

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
14 dicembre 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

"...Assemblea Assoporti ..." (The MediTelegraph, Il Piccolo, Milano Finanza, Il NordEst Quotidiano, TGCom 24, ADVFN Italia, Mobility Press, Agenzia Nova, Il Messaggero Marittimo)

"...Accordo quadro Assoporti-Rfi..." (Informazioni Marittime)

"...Correttivo Porti..." (Ansa, The MediTelegraph)

Dai Porti:

Genova:

"...Prima della Cina il Porto punti sulla Svizzera..." (La Repubblica GE)

"...Come cambia il Porto di Genova..." (MenteLocale GE)

La Spezia:

"...Corruzione a Spezia..." (Il Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Ravenna: approvata delibera su espressione parere..." (Ferpress)

Livorno:

"...Linea per l'interporto..." (Il Tirreno)

"...Ospedale e Porto, tavola rotonda..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...Napoli Porto la nuova città..." (Mobility Press)

Focus:

"...Assemblea Federagenti..." (The MediTelegraph, Ferpress)

Speciale Museo Navigante

D'Agostino, richiamo all'unità dei porti

Roma - La relazione del presidente dell'associazione. «Dobbiamo definire dove il sistema può andare». «Oggi più che mai necessario fare squadra». Monti: «Non cambio idea».

Roma - **«Siamo in fase di chiusura di un percorso governativo, dobbiamo vedere quello che è successo in questi anni ma vogliamo soprattutto definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana, abbiamo tutte le carte in regola per farlo».** A dirlo è Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti, l'associazione che riunisce le Autorità portuali di sistema italiane, in occasione dell'assemblea programmatica pubblica dell'associazione che si è svolta ieri a Roma, la prima dopo la riforma della governance dei porti dello scorso anno. «Mai come oggi dobbiamo fare squadra, saluteremo un ministro, una struttura che ci ha aiutato, e non abbiamo molte idee di quello che ci aspetta nel futuro - ha continuato D'Agostino - ma dobbiamo essere in grado di definire dove dobbiamo andare, a prescindere dagli interlocutori politici che avremo nei prossimi mesi». La portualità, ha poi ricordato il presidente di Assoporti, «non è un problema settoriale», lo sviluppo dei porti, della logistica e della manifattura a questi correlati: **«È un problema del Paese. Incrociamo dinamiche globali, trattiamo con player di dimensioni spaventose e se non siamo capaci di saperli affrontare diventa un problema per Trieste, Palermo, Napoli e tutti noi».**

Una portualità che deve fare i conti con una Cina sempre più capitalista, un'America sempre più protezionista e un'Europa dove l'Italia deve provare a contare di più, specie a livello Espo, l'organizzazione europea delle Autorità portuali. I presidenti dei porti (tutti, meno i due siciliani) hanno così trattato i grandi temi strategici legati alla portualità, calandoli verso il finale ad alcune problematiche delle banchine italiane: dai finanziamenti europei alle reti Tnt e la necessità di recuperare il traffico con il Nord Africa, passando per la questione del lavoro e le tematiche legate alla Via della Seta (trattate dal numero uno dei porti di Genova e di Savona, Paolo Emilio Signorini, che ha rilevato la necessità di cominciare a trattare il tema dell'automazione). **Diverse le allusioni (D'Agostino, ma anche i presidenti dei porti di Venezia, Napoli e lo stesso ministro dei Trasporti, Graziano Delrio) a Pasqualino Monti, che sul *Secolo XIX*- *The MediTelegraph* aveva dichiarato nei giorni scorsi che non sarebbe intervenuto all'assemblea, contestandone l'impostazione (hanno parlato tutti i presidenti, cinque minuti ciascuno su un grande tema).**

-segue

«Confermo la mia posizione - ha detto Monti alla fine dell'incontro di ieri - Ho anche condiviso alcuni temi di D'Agostino a inizio assemblea, ma avrei voluto continuare ad ascoltare il mio presidente parlare dei temi contingenti dei porti italiani, e non i presidenti che lo hanno eletto sui massimi sistemi». **«Abbiamo un ministro dei Trasporti che ha rivolto grande attenzione alla portualità, che ha realizzato una riforma attesa da vent'anni. - ha aggiunto Monti - Ma rimarcare che manca ancora qualcosa, non è lesa maestà.** Del resto, è lo stesso Delrio che in assemblea ha in sostanza detto che le leggi non sono statiche, ma in movimento, si modificano. E quindi è necessario parlare di cosa ancora non va a partire dai dragaggi, alla pianificazione, ai problemi specifici dei porti del Mezzogiorno: ad esempio non ho sentito parlare nemmeno una volta dei porti siciliani».

Il modello Trieste divide Assoporti

D'Agostino: «Con Delrio strategia vincente. Integrare punti franchi e industria». Monti (Palermo): «Non sono uno scolareto»

di Silvio Maranzana

► TRIESTE

L'esempio vincente del porto che guida, quello di Trieste, a garanzia della validità della recente riforma e come modello di sviluppo da seguire, pur nelle rispettive eccellenze settoriali, da parte degli altri scali italiani. Lo ha portato Zeno D'Agostino nella relazione di apertura, nella sua qualità di presidente, dell'assemblea di ieri di Assoporti definendo definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana.

«Sono tre le sfide-opportunità per i porti italiani che interessano tutto il Paese - ha affermato, specificando che - una delle sfide è la Via della Seta, ma è importante anche il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo nei confronti della sponda Sud che sta risorgendo, con economie e traffici che stanno tornando e su cui i porti del Mezzogiorno possono giocare una partita». Il terzo tema è «la capacità dei porti di integrarsi con il mondo logistico e manifatturiero che si lega a Porti franchi e Zes (Zone economiche speciali)». Nella sua ultima recentissima visita a Pechino e Shanghai con la delegazione guidata dalla governatrice

del Fvg Debora Serracchiani, il presidente ha avuto conferma una volta di più degli appetiti cinesi su Trieste, mentre i Punti franchi, dal Canale industriale all'Interporto di Ferneti che si sta ampliando ai capannoni ex Wartsila, dalle banchine tradizionali al Porto vecchio, stanno attirando gli interessi degli investitori più disparati anche nell'ottica della manipolazione delle merci in regime agevolato.

Ma mai come stavolta nel parlamentino che riunisce i porti italiani si è respirata un'atmosfera di fine legislatura che ha visto lo stesso D'Agostino sottoposto a un paio di attacchi concentrati che lo hanno indotto a darsi pronto a fare un passo indietro. «Siamo in fase di chiusura di un percorso governativo - ha affermato - dobbiamo vedere quello che è successo in questi anni ma vogliamo soprattutto definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana, abbiamo tutte le carte in regola per farlo. Mai come oggi dobbiamo fare squadra, saluteremo un ministro, una struttura che ci ha aiutato, e non abbiamo molte idee di quello che ci aspetta nel futuro - ha continuato D'Agostino - ma dobbiamo essere in grado di definire dove dobbiamo andare, a prescindere

dagli interlocutori politici che avremo nei prossimi mesi». Ma ecco il punto clou: «Non è che io ci tenga a restare su questa poltrona a ogni costo - ha continuato il presidente dell'Authority triestina - Se gli associati ritengono che ci sia una posizione diversa da quella attuale, e che ci siano i numeri per sostenerla, non è un problema». E ha manifestato la possibilità di convocare un'assemblea fra un mese o quando ci sarà il nuovo governo.

Fra i pronunciamenti in replica soprattutto a quanto sostenuto dal suo predecessore al vertice di Assoporti, Pasqualino Monti che attualmente guida il porto di Palermo e che ieri non ha voluto prendere la parola. «No, io lo scolareto sul palco non vado a farlo - aveva preannunciato - Ringrazio l'associazione per l'invito, che peraltro mi è arrivato via email, ma di quei cinque minuti per raccontare cosa penso del Mediterraneo non so davvero cosa farne». E aveva poi specificato: «Non possiamo assumere la legge di riforma come un punto fermo. Dobbiamo avere il coraggio di dire al governo cosa accade sui tempi delle opere, sui tempi di applicazione delle nuove norme, sui tempi dei dragaggi e della burocrazia».

