circa 1.350.000 crocieristi, di cui 750.000 home port e 600.000 transiti.

Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 1.150.000 passeggeri con 196 scali.

Costa Crociere posizionerà a Genova tutti i venerdì da Marzo a Novembre la Costa Fortuna: 34 scali che, aggiunti ad altri sette scali di altre navi della flotta, porteranno un totale di 41 scali pari a circa 180.000 passeggeri.

# Il Secolo XIX

---

## Caos Livorno, Confitarma attacca Messina

Non sono passate inosservate le parole d'accusa con cui il numero uno di Assarmatori, Stefano Messina, ha commentato l'inchiesta giudiziaria che sta provocando un terremoto nel porto di Livorno. Messina aveva parlato in una visita istituzionale alla presidente del Senato Casellati, di «un clima di incertezza e diffusa illegalità» riferendosi proprio allo scalo toscano e a Civitavecchia. La mossa non è piaciuta a Confitarma: «Sono ancora in corso le indagini della magistratura per le concessioni demaniali nel porto di Livorno - scrive l'associazione - ed è criticabile qualsiasi valutazione in merito alla legittimità dei comportamenti di operatori e istituzioni prima che venga emessa la sentenza». Anche i segretari generali dei porti hanno espresso «solidarietà» ai colleghi livornesi coinvolti nell'inchiesta. E il gruppo Grimaldi, come riporta Il Tirreno, ha annunciato di voler querelare Messina. Così la guerra tra i due mondi armatoriali continua sempre più feroce.

## CONFITARMA: REGOLE UGUALI PER TUTTI E DIALOGO CON LE ISTITUZIONI

Roma, 10 gennaio 2019 – Non si può non condividere l'affermazione che “le regole ci sono e vanno rispettate da tutti” ma, al tempo stesso, dato che sono ancora in corso le indagini della magistratura per le concessioni demaniali nel porto di Livorno, è criticabile qualsiasi valutazione in merito alla legittimità dei comportamenti di operatori e istituzioni prima che venga emessa la sentenza che stabilirà a chi, eventualmente, imputare colpe e/o responsabilità. Inoltre, compito di un'associazione di categoria è quello di tutelare gli interessi dei propri associati ma non di intervenire in situazioni di tipo commerciale tra due o più aziende usando armi improprie a difesa dei propri associati, quali tipicamente sono gli interventi sulla stampa, non basati sulla oggettiva conoscenza del caso. Tutto ciò premesso, crediamo che una associazione di categoria, che abbia ben chiara quale sia la sua funzione, dovrebbe essere sempre in grado di dialogare con istituzioni e autorità locali al fine di individuare una soluzione per l'interesse della collettività e non del singolo soggetto coinvolto. Oltre a proseguire il dialogo con tutte le autorità marittime e di sistema portuale, e non solo quelle che oggi sono al centro dell'attenzione mediatica, Confitarma auspica che si giunga al più presto ad una soluzione per il bene del porto di Livorno, della sua competitività e dei suoi lavoratori.

# Confitarma: regole uguali per tutti e dialogo con le istituzioni

Non si può non condividere l'affermazione che "le regole ci sono e vanno rispettate da tutti" ma, al tempo stesso, dato che sono ancora in corso le indagini della magistratura per le concessioni demaniali nel porto di Livorno, è criticabile qualsiasi valutazione in merito alla legittimità dei comportamenti di operatori e istituzioni prima che venga emessa la sentenza che stabilirà a chi, eventualmente, imputare colpe e/o responsabilità.

Inoltre, compito di un'associazione di categoria è quello di tutelare gli interessi dei propri associati ma non di intervenire in situazioni di tipo commerciale tra due o più aziende usando armi improprie a difesa dei propri associati, quali tipicamente sono gli interventi sulla stampa, non basati sulla oggettiva conoscenza del caso.

Tutto ciò premesso, crediamo che una associazione di categoria, che abbia ben chiara quale sia la sua funzione, dovrebbe essere sempre in grado di dialogare con istituzioni e autorità locali al fine di individuare una soluzione per l'interesse della collettività e non del singolo soggetto coinvolto.