E una diversità di vedute è

apparsa anche nei confronti del presidente dell'Authority di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini che ha sostenuto che «la vera partita si dovrà giocare sulla natura degli enti portuali che devono evolvere verso le società per azioni».

«Con una spa potrei forse anche muovermi meglio - ha tagliato corto ieri D'Agostino - ma a me sembra che Trieste stia facendo tante cose con la normativa attuale e oggi l'unica esigenza che sento è che ci venga data, piuttosto, la possibilità di avere la maggioranza nelle società partecipate di logistica e intermodali».



Trieste: una nave portacontainer al Moio Settimo



Zeno D'Agostino con il ministro Graziano Del Rio

Assoporti: in assemblea focus su rinnovamento e lavoro squadra

ROMA (MF-DJ)--Si e' tenuta oggi a Roma l'assemblea programmatica di Assoporti, alla presenza del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori: un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione. "Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia - ha dichiarato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'assemblea - non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le autorità di sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità." Delrio ha ringraziato l'associazione per lo spirito di squadra coesa e l'alto livello tecnico di tutti i presidenti: "e' questa l'Italia dei porti che vogliamo, sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi - ha commentato Delrio - vuol dire che ci siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore". "La riforma ha modificato l'impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede di Unione Europea - ha concluso D'Agostino - Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare e' che la portualità riguarda l'intero Paese. Le dichiarazioni del ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato. com/rov (fine) MF-DJ

NEWS

ASSEMBLEA ASSOPORTI: PORTUALITÀ NON È UN PROBLEMA SETTORIALE, MA DI TUTTO IL PAESE

D'Agostino: «il sistema ha dinanzi tre sfide per sviluppare l'economia»

«Siamo in fase di chiusura di un percorso governativo, dobbiamo vedere quello che è successo in questi anni ma vogliamo soprattutto definire le linee di sviluppo e le strategie future della portualità italiana, abbiamo tutte le carte in regola per farlo». A dirlo è Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti e dell'Autorità dei porti di Venezia e Monfalcone in occasione dell'assemblea programmatica pubblica dell'associazione svoltasi a Roma.

«Mai come oggi dobbiamo fare squadra, saluteremo un ministro, una struttura che ci ha aiutato, e non abbiamo molte idee di quello che ci aspetta nel futuro - ha continuato D'Agostino - ma dobbiamo essere in grado di definire dove dobbiamo andare, a prescindere dagli interlocutori politici che avremo nei prossimi mesi».

La portualità, ha poi ricordato il presidente di Assoporti, «non è un problema settoriale», lo sviluppo dei porti, della logistica e della manifattura a questi correlati: «è un problema del Paese. Inerciamo dinamiche globali, trattiamo con player di dimensioni spaventose e se non siamo capaci di saperli affrontare diventa un problema per Trieste, Palermo, Napoli e tutti noi».

«Sono tre le sfide-opportunità per i porti italiani che interessano tutto il Paese -ribadisce D'agostino -: una di queste è la "Via della Seta", ma è importante anche il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo nei confronti della sponda sud che sta risorgendo, con economie e traffici che stanno tornando e su cui i porti del Mezzogiorno possono giocare una partita». L'altro tema è «la capacità dei porti di integrarsi con il mondo logistico e manifatturiero che si lega a porti franchi e Zes (zone economiche speciali)».

D'agostino guarda al futuro, pronto a convocare un'assemblea, fra un mese o quando ci sarà il nuovo governo per confrontarsi sull'idea di trasformare le Autorità di sistema portuale in società per azioni, lanciata dal presidente dei porti di Genova e Savona non lo entusiasma. «Con una Spa potrei forse anche muovermi meglio - dice D'Agostino - ma a me sembra che Trieste stia facendo tante cose con la normativa attuale e oggi l'unica esigenza che sento è che ci venga data, piuttosto, la possibilità di avere la maggioranza nelle società partecipate di logistica e intermodali».

ASSOPORTI: IN ASSEMBLEA FOCUS SU RINNOVAMENTO E LAVORO SQUADRA

ROMA (MF-DJ)--Si e' tenuta oggi a Roma l'assemblea programmatica di Assoporti, alla presenza del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori: un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione. "Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia - ha dichiarato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'assemblea - non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le autorità di sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità." Delrio ha ringraziato l'associazione per lo spirito di squadra coesa e l'alto livello tecnico di tutti i presidenti: "e' questa l'Italia dei porti che vogliamo, sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi - ha commentato Delrio - vuol dire che ci siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore". "La riforma ha modificato l'impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede di Unione Europea - ha concluso D'Agostino - Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare e' che la portualità riguarda l'intero Paese. Le dichiarazioni del ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato. com/rov (fine) MF-DJ NEWS

Assoporti: in assemblea focus su rinnovamento e lavoro squadra

Si è tenuta oggi a Roma l'assemblea programmatica di Assoporti, alla presenza del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori: un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione.

"Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia - ha dichiarato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'assemblea - non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le autorità di sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know-how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità."

Delrio ha ringraziato l'associazione per lo spirito di squadra coesa e l'alto livello tecnico di tutti i presidenti: "è questa l'Italia dei porti che vogliamo, sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi - ha commentato Delrio - vuol dire che ci siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore".

"La riforma ha modificato l'impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede di Unione Europea - ha concluso D'Agostino - Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare è che la portualità riguarda l'intero Paese. Le dichiarazioni del ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato.

ASSOPORTI: Assemblea Programmatica Pubblica. Coralità e concretezza, il segno della presidenza di Zeno D'Agostino

Una "Assemblea Programmatica Pubblica", invece della semplice e tradizionale riunione associativa. Una gestione "plurale" e "corale", che non ha previsto la sola relazione rituale e di bilancio del Presidente, ma "interventi programmatici" dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale italiane su temi ben specifici, indicati punto per punto: Scenari geostrategici, La via della seta, L'Europa dei porti, Mar Mediterraneo e Mezzogiorno, Zone Economiche Speciali, Intermodalità, PNSPL Infrastrutture, PRSP Waterfront, Port Community System, Sostenibilità ambientale, Lavoro portuale, Transshipment, Passeggeri, Assoporti dopo la riforma. La prima assemblea di Assoporti e di bilancio dell'attività del presidente Zeno D'Agostino si è presentata nel segno della coralità e della concretezza, non solo una gestione assolutamente plurale e paritaria dei lavori, ma anche l'occasione sfruttata per firmare due importanti accordi, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che mobilitano risorse e – soprattutto – disegnano il quadro strategico

delle "cose da fare", per operare in quella logica di "sistema", che è l'obiettivo per cui sono nate le Adsp, dopo la legge che – dopo vent'anni di inutili tentativi – ha finalmente riformato il sistema.

L'Assemblea 2017 di Assoporti si è svolta nel segno della concretezza, ma anche della consapevolezza che la riforma e i provvedimenti governativi (che lo stesso D'Agostino ha riconosciuto aver costituito un passo avanti fondamentale) hanno dato le gambe e gli strumenti per l'avvio di un processo, ma gran parte del cammino resta ancora da fare, anche perché la competizione a livello globale avanza a ritmi incalzanti e propone continue trasformazioni di scenario ad un ritmo perfino ossessivo. Zeno D'Agostino, oltre che presidente di Assoporti, è presidente anche dell'Adsp Mar Adriatico Orientale, in pratica quel porto di Trieste che oggi è leader nell'intermodalità e nel trasporto ferroviario (con crescita dei volumi di traffico tutti a doppia cifra e che hanno portato al raddoppio, in pochi anni, dei convogli effettuati), ma che è soprattutto il terminale di collegamento con



-segue

il Vicino, Medio ed Estremo Oriente, nonché la "porta d'ingresso" marittima verso i paesi dell'Europa centrale oltre l'arco alpino, recuperando un ruolo storico già occupato quando la capitale giuliana rappresentava lo sbocco al mare di quello che era allora l'impero austroungarico. Trieste oggi è probabilmente il terminale più orientato verso l'internazionalizzazione, non solo per le dimensioni dei suoi traffici, ma per essere uno degli sbocchi naturali di quel gigantesco progetto che va sotto il nome di "One Belt One Road" (OBOR, in sigla), altrimenti tradotto come nuova Via della Seta, cioè quel progetto su cui un paese altrettanto gigantesco come la Cina si prepara ad investire cifre equivalenti

all'intero prodotto interno lordo di un paese come l'Italia, giusto per dare le dimensioni della partita in gioco. Proprio disegnando gli scenari geostrategici, Zeno D'Agostino ha ricordato la complessità e anche le contraddizioni del quadro attuale, dove su scala globale agiscono paesi che hanno assetti unitari ma che hanno le dimensioni di un continente (Stati Uniti, Cina, ma anche India e area dei paesi dell'ex Unione Sovietica, oggi completamente indipendenti, ma legati da progetti e interessi comuni), mentre – dall'altro lato – l'Europa stenta a uscire dal guscio dei suoi confini nazionali. D'Agostino ha ricordato che il gigante del web cinese, Alibaba, in un giorno ha fatturato quanto l'economia di un paese in un anno, in un'ora quanto una delle più grandi catene di distribuzione di abbigliamento in Europa, un'impresa considerata nel nostro continente una regina dei

fatturati. E il presidente dell'Adsp di Trieste ha anche spiegato che il mondo non si può più interpretare secondo le categorie del passato, cui la "vecchia" Europa – dall'alto dell'eredità della sua storia e della sua cultura – sembra essere affezionata: anche (e forse soprattutto) nel settore marittimo,

emergono le contraddizioni tra le nuove scelte protezionistiche di un paese un tempo alfiere del turbo-capitalismo come gli Stati Uniti e, invece, la spinta alla competizione secondo le regole del libero mercato propugnate dal governo cinese, che in teoria si richiama ancora all'ideologia comunista.



Un complesso di fattori e di problemi che non possono essere affrontati, appunto, che nel segno della concretezza: e facendo anche opportunamente un "lavoro di squadra", perché – come ha sottolineato con molta forza il ministro Delrio – la riforma più importante che l'Italia ha realizzato, in questi ultimi tre anni di suo impegno alla guida del dicastero, è aver fatto prevalere "l'interesse dello Stato nazionale" in una visione e in una strategia unitaria, contrastando le tendenze centrifughe e le diatribe dei particolarismi localistici, totalmente antistorici nel quadro attuale. E la parola d'ordine ora è "continuità", perché tante restano le cose da fare e – come ha sottolineato il presidente D'Agostino – anche una assemblea come quella di Assoport deve servire ad indicare le soluzioni e le ricette per operare al meglio.

A.D.

Speciale infrastrutture: Delrio all'assemblea programmatica Assoporti, creato un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore

Si è tenuta oggi a Roma l'assemblea programmatica pubblica di Assoporti, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio. Lo comunica l'associazione in una nota. Un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione. "Le risorse per rendere i porti efficienti e competitivi ci sono e sono qui in Italia", ha dichiarato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, a margine dell'evento. "Non dobbiamo cercare altrove i grandi tecnici, perché abbiamo una squadra di esperti che operano direttamente nei sistemi portuali. Le Autorità di sistema portuale dimostrano di avere le competenze ed il know how interno per fare programmare strategicamente il futuro. Dobbiamo oggi ragionare in termini di sistema, cioè il porto e le aree di pertinenza, i collegamenti e la loro funzionalità", aggiunge. Una ricca scaletta di interventi conclusa dal ministro Delrio, che ha ringraziato l'associazione per lo spirito di squadra coesa e l'alto livello tecnico di tutti i presidenti. "E' questa l'Italia dei porti che vogliamo, sono orgoglioso dei contributi dei relatori e del clima che ho percepito qui oggi", ha commentato il responsabile del Mit, "vuol dire che ci siamo riusciti a creare un gruppo che potrà affrontare le sfide del settore".

Parole a cui ha replicato ancora D'Agostino: "La riforma ha modificato l'impianto della governance e soltanto Assoporti può farsi carico di una spinta in avanti soprattutto in sede dell'Unione europea – ha detto -. Abbiamo dato inizio ad un nuovo corso ed era necessario dare un contributo diverso, forte e condiviso. Il vero messaggio che vogliamo dare è che la portualità riguarda l'intero paese. Le dichiarazioni del ministro confermano che abbiamo scelto la strada giusta per portare avanti il processo di riforma avviato", ha concluso il presidente di Assoporti. (Com)

Non recuperato dall'Italia un solo teu dal Nord Europa

ROMA - «L'Assemblea dei porti è una grande occasione per vedere come funziona la porta dell'Economia del mare da cui passano oltre il 50% delle nostre importazioni e una parte importante delle nostre esportazioni», scrive Mino Giachino, che l'altro ieri era presente all'Assemblea programmatica di Assoporti.

«Un motore di sviluppo che mi auguro il Governo voglia preservare dallo sciopero proclamato per questa settimana. Quest'anno - prosegue Giachino - non sono stati forniti i dati di traffico forse perché complessivamente, tra i porti che vanno bene, Genova, La Spezia, Trieste e altri che tengono il ritmo, l'Italia purtroppo, dopo sei anni di Governi non

(continua a pagina 11)

Non recuperato dall'Italia

eletti, non ha ancora recuperato "un contenitore" italiano che ha scelto di arrivare negli scali nord europei invece di essere sbarcato sulle nostre banchine».

Secondo il presidente di Sainvare, quindi «il nostro Paese perde così sei miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro come avevamo già descritto nel Piano della Logistica 2011-2020 cui avevo lavorato come sottosegretario ai Trasporti e approvato dalla Consulta dei Trasporti e della Logistica. Investimenti portuali ancora pochi. Unica buona notizia la decisione di progettare la nuova Diga foranea a Genova».

«Si chiude una Legislatura - aggiunge l'ex sottosegretario - che ai porti, alla logistica, ai trasporti, malgrado l'impegno di Delrio, non ha dato un contributo visibile se è vero che il presidente del porto di Genova chiede la trasforma-

zione dell'Autorità portuale in "Spa" e che complessivamente i traffici non sono aumentati e che la nostra logistica ha perso punti a favore di quella europea. La vera notizia arriverà con la firma del Decreto che istituirà lo Sportello unico dei controlli, la priorità del Piano della Logistica... approvato nel 2011. Sei anni a dimostrazione che investimenti nelle infrastrutture, logistica e trasporti non erano una priorità degli ultimi Governi».

«Con lo Sportello unico dei controlli, norma a costo zero, i nostri scali - conclude Mino Giachino - nel 2018 acquisiranno una maggiore competitività. Eppure con la realizzazione dei Corridoi Ten-T e gli investimenti nei porti, economia del mare, trasporti e logistica potrebbero dare un punto di Pil e decine di migliaia di posti di lavoro in più. Sarà il compito della prossima Legislatura, se gli italiani voteranno chi vuole la crescita economica senza se e senza ma».

Sicurezza tra ferrovie e porti, Accordo Quadro Assoporti-Rfi

Un Accordo Quadro per mettere i collegamenti ferroviari tra porti e rete nazionale sullo stesso livello di sicurezza. Rendere la rete ferroviaria nazionale più omogenea, dagli Appennini al lungomare tirrenico e adriatico. L'impegno lo hanno firmato a Roma martedì, **durante l'assemblea Assoporti**, i referenti governativi, infrastrutturali e portuali, ovvero l'associazione dei porti italiani insieme al ministero dei Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Associazione Trasporti-Assstra.

All'Accordo, sotto il controllo di un Comitato di monitoraggio, seguiranno convenzioni singole tra gestore, Autorità di sistema portuale (Adsp) e Regione. Le opere che saranno interessate sono: sistema ferroviario italiano, ferrovia portuale interna, sottosistemi demaniali marittimi e tratte di collegamento interne portuali. Ciascuna Adsp può svolgere funzioni di gestione, purché autorizzata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Ansf). L'affidamento a un gestore diverso dall'Adsp non avviene a titolo di concessione demaniale. I costi per l'ammodernamento e l'attrezzaggio di sicurezza delle tratte di collegamento portuale sono a carico dell'authority.

L'Accordo Quadro è stato sottoscritto dal capo dipartimento per i trasporti e la navigazione del ministero dei Trasporti, Alberto Cioielli; dal direttore di Ansf, Amedeo Gargiulo; dall'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile; dal presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino; dal presidente di Assstra, Massimo Roncucci.