Oltre a proseguire il dialogo con tutte le autorità marittime e di sistema portuale, e non solo quelle che oggi sono al centro dell'attenzione mediatica, Confitarma auspica che si giunga al più presto ad una soluzione per il bene del porto di Livorno, della sua competitività e dei suoi lavoratori.

LA GUERRA SULLE BANCHINE

## Il comitato sul porto proposto da Rossi fa il pieno di consensi

Il sindaco Nogarin si è subito detto d'accordo: «Ma voglio che sia un gruppo operativo e deve esserci pure Giuliani»

Alessandro Guarducci

LIVORNO. Il comitato di sicurezza del porto, l'idea lanciata dal governatore Enrico Rossi in un intervento pubblicato in esclusiva dal Tirreno, ha praticamente messo d'accordo tutte le istituzioni locali e sta facendo il pieno di adesione. Tanto che si stanno già cercando data e sede per la prima riunione.

Segno che a Livorno c'è la consapevolezza che il problema-porto va risolto al più presto se non si vuole il blocco dello sviluppo della città. E in questo tessuto, le parole di Rossi hanno fatto breccia. «La crisi a cui è arrivata la situazione del porto di Livorno - aveva scritto il presidente della Regione - rischia di produrre uno stato di ingovernabilità e di paralisi

che pagano soprattutto la città, la Toscana, i lavoratori e le imprese collegate al porto in vario modo. Dico subito che parlare e praticare guerre sulla pelle di un territorio è eticamente insopportabile. Se è vero che ci sono queste guerre si deve sapere che chi le fa sta bene, ha la pancia piena e continua ad arricchirsi. Le decisioni vengono prese a ritmo di viaggio già ad un ritmo lento che io dalla Regione ho sempre cercato di sollecitare riunendo almeno una volta al mese il comitato di sorveglianza per i lavori della Darsena Europa. Per questo sento il dovere di intervenire».

Le istituzioni, che si sono sentite coinvolte, hanno espresso apprezzamento per le parole di Rossi e c'è già chi ha aderito alla proposta. In primo il sindaco Filippo Nogarin che, seppur impegnato a

Roma in una complessa riunione dell'Anci, non perde di vista nemmeno per un momento le vicende della portualità livornese ed ha espresso gradimento all'idea avanzata da Enrico Rossi. Anzi, il sindaco fa di più e sottolinea quali sono i soggetti che devono fare parte di questo comitato di sicurezza affinché si possano ottenere risultati concreti.

«Sposo la proposta di Rossi - dice il sindaco di Livorno - nella misura in cui si inviti a far parte del comitato il sindaco di Piombino Massimo Giuliani e i rappresentanti del comitato di gestione».

Questo punto è essenziale. Se poi verrà il ministro tanto meglio. Così come tutti gli enti e le istituzioni avranno il loro spazio. Ma sia ben chiaro che a noi serve un comitato che sia operativo, non politico o elettorale».

## Fronte unico per Zes Campania

AdSp e Confindustria siglano Protocollo d'intesa

La Zona Economica Speciale (Zes) della Campania è una grande opportunità per lo sviluppo della regione e dell'intero Mezzogiorno. Da prime verifiche effettuate possono essere numerosi gli investitori interessati a localizzarsi nelle aree rientranti nella Zes, provenienti dal nostro territorio, dal Centro Nord o dall'estero.

Nel corso di un incontro svoltosi a Palazzo Partanna, sede di Unione Industriali Napoli, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito e gli altri partecipanti hanno ribadito la massima coesione e convergenza d'intenti per promuovere il nuovo strumento di sviluppo, che presto potrà diventare pienamente operativo.

Oltre a Spirito, all'incontro hanno partecipato il presidente di Confindustria Campania, Vito Grassi, i rappresentanti delle associazioni territoriali campane del sistema Confindustria - tra cui il presidente di Confindustria Caserta, Gianluigi Traettino, membro del Comitato di Indirizzo della Zes, e il presidente di Confindustria Benevento, Filippo Liverini - e il direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, Francesco Guido.

Un fronte unico, dunque, di istituzioni, sistema impresa e mondo della finanza per definire, in raccordo con la Regione Campania, ogni utile azione volta ad accelerare l'operatività della Zes, la prima ad essere istituita nel Mezzogiorno.

A tale fine, AdSp, Confindustria Campania e Intesa Sanpaolo auspicano la rapida predisposizione delle condizioni di attrattività degli investimenti che completeranno il quadro di convenienze per i nuovi investimenti: semplificazione normativa, riduzione degli oneri Irap per le imprese che effettuano investimenti aggiuntivi nel perimetro della Zes e incentivi all'intermodalità per favorire i collegamenti tra porto di Napoli ed interporti di Nola e di Marciianise.

Nel corso dell'incontro, Spirito e Grassi hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa, in cui le due realtà si impegnano a collaborare reciprocamente per la produzione di informazioni, studi, documenti finalizzati a favorire il miglior funzionamento della Zes regionale.

# Il Nautilus

---

## **Intervista al Prof. Avv. Sergio Prete, presidente dell'AdSP del Mare Ionio**

Nel corso di questi ultimi due anni, nel passaggio normativo da Autorità portuale (ente esclusivamente amministrativo) a Sistema portuale (ente di programma e di promozione di sviluppo territoriale), il porto di Taranto, ha raccolto le sfide identificate dal Governo operando nell'ottica di dare forma alle azioni richieste alla neo costituita Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che ha inteso rispondere operando una valorizzazione del concetto del "Sistema" come attore unico e strutturato..

**Presidente, è noto a tutti delle difficoltà che Taranto ha attraversato per tutto il 2017 e buona parte del 2018. Lei è stato soggetto attivo, lo è tutt'ora, tra il passaggio legislativo dalle Autorità portuali a quelle di sistema. Pensiamo che sarà proprio il Sistema Portuale del Mar Ionio ad aprire nuovi orizzonti di sviluppo economico, un Suo impegno preciso, non crede?**

Nel passaggio tra il precedente e l'attuale quadro normativo ed organizzativo Il porto di Taranto ha beneficiato di una doppia continuità derivante dalla "conferma" del presidente e dall'assenza di porti con i quali procedere all'accorpamento. Queste due circostanze hanno certamente consentito di proseguire nella programmazione e realizzazione delle azioni tese al superamento delle criticità, partite ben prima del 2017, ed al concreto rilancio delle attività portuali e di quelle ad esse collegate. Ci sono, comunque, tante nuove e rilevanti funzioni ed attività attribuite alle AdSP che gradualmente stanno diventando operative.

**Una "vision" della portualità innovativa per il porto di Taranto. Presidente, quali progettualità più importanti ha in cantiere per riprendersi quella fetta di mercato containerizzato da e per il Far East, passando per Suez?**

E' evidente che, unitamente all'adeguamento infrastrutturale del Molo Polisettoriale, la priorità era l'individuazione di un operatore terminalista capace di rilanciare i traffici e riposizionare Taranto nello scenario mediterraneo ed internazionale. Yilport Holding AS è tra i più importanti terminalisti portuali al mondo (non a caso ha appena vinto il Lloyd's List Global Award 2018 per la categoria "Port Operator") la cui proprietà è al 100% della Yildirim Holding AS, che a sua volta detiene, tra le altre cose, il 24% delle quote della CMA-CGM – terza Compagnia mondiale per traffico contenitori. Yilport consentirà di sviluppare il traffico locale, il traffico intermodale, il transhipment e la logistica. Occorre creare intorno a questo operatore le condizioni per sviluppare il terminal e far crescere il territorio.

**Nel settore della logistica, la "piattaforma" tarantina per integrare le modalità di trasporto da/per Calabria, Campania, Basilicata e Puglia, pone Taranto come hub per connettere mercati internazionali (Turchia, Africa mediterranea e Mar Nero). Può illustrare un focus attuale?**

Certamente la posizione geografica del porto di Taranto e le sue infrastrutture agevolano il ruolo non solo di hub nel Mediterraneo centrale con particolare riferimento ai traffici da/per Far East e Middle East ma anche per i traffici intramediterranei. L'obiettivo è quello di diventare anche un porto gateway, con un mercato di riferimento più ampio di quello captive, aumentando la presenza sul territorio delle imprese e sviluppando le attività logistiche ed intermodali.