Porti: Duci, riforma ok, ma eccesso di burocrazia irrisolto

All'assemblea Federagenti focus su Venezia, Gioia Tauro, Taranto

(ANSA) - GENOVA, 13 DIC - "L'eccesso di burocrazia è un fardello che non abbiamo risolto e continuiamo a portarci dietro. La riforma portuale che ha funzionato per molti aspetti questo tema non lo affronta e non lo ha risolto". E' questo il filo rosso dell'assemblea di Federagenti, la Federazione nazionale degli agenti marittimi, riassunto nelle parole del presidente Gian Enzo Duci. "I porti italiani sono ancora rallentati da un eccesso di vincoli burocratici che rendono la macchina amministrativa delle autorità di sistema portuali molto lenta". Un nodo che potrebbe essere risolto almeno in parte dai 35 provvedimenti messi in piedi e che adesso devono essere trasformati in fatti, ha sottolineato all'assemblea il dirigente del gabinetto del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio. "Il dato positivo, invece, è che la riforma ha messo in evidenza una rete portuale italiana coesa e questo ha rimesso l'Italia sulla mappa geografica dello scenario internazionale dei porti" aggiunge Duci. L'assemblea ha acceso i riflettori non solo sullo stato dell'arte della riforma portuale, ma anche su alcune realtà ad alto rischio della portualità italiana: Gioia Tauro, Venezia e Taranto. "Serve una normativa ad hoc di status internazionale per il porto di Gioia Tauro altrimenti non riesce più a competere con gli altri scali di transhipment" è la proposta lanciata da Michele Mumoli, presidente degli agenti marittimi della Calabria. Oggi, fra l'altro le navi che scalano nel porto calabro sono oggetto di 1200 ispezioni al mese (oltre 15 mila all'anno) contro le 7 all'anno del Pireo. Per quanto riguarda Venezia sia l'assessore del Comune Simone Venturini, sia il presidente degli Agenti Marittimi del Veneto, Alessandro Santi, che il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino concordano sul fatto che non possa rinunciare al porto e vivere come una città museo. E sul fronte delle crociere la rinuncia di Venezia come scalo "provocherebbe la scomparsa delle navi passeggeri da tutto l'Adriatico" concordano le istituzioni.

Infine per Taranto, alle prese con una trasformazione epocale legata alla siderurgia, si punta sulle Zes, le Zone economiche speciali per attrarre investimenti.(ANSA).

Niente prepensionamenti per i portuali

Roma - Il decreto "correttivo" accoglie solo in parte le richieste del mondo del lavoro. Delrio: «La norma non è passata». Tullo (Pd): «La Ragioneria dello Stato ha vinto sulla politica».

Roma - **«I prepensionamenti non sono passati». A margine dell'assemblea di Assoporti, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio scuote la testa.** Si tratta degli scivoli pensionistici - che secondo la ricognizione dell'associazione delle Autorità di sistema portuale avrebbero riguardato una platea di 70 persone, 35 a Genova - inizialmente previsti dal Correttivo porti, approvato lunedì sera dal Consiglio dei ministri insieme ad altri due decreti attuativi della Riforma della pubblica amministrazione, presentati dal ministro Marianna Madia. Il Correttivo serve a completare la riforma dei porti targata Delrio, licenziata nell'agosto 2016. Tema più scottante del Correttivo è appunto quello del lavoro, atteso per sanare gli squilibri occupazionali nei porti progressivamente generati dalla legge di settore, la 84/94, ma anche da situazioni pregresse.

«Tuttavia - afferma Delrio - passi in avanti sono stati fatti, rimane una soluzione perfezionabile. Rimango convinto che abbiamo fatto bene a scorporare dalla riforma la parte del lavoro. A piccoli passi stiamo procedendo». In effetti, benché manchi il capitolo prepensionamenti, il Correttivo lascia impostato il cosiddetto organico porto, che permette alle Autorità di sistema portuale di finanziare con una quota fino al 15% delle entrate fiscali i «piani operativi di intervento per il lavoro portuale», elaborati dalle Autorità di sistema portuale una volta ricevuti da terminalisti, imprese, compagnie i piani d'impresa, «finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale». **Insomma si all'accompagnamento all'uscita per gli invalidi, sì ai corsi di formazione per riqualificare il personale, ma niente prepensionamenti.** «Si tratta - commenta Mario Tullo, deputato della commissione Trasporti alla Camera, da sempre in trincea per le battaglie dei portuali - di una vittoria della Ragioneria di Stato sulla politica».

-segue

I sindacati confermano lo sciopero del 15 dicembre, e per il momento l'unica possibilità per la reintroduzione dei pre-pensionamenti rimane l'emendamento Cassinelli, che però limita il provvedimento alle sole compagnie portuali e rischia di finire nel mirino della Commissione europea nella parte in cui prevede la possibilità del ripiano dei bilanci delle compagnie da parte delle Adsp. La questione dei prepensionamenti non deve essere riportata unicamente a chi oggi è in età prepensionabile, quindi i 70 del 2017, ma in prospettiva: **i dubbi della Ragioneria sulla sostenibilità del provvedimento potrebbero derivare dal fatto che il settore portuale ha un'età media molto alta, sui 50 anni, e dunque potenzialmente soggetta in futuro a un intervento molto più massiccio.**

Tornando al Correttivo, va detto che la previsione del ricollocamento apre scenari interessanti per Genova, perché secondo una fonte Assoporti questo **aprirebbe potenzialmente la possibilità di inglobare la Pietro Chiesa all'interno della Culmv (gli art. 17 vengono inoltre definiti servizi di interesse generale per il porto).** «Mi chiedo per quale motivo la Ragioneria abbia deciso di eliminare il capitolo prepensionamenti», dice Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica. «Forse si è trattato di un motivo esclusivamente economico, anche se prima di trarre conclusioni affrettate voglio leggere il testo completo del Correttivo e capire se ci saranno ancora margini di intervento». In relazione agli altri percorsi normativi legati ai porti, Delrio è tornato sul Marebonus, spiegando che c'è stato un nuovo avanzamento perché «è stato registrato presso la Corte dei conti», mentre «la presidenza del Consiglio ci ha garantito che a breve sarà licenziato il decreto attuativo sullo Sportello unico dei controlli».

Il commento

PRIMA DELLA CINA IL PORTO PUNTI SULLA SVIZZERA

Massimo Minella

Presidente da un anno, Paolo Signorini annuncia il nuovo record del porto di Genova (2,6 milioni di teu, unità di misura del container pari a un pezzo da 20 piedi) e indica la direzione in cui dovrà muoversi il "porto d'Italia", quello che unisce Genova e Savona e fa correre la merce sul terzo valico. Non solo quella Via della Seta a cui ormai ci siamo quasi assuefatti, tanti sono i

rimandi e gli inviti a puntare sulla rotta d'Oriente. Ma, ben più vicino, il cammino che dalla Liguria sale alla Lombardia e da qui, passate le Alpi, raggiunge la Svizzera e il Sud della Germania. Di ritorno da Zurigo, dove nei giorni scorsi ha partecipato al road show del governo sulle opportunità offerte dall'interscambio fra i due Paesi, Signorini azzarda anche un numero, quanto cioè può valere

questa sfida verso il Nord: almeno due milioni di teu. Genova arriverà a fine 2017 a 2,6 milioni. Ma con la Bertola a Sampierdarena, il potenziamento del Vte a Pra' e la piattaforma di Vado, si può salire a 4 milioni e mezzo, forse anche 5. In quel delta sta il valore di una sfida antica che può ritrovare adesso nuova linfa. Decisivo sarà il terzo valico, ma si può cominciare già adesso.