**L'accordo con l'Agenzia Industrie Difesa per il Green Ship Recycling (sito della ex Yard Belleli) può mettere a disposizione del cluster marittimo mediterraneo sia strutture e sia professionalità; pensiamo all'Arsenale Militare e bacini di carenaggio al servizio dei settori mercantile e della nautica da diporto. Presidente gli accordi vanno bene, ma non bastano; come trasformare gli accordi in opportunità di sviluppo?**

## -segue

---

L'accordo di cui trattasi è finalizzato a verificare la possibilità di realizzare un impianto di Green Ship Recycling nell'area dell'ex Yard Belleli. L'Università degli Studi di Bari sta completando uno studio di fattibilità che ci dirà se l'operazione è fattibile o meno. Se lo studio sarà positivo procederemo ad implementare questo progetto di economia circolare che potrebbe essere molto importante per il territorio. **Altro accordo, Banco di Napoli e l' AdSP del Mar Ionio, per assistere finanziariamente le imprese che investiranno nelle Zes; non crede che i Comuni e Regioni interessate debbano investire di più?**

Il quadro delle agevolazioni e semplificazioni si sta andando a delineare. La ZES, così come concepita, deve essere valutata insieme ad altri fattori per poter esprimere un valore attrattivo. Sono convinto che questo strumento, insieme alla presenza di grandi players internazionali, alla posizione geografica, ai servizi ed alla innovazione possa rappresentare un fattore di attrattività e di crescita della competitività del porto e delle aree ad esso collegate.

**Presidente, la partecipazione di Taranto allo Shanghai International Shipping Institute (help-desk) è asset per la partecipazione alla Via della Seta? Ma anche per nuove linee ro-ro?**

Con lo Shanghai International Shipping Institute ci sono rapporti molto importanti consolidatisi nel tempo, sia come Ente che a livello personale. L'Asia, ed in particolare la Cina, con i suoi grandi porti, rappresenta una quota importante dell'import export mondiale. E' evidente che un continuo aggiornamento sulla evoluzione della portualità cinese e dei progetti come la Belt and Road Initiative è indispensabile per un porto che ha ambizioni e relazioni internazionali. Stiamo anche lavorando per l'attivazione di linee ro-ro diversificate rispetto a quelle attualmente presenti nel contesto regionale.

**Matera 2019, capitale della cultura, porterà inevitabilmente Taranto come porto e Brindisi come aeroporto al centro di nuove opportunità in chiave turistica. Presidente quali strumenti ha programmato?**

Purtroppo la programmazione degli itinerari crocieristici avviene su base pluriennale. E' previsto per l'anno prossimo un sensibile aumento degli scali delle navi da crociera ma abbiamo ancora tanto lavoro da fare. Con la Basilicata e Matera vi sono accordi di sviluppo congiunto e per noi rappresenta un ulteriore fattore promozionale. L'effetto "Matera" non si concluderà nel 2019 ed a breve contiamo di iniziare ad abbinare anche l'effetto "Taranto". Continuiamo nella nostra programmazione infrastrutturale e di marketing certi che anche Taranto, in sinergia con gli altri porti pugliesi, possa ambire anche ad una fetta del mercato crocieristico.

**Taranto non è da meno delle altre realtà storico-artistiche dell'Italia e del meridione. Vi è una domanda crocieristica importante per scalare il porto di Taranto. Quali strategie state mettendo in campo, banchine dedicate (Polisettoriale e molo San Cataldo), terminal e soprattutto accoglienza turistica?**

Al momento la domanda per scalare Taranto è ancora ad uno stato embrionale ma stiamo cercando di capitalizzare le esperienze per aumentarla. I riscontri dei turisti e degli armatori di questi ultimi due anni sono molto positivi. Nonostante i risultati ottenuti, abbiamo l'esigenza di promuovere il territorio insieme agli altri Enti per avere una ricaduta positiva anche sul traffico crocieristico. I turisti non vengono per visitare il porto ma i luoghi circostanti. Da questo punto di vista stiamo lavorando con la Regione, Provincia e Comune per implementare le azioni di promozione.

## **-segue**

---

In ambito portuale sono in corso importanti lavori infrastrutturali (Falanto Service Port Center, rettifica e testata del Molo San Cataldo). Stiamo progettando con il Comune di Taranto un bellissimo Waterfront che prevede la riqualificazione delle aree di cerniera tra il porto e la città. La Marina Militare diventa sempre più un valore aggiunto anche dal punto di vista turistico, culturale e sociale grazie alla organizzazione di manifestazioni ed eventi di particolare pregio. Il Museo MarTA e la Soprintendenza Archeologica valorizzano l'enorme patrimonio presente sul territorio. Taranto e la sua provincia hanno tanto da raccontare dal punto di vista storico, archeologico, artistico, paesaggistico e culturale.

**Salvatore Carruezzo**

# LEGA: “VASCA DI COLMATA DI COSTA MORENA EST. SIA CONVOCATO UN CONSIGLIO MONOTEMATICO”

**Lega Salvini Premier Brindisi: “Vasca di colmata di Costa Morena Est, sia convocato quanto prima consiglio monotematico sul porto per informare cittadini e operatori”**

La Lega Brindisi coerentemente con quanto dichiarato nella nota stampa dell'8 gennaio u.s., esorta il Sindaco Rossi e il Presidente del consiglio comunale a convocare quanto prima un consiglio comunale monotematico sul porto, aperto agli ordini professionali, ai rappresentanti degli operatori portuali, alle associazioni di categoria interessate, ai cittadini e ovviamente alla Adsp.

In quella occasione il Presidente Prof. Ugo Patroni Griffi, potrà ragguagliare l'Assise comunale e l'intera città, sul progetto della vasca di colmata di Costa Morena Est e dei nuovi accosti di Sant'Apollinare.

Ribadiamo con forza la centralità del consiglio comunale, quale assemblea pubblica e rappresentativa della città e luogo più adatto per discutere e affrontare i problemi del nostro territorio e quindi anche del porto. La Lega di Brindisi rispettosa delle funzioni ed attribuzioni dell'Assise comunale, annuncia che qualunque decisione dovrà essere assunta dal Consiglio comunale.

Rita Tateo

(Deputata pugliese della Lega e Commissario provinciale di Brindisi)

Massimo Ciullo

(Capogruppo della Lega al Consiglio comunale)

Ercole Saponaro

(consigliere comunale della Lega)

Gianni Signore

(Segretario cittadino della Lega di Brindisi)

## Brindisi Time

---

# LOIACONO (IDEA): “SALVIAMO IL NOSTRO PORTO METTENDO DA PARTE LA POLITICA DEL NO”

E' ormai nota la polemica che si legge giornalmente sui mezzi d'informazione, relativamente al progetto degli attracchi e lavori importanti, necessari ed urgenti nel nostro porto.

Alla vigilia dell'incontro con tutti i consiglieri comunali presso Adsp a Brindisi ci preme esprimere alcune osservazioni e definire la nostra posizione.

E' inutile ricordare che il porto di Brindisi ha rappresentato nella storia della nostra città un'importantissima risorsa sulla quale i Brindisini hanno sempre fatto affidamento soprattutto dal punto di vista economico.

Nell'evoluzione del sistema portuale e di traffico marittimo ormai verso uno sviluppo che vede le movimentazioni di passeggeri e di merci sempre più interessate da navi di grandi dimensioni per via della razionalizzazione dei costi di gestione da parte di tutte le compagnie armatoriali, diventa ormai urgentissimo e necessario adeguare con nuove banchine il nostro porto a tali traffici per poterlo far sopravvivere alle leggi del mercato..

Per fare ciò , la necessità di attrezzarsi con nuovi attracchi più sicuri ed anche più profondi è ormai improcrastinabile.