Come cambia il porto di Genova: strategie per il futuro, incontro

Genova - Venerdì 15 dicembre , alle ore 15.30, presso la sede dell' associazione di cultura politica Le Radici e le Ali a Genova (via dei Giustiniani 12/4) si terrà l' iniziativa Come cambia il porto: strategie per il futuro . Genova - L' incontro, presentato da Roberto Speciale , coordinatore di Le Radici e le Ali , e moderato dal giornalista Franco Manzitti , prevede le relazioni di Giuliano Gallanti , già presidente delle Autorità portuali di Genova e di Livorno, e Luca Becce , presidente di **Assiterminal**. Genova - Ingresso libero . Questo evento è stato aggiornato con nuove informazioni il 13/12/2017 alle ore 22:39. Potrebbe interessarti anche: Legge e desiderio nella vita familiare e nei contesti educativi, ciclo di incontri, fino al 14 dicembre 2017 , Balli-amo per Afma, pomeriggi in danza contro l' Alzheimer, fino al 27 dicembre 2017 , Le madri alla prova della femminilità, conferenza di Adele Succetti, 15 dicembre 2017 , I partigiani del 1944, cerimonia commemorativa a Favale di Malvaro, 16 dicembre 2017 Scopri cosa fare oggi a Genova consultando la nostra agenda eventi. Hai programmi per il fine settimana? Scopri gli eventi del weekend a Genova .

Corruzione a Spezia: sono undici gli indagati

LA SPEZIA - Sono undici le persone indagate dal sostituto procuratore della Spezia, Luca Monteverde, al termine delle indagini preliminari sulla maxi in-

chiesta relativa a presunti appalti pilotati e assunzioni-premio che nel Novembre dello scorso anno travolsero l'Amministratore portuale della Spezia. Venti i capi di

reato contestati dalla procura spezzina al termine delle indagini eseguite dalla Guardia di Finanza. Tra gli indagati c'è anche Lorenzo Forcieri, ex presidente

dell'Ente portuale e attuale consigliere comunale della Spezia.

Per Forcieri sono state stralciate alcune accuse iniziali, e sono state elevate nuove contestazioni: è indagato per corruzione (continua in ultima pagina)

Corruzione a Spezia

insieme all'amministratore delegato della società di vigilanza privata "La Lince", Matteo Balestrella, per aver ricevuto da quest'ultimo, senza pagare, prestazioni di vigilanza relativamente alla sua abitazione, oltre essere indagato anche

per rivelazione di segreti d'ufficio, per aver fatto recapitare ai vertici di Msc attraverso un comandante di navi della stessa compagnia una bozza del bando di gara per la selezione del socio di maggioranza della società creata dalla stessa Amministrazione portuale per la gestione delle crociere.

Rimane in piedi, a carico di Forcieri, l'accusa di corruzione "divisa" con l'allora presidente del collegio dei revisori dei conti, Massimo Vigogna. Quest'ultimo avrebbe promesso "dritte" su possibili controlli a carico dell'ente in cambio della promessa di Forcieri sul-

l'assunzione del figlio presso un terminal portuale spezzino. Confermato a carico di Forcieri anche il reato di istigazione alla corruzione.

Nel mirino della procura rimane anche l'ex segretario generale, Davide Santini, indagato in corso con l'imprenditore Marco Condotti per aver privilegiato l'azienda di quest'ultimo nell'affidamento dei servizi in cambio di mobili da giardino. Indagato anche l'altro ex dirigente dell'AutPort, Maurizio Pozzella, al quale sono contestati diversi reati per turbata libertà degli incanti, rivelazione di segreti d'ufficio, e corruzione.

L'inchiesta, sfociata il 2 Novembre 2016 nel blitz delle fiamme gialle, aveva portato inizialmente anche a tre arresti e all'interdizione temporanea dai pubblici uffici per alcuni dei protagonisti dell'inchiesta. Forcieri una settimana più tardi rassegnò le dimissioni da presidente dell'Ap spezzina.

Guido Calvi, Andrea Corradino

e Paolo Mione, legali di Lorenzo Forcieri, hanno espresso «soddisfazione per il fatto che lo stesso procuratore della Repubblica della Spezia nell'avviso di conclusione delle indagini notificato oggi, abbia accertato l'estraneità di Lorenzo Forcieri ai fatti inizialmente contestatigli in merito al suo operato in Amministrazione portuale facendo cadere le accuse per i reati di turbata d'asta e abuso in atti d'ufficio».

«E' un primo passo significativo. Siamo convinti che nel procedimento sarà dimostrata la totale estraneità del nostro assistito anche dalle altre accuse, per le quali riteniamo non esistano i presupposti né di fatto né di diritto. Siamo convinti - hanno concluso i legali - che Forcieri abbia servito la comunità improntando i suoi comportamenti alla massima correttezza, agendo nell'esclusivo interesse degli uffici ricoperti, rispettando la legge e

soprattutto senza mai cercare né tanto meno ottenere alcun vantaggio personale».

Ravenna: approvata delibera su espressione parere a progetto definitivo hub portuale

(FERPRESS) – Ravenna, 13 DIC – Nella seduta di **ieri** il consiglio comunale ha approvato la delibera relativa all'espressione di parere sul "Progetto definitivo Hub portuale – approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al Prp vigente 2007 I fase (1° e 2° stralcio)".

Hanno votato a favore 24 consiglieri (gruppi di maggioranza, La Pigna, Lega nord); contrari 4 (CambieRà e Ravenna in Comune). Non ha partecipato al voto Lista per Ravenna, estraendo il badge al momento della votazione. Il sindaco Michele de Pascale ha ripreso i contenuti del progetto (scheda dell'Autorità di sistema portuale allegata). Ha auspicato un voto compatto, espressione di una comunità coesa e consapevole dell'importanza del progetto, strategico per lo sviluppo della città, il futuro del territorio e il lavoro di tanti concittadini. Sono stati presentati da Lista per Ravenna 4 emendamenti (documento allegato) tutti respinti con la medesima votazione: 19 contrari (gruppi di maggioranza), 10 favorevoli (CambieRà, La Pigna, Lega nord, Lista per Ravenna e Ravenna in Comune). Sono intervenuti i consiglieri Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna), Veronica Verlicchi (La Pigna), Marco Maiolini (CambieRà), Massimo Manzoli (Ravenna in Comune), Rudy Gatta (Pd), Daniele Perini (Ama Ravenna), Samantha Gardin (Lega Nord), Marco Turchetti (Pd).

Il gruppo Lista per Ravenna, dichiarandosi comunque favorevole al progetto, ha lamentato la mancata approvazione dei suoi emendamenti sottolineando di ritenersi significativi in ordine soprattutto all'area definita S3, Romea-Bassette. Il gruppo La Pigna ha dichiarato di ritenere il progetto privo di coraggio pur affermando di non voler assolutamente impedire l'escavo del Candiano e auspicando che l'odissea legata allo sviluppo del porto giunga finalmente a conclusione. Il gruppo CambieRà, pur dichiarandosi favorevole all'escavo del Candiano, ha manifestato il voto contrario ritenendo accoglibili gli emendamenti di Lista per Ravenna in quanto orientati a migliorare le modalità di definizione del progetto. Il gruppo Ravenna in Comune, manifestandosi favorevole agli emendamenti respinti, ha annunciato il proprio voto contrario, ritenendo che manchino dati importanti legati, ad esempio, alla qualità dei fanghi e rilevando criticità nelle attività di manutenzione. Il gruppo Pd si è detto soddisfatto dei contenuti del progetto inteso a far tornare competitivo il porto e dell'accelerazione delle tempistiche legate alla sua approvazione. Ha ritenuto strumentali le affermazioni delle opposizioni e da respingere gli emendamenti in quanto inutili raccomandazioni. Il gruppo Ama Ravenna ha posto l'accento sulla delicatezza del tema e l'opportunità di affidarsi alla competenza degli organismi deputati alla valutazione e all'approvazione del progetto. Ha fatto presente l'importanza fondamentale dell'opera per la crescita economica e il futuro dei giovani. Il gruppo Lega nord ha affermato di sperare che venga finalmente realizzato l'escavo e il progetto giunga a compimento affinché il porto possa tornare al centro dell'economia locale e regionale e diventare approdo primario tra quelli dell'Adriatico; ha chiesto chiarimenti su alcuni aspetti tecnici.

Linea per l'interporto, i soldi ci sono e ora anche il progetto



Uno degli ingressi dell'interporto di Guasticce

LIVORNO

«Il progetto definitivo è concluso ed è stato consegnato a Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), che si farà carico di realizzare il progetto esecutivo e di appaltare i lavori. La copertura economica? I soldi ci sono». Lo ha detto l'assessore regionale **Vincenzo Ceccarelli**, riferendosi all' collegamento ferroviario tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce, durante la riunione del Comitato tecnico consultivo della Camera di Commercio.