Il progetto finanziato dal ministero e presentatoci giorni addietro in commissione urbanistica dai tecnici dell'autorità portuale è l'unica panacea perseguibile nell'immediato razionalmente (colmata di Costa Morena + attracchi di Sant'apollinare ). Chi invece sponsorizza o persegue altre vie impossibili e molto lunghe come Capo Bianco o ancora peggio è contrario agli unici progetti finanziati, vuole sicuramente la morte del nostro porto e con esso la morte di un pezzo di economia importantissima sulla quale si basa Brindisi.

Fare scelte diverse significherebbe decretare la fine di una portualità che vuole crescere, adeguarsi al mercato e riscattarsi.

I vari balletti che giornalmente avvengono in questi giorni sul problema delle opere di adeguamento del porto, da parte dell'Amministrazione comunale ricordano la trama della tanto famosa commedia di Eduardo De Filippo .....Natale in casa Cupiello.

Questa amministrazione comunale che si distingue su innumerevoli posizioni del NO!!!! a tutto, invece di ascoltare probabilmente alcuni suggeritori che nulla hanno a che fare con la portualità, dovrebbe sentire le preoccupazioni degli operatori portuali.

Operatori, i quali convocati di recente presso la commissione consigliare trasporti e porto hanno valutato gli interventi proposti dall'ADSP l'unica strada percorribile per poter far rivivere il porto in maniera veloce, rispetto a una serie di attività che si salverebbero (turismo) e altre che si implementerebbero, vedasi trasporti e logistica.

Il gruppo consigliare di IDEA per Brindisi , seriamente preoccupato per il futuro del porto e delle numerose imprese che ci lavorano, già 2 mesi fa ha chiesto, quale primo firmatario con altre forze di opposizione, un consiglio comunale monotematico aperto per parlare di Portualità e delle relative criticità, in virtù del fatto anche che i traffici marittimi di trasporto di carbone vanno via via diminuendo. Tale economia una volta esaurita dovrà necessariamente essere sostituita da soluzioni ed economie alternative che nel caso in cui non venissero individuate ed adottate nell'immediato porteranno a brevissimo grossi risvolti economici negativi incontrollabili sulla già esigua e precaria economia brindisina.

E' arrivato il momento delle scelte e delle responsabilità, che a nostro avviso, bisogna superare e arrivare ad una condivisione quantomai necessaria sulle importanti opere per salvare il nostro porto e la nostra città.

Chi è per il NO a prescindere non vuole che questa città viva e naturalmente si assumerà le proprie responsabilità , non solo nei confronti degli attuali cittadini ma anche nei confronti delle future generazioni.

Mi auguro di cuore che il buon senso e i ragionamenti responsabili prevalgano su scelte precostituite o suggerite male.

# La Lega: “Sia convocato un consiglio monotematico sul porto aperto a tutti per discutere della colmata”

BRINDISI – Vasca di colmata al porto, la Lega Brindisi chiede al sindaco Rossi e al presidente del consiglio comunale di convocare quanto prima un consiglio comunale monotematico sul porto, aperto agli ordini professionali, ai rappresentanti degli operatori portuali, alle associazioni di categoria interessate, ai cittadini e ovviamente alla Adsp.

In quella occasione il Presidente Prof. Ugo Patroni Griffi, potrà ragguagliare l'Assise comunale e l'intera città, sul progetto della vasca di colmata di Costa Morena Est e dei nuovi accosti di Sant'Apollinare.

“Ribadiamo – scrivono dal partito di Salvini- con forza la centralità del consiglio comunale, quale assemblea pubblica e rappresentativa della città e luogo più adatto per discutere e affrontare i problemi del nostro territorio e quindi anche del porto. La Lega di Brindisi rispettosa delle funzioni ed attribuzioni dell'Assise comunale, annuncia che qualunque decisione dovrà essere assunta dal Consiglio comunale”.