L'assessore regionale era stato invitato, insieme al presidente della nuova **Authority** di Livorno-Piombino **Stefano Corsini**, dal presidente dell'ente camerale **Riccardo Breda** a fare il punto su due nodi fondamentali per lo sviluppo economico dei territori di Livorno e di

Grosseto: il corridoio tirrenico e lo sviluppo della Darsena Europea.

Quanto al problema dell'autostrada, l'ultima barriera sarà a sud dello svincolo di Capalbio, ha detto Ceccarelli: pagherà la tratta chi da sud viene verso la Maremma, mentre la tratta Capalbio-Ansedonia sarà gratuita. Le risorse ammontano a 350 milioni circa per la parte Grosseto sud Ansedonia, che dovrebbero essere assegnati con la prossima legge di stabilità. Nel prossimo Cipe la nuova soluzione che scarta l'autostrada sarà oggetto di una comunicazione, dopodiché la legge di stabilità. «Non è la soluzione inizialmente pensata - ha concluso Ceccarelli - ma se le cose vanno così, dopo 50 anni, possiamo dire di essere soddisfatti».

Ospedale e porto, tavola rotonda su due "cantieri per il lavoro"

■ LIVORNO

La curia ha promosso l'iniziativa chiamandola "Cantieri aperti": come precisa il sottotitolo dell'iniziativa, si tratta dell'intenzione di chiamare Livorno a interrogarsi sul lavoro. L'appuntamento di oggi pomeriggio nella sala Fagioli del vescovado (via del Seminario) è stato promosso dal Servizio diocesano per il progetto culturale e arriva a conclusione della Settimana Sociale di Cagliari sul tema del bisogno di lavoro.

È in calendario una tavola rotonda per «fare il punto della situazione sulla nostra città: sul lavoro, sulla sanità, la scuola, l'emergenza abitativa», come sottolinea il giornale on-line della diocesi annunciando l'iniziativa. Ma è soprattutto sull'ospedale e sul porto che si focalizzerà l'attenzione come «due possibili "cantieri" per il lavoro», secondo quanto sottolineato dagli organizzatori.

Saranno queste – si afferma – le problematiche sotto i riflettori dell'appuntamento sotto il segno della riflessione e del confronto che vedrà protagonisti gli assessori regionali **Stefania Saccardi** (diritto alla salute) e **Cristina Grieco** (formazione e lavoro) insieme al presidente della nuova **Unione Portuali** di Livorno-Piombino **Stefano Corsini** insieme ai leader sindacali **Fabrizio Zannotti** (Cgil) e **Giovanni Pardini** (Cisl).

A introdurre il confronto sarà **Nicola Sangiacomo**, direttore dell'Ufficio diocesano per la pastorale del lavoro. Nel ruolo di moderatore sarà **Luigi Vicinanza**, direttore del Tirreno, mentre le conclusioni dell'incontro saranno del vescovo **Simone Giusti**.

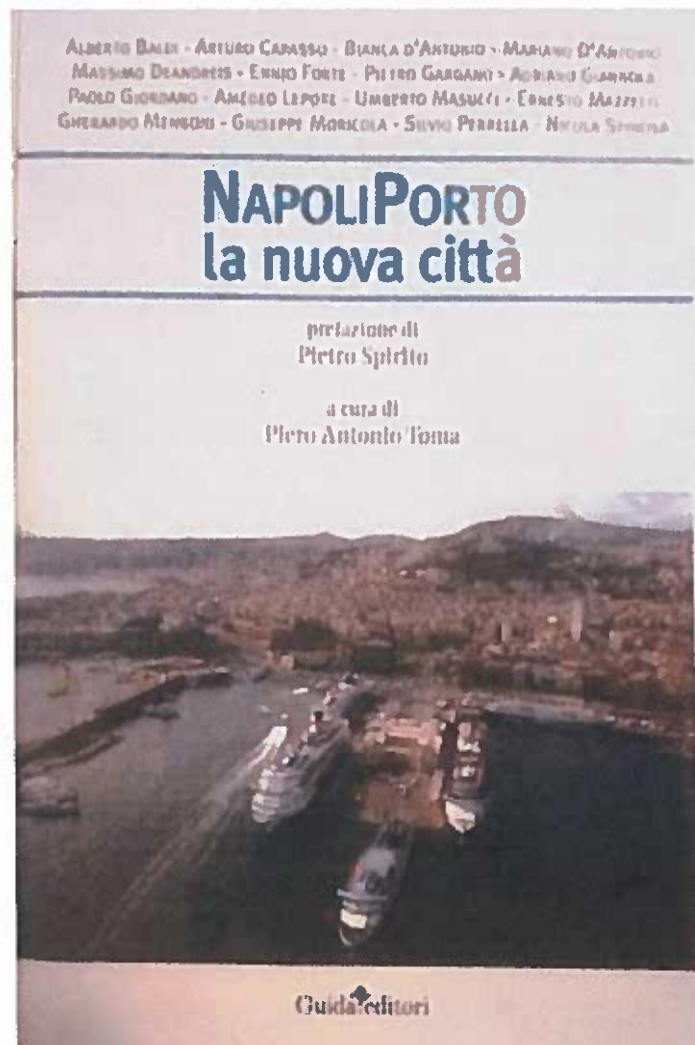
CRIPRODUZIONE RISERVATA

Napoli Porto la nuova città: un libro per "rammendare" il rapporto tra due entità finora separate, nel nuovo scenario Mediterraneo

"La grande frattura tra Porto e Città. Una cucitura necessaria per lo sviluppo": si intitola così la prefazione di Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centrale, al volume "Napoli Porto, la nuova città", curato da Piero Antonio Toma, e voluto dalla stessa Adsp nell'ambito di un'operazione culturale che mira a coinvolgere tutte le forze vive della città. Le ragioni del libro le spiega lo stesso Spirito, quando scrive che "sin da quando è iniziata questa avventura (la nomina a presidente dell'Adsp, avvenuta il 5 dicembre 2016; ndr), ho pensato che uno dei grandi temi che mi erano affidati era quello di ricucire diverse storie e distinte identità: il rapporto inutilmente competitivo tra i porti di Napoli e Salerno, la grande frattura tra porto di Napoli e città metropolitana, l'isolamento di Castellammare di Stabia".

"Fare sistema insomma. Passando – continua Spirito – da un sostantivo ad una pratica. Proprio per questo motivo, mi sono convinto che la sfida era innanzitutto di carattere culturale. La ragione di questo libro sta tutta nell'idea che le azioni, non supportate da forti convincimenti radicati nella società istituzionale e civile, sono destinate ad essere inadeguate o effimere".

La prima conseguenza della decisione di pro-



durre questo è stato "costringere" il meglio della intellettualità e della storia culturale cittadina ad interessarsi alle sorti di questo "convitato di pietra" che, soprattutto negli ultimi decenni, è stato il porto di Napoli.

I nomi degli autori dei saggi del volume vanno citati in ordine alfabetico, ma parlano in qualche maniera da sé: Alberto Baldi, docente di Antropologia culturale all'Università Federico

Il di Napoli; Arturo Capasso, Economia e Commercio della stessa Università; Bianca D'Antonio, una delle principali giornaliste della città partenopea; Mariano D'Antonio, famoso economista e storico meridionalista; Massimo Deandreis, amministratore delegato SRM Banco di Napoli, protagonista essenziale degli accordi promossi dal gruppo Intesa San Paolo per favorire gli investimenti della ZES, la Zona Economica Speciale, nel porto di Napoli; Ennio Forte, ordinario di Economia dei Trasporti Federico II; Pietro Gargano, storica firma del giornalismo napoletano; Adriano Giannola, presidente di Svimez-Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno; Paolo Giordano, architetto, professore ordinario; Amedeo Lepore, docente di Storia economica, ma soprattutto attuale assessore alle Attività produttive della Regione Campania; Umberto Masucci, agente marittimo, presidente del Propeller Club Napoli e vari altri incarichi; Ernesto Mazzetti, giornalista e geografo, storico, esponente della cultura cittadina; Gherardo Mengoni, ingegnere, narratore, saggista ed esperto di storia del porto di Napoli; Giuseppe Moricola, docente di Storia economica presso università "L'Orientale" di Napoli; Silvio Perrella, scrittore, siciliano di nascita ma napoletano d'adozione; e infine Nicola Spinosa, storico Soprintendente per i Beni Artistici e Storici di Napoli, autore celebratissimo e ispiratore delle più importanti mostre artistiche ("Civiltà del '600 e del '700 a Napoli", etc.), che hanno rilanciato l'immagine di Napoli come capitale della cultura nel mondo. Aver riunito le voci di tanti autorevoli autori costituisce già un merito del volume, che si segnala anche per la profondità dei saggi, che affrontano i diversi aspetti legati all'economia, la cultura, la storia del porto di Napoli.

Da dove nasce l'esigenza di "rammendare" il rapporto di Napoli con la città, laddove molte città (come, ad esempio, in Italia Genova) tendono quasi ad identificarsi con il loro porto? Il volume spiega bene che Napoli nasce come un porto, ma allo stesso tempo non è un vero e

proprio porto, perché ha la concorrenza di tanti altri (che si specializzano via via per funzioni, militare, commerciale, cantieristica etc.) lungo tutto l'arco del golfo, sia dal lato di Pozzuoli e di Bacoli che di quello di Torre del Greco e Castellammare, per non parlare del ruolo di Amalfi che è stata addirittura una storica repubblica marinara. Napoli nasce e dura per molto tempo come un prolungamento di Atene e della Grecia in terra campana e questo dice anche dell'esigenza di far riferimento sempre al substrato culturale dell'approdo marittimo cittadino. Il porto subisce poi varie e complesse vicende, vive momenti di splendore tanto da essere celebrato come autentico simbolo cittadino in quel magnifico dipinto che è la Tavola Strozzi, e poi comincia a vivere l'esperienza di una "separatezza" con la città, simboleggiata anche da mura altissime che hanno contornato tutta l'area portuale e impedito non solo l'accesso, ma anche la visione dei fondali marini, tanto da poter dire – con la famosa scrittrice napoletana Anna Maria Ortese – che "il mare non bagna Napoli". Negli anni '90, si procedette fortunatamente a compiere l'operazione di aprire tutta la zona portuale davanti alla Stazione Marittima, mettendo in comunicazione direttamente il porto con la piazza Municipio e il Maschio Angioino, ma dando soprattutto avvio a quel grandioso progetto di sistemazione di tutta l'area e della nuova stazione della metropolitana, che tarda a vedere la luce per le difficoltà oggettive dei ritrovamenti archeologici durante gli scavi, ma che – una volta completata – offrirà la visione di una delle piazze probabilmente più belle al mondo, una riproposizione in chiave moderna di un'ispirazione tipicamente rinascimentale.

Tutti questi accenni dovrebbero far intuire che ha ragione Spirito a sottolineare che il rilancio del porto di Napoli non può essere solo un'operazione di razionalizzazione della capacità di gestire i traffici (cosa che è in corso, e che sta facendo subito registrare positivi e interessanti risultati in termini di aumento dei traffici);

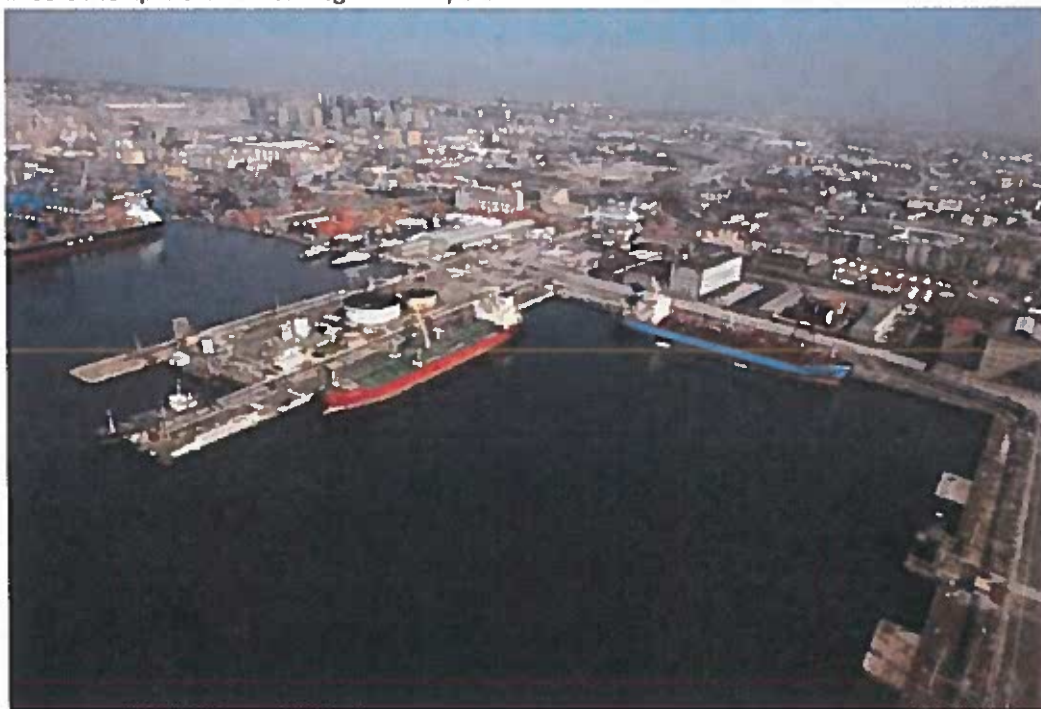
-segue

di realizzare gli indispensabili lavori di dragaggi (che sono iniziati, e si concluderanno nei tempi previsti) per aumentare la capacità dei fondali e ospitare così lungo le banchine navi di maggiori dimensioni (anche se non le enormi nuove navi portacontainer, capaci di trasportare fino a 18 mila teus); di adeguare e rendere effettivamente fruibile quel collegamento ferroviario tra il porto e l'entroterra, che oggi esiste sulla carta ma è storicamente inattuabile per gli intrecci e le sovrapposizioni con la viabilità cittadina che, nel frattempo, ha assediato i binari; di costruire quella nuova stazione marittima e ridisegnare il waterfront degli approdi dei traghetti, che – caso unico in Italia – danno vita a un traffico via mare che riguarda circa 3 milioni e mezzo di persone, cioè più o meno quanti si muovono nei collegamenti con tutte le altre isole del nostro Paese. Opere tutte necessarie e, anzi, decisamente indispensabili, che – insieme a molte altre – fanno parte di quello che è stato definito il "Grande Progetto" di ridisegno del porto di Napoli e che la Adsp si è impegnata a portare avanti, tracciandone le linee e i tempi nel Piano strategico. Tali opere

non esauriscono la "missione" di far rinascere il porto come cellula viva della città, compito per il quale è necessaria la mobilitazione degli operatori culturali e delle forze più attive cittadine, consentendo alla città di riappropriarsi anche di importanti spazi dell'area portuale. Il libro, così, si rivela solo il primo passo per mobilitare le energie per realizzare – dentro gli edifici storici dei magazzini portuali – un museo dell'emigrazione (Napoli è stata una sorta di Ellis Island italiana, la base di partenza dove è transitata la maggior parte dell'emigrazione non solo del Mezzogiorno) e molte altre iniziative che la città (e la disponibilità dei fondi) saprà suggerire. Nel frattempo, il connubio porto-cultura ha già dato i suoi primi frutti; sono partiti i lavori di restauro dello storico edificio della porta Immacolatella, una finestra di dialogo con la Napoli più antica, con una novità in qualche maniera rivoluzionaria: la direzione dei lavori, infatti, è stata affidata direttamente alla Soprintendenza ai Beni Architettonici di Napoli.

Come dire: il porto non è di chi vi ci abita, ma di chi vuole contribuire a farlo vivere.

A.D.



Assemblea Federagenti, Duci coordinatore della nuova Confmare

Roma - Battesimo e presentazione informale durante l'assemblea degli agenti marittimi per la "casa comune del mare e dei porti" in seno a Confcommercio.