# Edison-Comune, incontro interlocutorio. Domani discussione aperta al pubblico tra Authority e consiglieri sulla cassa di colmata

BRINDISI - Incontro da poco terminato a Palazzo di Città tra i tecnici di Edison e l'amministrazione comunale per discutere della possibilità di realizzare a Brindisi un impianto di rifornimento a gnl per navi di ultima generazione e tir. Il sindaco Rossi, al termine del vertice, ha spiegato che è stata Edison a volere un incontro a porte chiuse mentre la volontà del sindaco era quella di aprire la partecipazione perlomeno a tutti i consiglieri comunali. Rispetto al merito, Edison si è limitata a illustrare il progetto preliminare, ma il sindaco non ritiene di potersi esprimere senza la presenza di un progetto più particolareggiato, che indichi precisamente dove verrà collocata la stazione e dove ormeggeranno le navi, in quanto parlare di Costa Morena come sito risulta troppo generico. Sarà Edison, pertanto, che dovrà presentare il progetto, se lo riterrà opportuno, alla città, con il sindaco che in questo momento propende per una posizione attendista per quanto spiegato sopra.

Intanto domani mattina alle ore 11, presso la sede dell'Autorità portuale, ci sarà un incontro tra consiglieri comunali, sindaco, presidente dell'AdSP e tecnici per discutere della cassa di colmata e di dragaggi. La discussione sarà aperta alla partecipazione di cittadini e stampa che così avranno modo di ascoltare le posizioni delle varie parti. Il Comune starebbe vagliando, tra le ipotesi alternative, quella di realizzare la cassa di colmata a Capobianco, ritenendo che sia già stata espletata la procedura di Via e che quindi non vi sarebbe una perdita di tempo. L'Autorità portuale, invece, è convinta che un nuovo progetto che preveda la cassa a Capobianco debba necessariamente passare da una nuova procedura di Via, oltre a richiedere costi più elevati.

**Andrea Pezzuto**

## Porti: Gioia Tauro, in 2018 -6% movimentazione container

La crisi dello scalo si aggrava, problemi per reintegro 300 lavoratori

Una perdita secca del 6% dei volumi rispetto al 2017. La movimentazione dei container nel porto di Gioia Tauro anche nel 2018 è scesa inesorabilmente.

Il dato non è ancora ufficiale, in attesa della certificazione di Eurogate, il gruppo tedesco che controlla Contship Italia e che gestisce lo scalo calabrese in società con la Til, ma i numeri sono questi. Significa che lo scorso anno il terminal di Medcenter Container Terminal ha movimentato quasi 150 mila teus in meno rispetto all'anno precedente, registrando negli ultimi dieci anni perdite imponenti. Si è passati, infatti, dai 3 milioni e 800 mila teus del 2008 ai 2 milioni e trecentomila dello scorso anno.

Il terminal gioiese è stato superato nei volumi movimentati anche da Genova che, lo scorso anno è tornato ad essere il primo porto italiano per movimentazione di containers. "Gioia Tauro soffre - riferiscono fonti dell'italo-svizzera Mediterranean Shipping company di (Msc), unico cliente e socio di Medcenter, la società che gestisce lo scalo - per mancanza di investimenti e ammodernamenti nei mezzi di banchina".

La crisi del porto, tra l'altro, rende problematico il reintegro dei trecento portuali licenziati nel 2017 disposto dal Tribunale di Palmi.

## Porti: il Porto Franco di Trieste compie 300 anni

In marzo il via alle celebrazioni

Il Porto Franco di Trieste compie 300 anni. In occasione di questa importante ricorrenza, a partire dal 18 marzo prossimo - data in cui venne istituito dall'imperatore Carlo VI - l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha in programma una serie di attività lungo l'intero corso del 2019. Dal 18 marzo 1719 a oggi, ricorda una nota, lo scalo giuliano ha avuto un ruolo fondamentale nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente. "Un tratto di storia così lungo e denso merita di esser indagato e raccontato", ha detto il presidente dell'Autorità, Zeno D'Agostino. "L'occasione dei 300 anni può e deve costituire l'opportunità di riflettere sulle peculiarità e sull'identità del porto e della città stessa in cui è inserito e di cui è motore economico da sempre". Per questo motivo, conclude, "i grandi attori istituzionali e economici della città non mancheranno di avere parte in questo programma".