Roma - **Battesimo e presentazione informale oggi durante l'assemblea di Federagenti (la Federazione Nazionale Agenti Marittimi) per la "casa comune del mare e dei porti" in seno a Confcommercio.** Ad anticiparlo è stato il presidente di Federagenti, **Gian Enzo Duci, che è stato nominato coordinatore nazionale di Confmare** (Cino Milani di Fedepiloti vice coordinatore). Non una nuova associazione o una confederazione, ma un soggetto chiamato a coordinare l'intera filiera di operatori e imprese che agiscono sul mare, nei porti e nella logistica connessa. L'annuncio è giunto al termine di una affollatissima assemblea natalizia di Federagenti che ha acceso i riflettori non solo sullo stato dell'arte della riforma portuale, ma anche su alcune realtà ad alto rischio della portualità italiana: **Gioia Tauro, Venezia e Taranto**. Per quanto riguarda Gioia Tauro, è emersa con forza l'esigenza (sostenuta dal Presidente degli Agenti Marittimi della Calabria, Michele Mumoli) di garantire al più importante hub italiano di transhipment dei container normative e regole del gioco che gli consentano di competere ad armi pari con la concorrenza mediterranea ed europea. Su un tema scottante come quello sintetizzato nel titolo "il porto della cocaina", che è diventato slogan su Gioia Tauro, è emerso come le navi che scalano nel porto calabro, siano oggetto di 1.200 ispezioni al mese (per oltre 15 mila all'anno) contro le sette ispezioni all'anno del Pireo, con effetti non tanto sulla capacità di intercettare traffici di stupefacenti, ma di limitare fortemente l'efficienza e rendere meno competitivo il porto.

Da un argomento border line all'altro: Venezia e il suo destino di città-porto. Sia l'assessore del Comune di Venezia Simone Venturini, sia il presidente degli Agenti Marittimi del Veneto, Alessandro Santi, e il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema, Pino Musolino, hanno respinto nettamente l'idea che Venezia possa rinunciare al suo porto e vivere un futuro di città-museo. I numeri parlano chiaro: il porto di Venezia che è strategico per un'area industriale come quella veneta, che ha un peso produttivo pari all'intera Baviera, occupa 14.000 addetti a Porto Marghera, 2000 a Chioggia, 4500 nel solo settore crociere, 1.034 imprese. Questo sistema è irrinunciabile.

-segue

Per quanto riguarda le crociere, dove Venezia ha perso 300.000 passeggeri in un anno, la rinuncia delle crociere provocherebbe la scomparsa delle navi passeggeri in tutto il "mare-lago" dell'Adriatico. Per quanto riguarda Taranto, città anche culturalmente per decenni vincolata a un concetto di industria e funzione pubblica (dalla Marina militare alla siderurgia), è chiamata oggi a una trasformazione epocale. Trasformazione di approccio che riguarda (come sottolineato dal presidente degli Agenti Marittimi di Taranto, Marco Caffio) gli imprenditori privati così come l'Autorità di Sistema Portuale presieduta da Sergio Prete. Il Sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, ha sottolineato l'importanza di una vera e propria rivoluzione che consenta di cogliere ogni opportunità anche schiusa dalla Zes, Zona economica speciale, che dovrebbe essere finalizzata a radicare a Taranto attività industriali private che possano approfittare anche delle opportunità poste in essere dal porto.

Le conclusioni sono state affidate a una tavola rotonda che ha evidenziato in modo drammatico la sotto-valutazione del valore dei porti da parte del sistema Italia (opinione pubblica così come politica). Zeno D'Agostino ha definito assurdo e incomprensibile il fatto che il tema della portualità non rientri nella consapevolezza dei vertici politici e di una Presidenza del Consiglio, quando in considerazione del valore strategico ed economico i porti dovrebbero almeno occupare il 10% del tempo del presidente del Consiglio di qualsiasi governo. Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti, ha sottolineato come questo assurdo si perpetui nonostante che il 67,7% delle materie prime di un paese come l'Italia che occupa i vertici delle potenze industrializzate e porti garantiscano allo Stato un gettito annuale di 15 miliardi di euro. Russo, che ha definito "ridicole" e "una boiata" le proposte di Spa portuali (che vivono, in quanto pubbliche, gli stessi vincoli di una Autorità di Sistema), ha invitato il settore a concentrare gli sforzi sui provvedimenti (35 su 37 varati che vanno trasformati in fatti). Fra queste le nuove norme "rivoluzionarie" sui dragaggi con la trasformazione del concetto dei "fanghi" in "detriti" con una semplificazione delle procedure di smaltimento.

L'assessore Venturini a Roma per la tavola rotonda di Federagenti sul sistema portuale di Venezia

(FERPRESS) – Roma, 13 DIC – L'assessore allo Sviluppo economico del Comune di Venezia, Simone Venturini, ha partecipato questa mattina a Roma ad una delle tre tavole rotonde organizzate da Federagenti dal titolo "Ai blocchi senza false partenze" dedicata al sistema portuale di Venezia. Hanno preso parte al dibattito moderato da Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti, anche il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, il Presidente dell'Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, Alessandro Santi e il giornalista del Gazzettino Michele Fullin. Presente anche Fabrizio Giri, rappresentante della Città Metropolitana di Venezia nel Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale.

"Questa Amministrazione comunale sul tema del porto – commenta Venturini portando i saluti del Sindaco Luigi Brugnaro – si sta fortemente impegnando. Io credo ci sia da fare una premessa importante, Venezia è una città complessa nella sua morfologia e racchiude una città storica ma anche una città di terraferma e un grande territorio metropolitano che si potrebbe idealmente estendere fino a Vicenza, Belluno e Rovigo, passando per Padova e Treviso. In questo contesto si sono insediate grandi aziende e imprese straordinarie che hanno fatto del Nordest un territorio che può fare naturalmente concorrenza con la ricca Baviera. Il Porto di Venezia, assieme all'aeroporto, è diventato il punto di riferimento per il commercio e l'approvvigionamento legato a tutte queste attività. Negli ultimi decenni il rapporto tra il Porto e la Città è stato conflittuale, a causa di strumentalizzazioni e lotte ideologiche. Ora, grazie al puntuale lavoro del sindaco Brugnaro si sta riallacciando questo dialogo, comunicando alla città che Venezia senza il porto avrebbe difficoltà a sopravvivere, soprattutto se si considera che è la principale industria della città. Ora grazie a questo meticoloso lavoro di ricucitura stiamo riuscendo ad affrontare i tanti nodi che per anni sono rimasti irrisolti come il tema dell'accessibilità al Porto che deve essere garantita, alle scelte sulla banchina ad alti fondali, al tema delle crociere, alla questione della conca di navigazione, della possibile estensione della zona franca a Marghera e a Murano, simile a quella di Trieste, per poter essere messi nelle stesse condizioni del capoluogo friulano nella possibilità di poter attrarre investitori che, come sta accadendo, stanno tornando a investire nell'area. Per questo abbiamo bisogno che il Governo ci sostenga in termini di risposte alle questioni ancora aperte e nel dare risposte concrete e tempestive agli accordi siglati lo scorso mese in sede di Comitato".

Poi, rispondendo a una domanda relativa al ruolo strategico che avrà Venezia nella Via della Seta, Venturini ha aggiunto: "la Cina e tanti investitori stranieri guardano alla rapidità con cui il sistema Italia opera le proprie scelte. È evidente che Venezia per i cinesi ha un importante richiamo anche dal punto di vista storico e culturale. Se però la velocità di risposta che lo Stato darà agli investitori cinesi sarà la stessa di quella con cui si sta risolvendo il tema delle grandi navi nel Bacino di San Marco, allora credo che non saremo così attrattivi. Al Governo qui presente chiediamo rapidità e ascolto. La nostra Amministrazione le soluzioni le ha indicate in più occasioni.

"Da quando, nello scorso luglio, sono stato nominato, nel Comitato dell'Autorità portuale – ha aggiunto Fabrizio Giri – il sistema navale di Venezia ha raggiunto degli importanti obiettivi e la riprova è arrivata con la riunione del Comitato interministeriale avvenuta dopo anni poco più di un mese fa. Finalmente è stato avviato l'iter per spostare le grandi navi dal bacino di San Marco al canale Vittorio Emanuele, mantenendo la centralità della Marittima e difendendo l'importanza del Porto nel sistema navale dell'Alto Adriatico e la realizzazione del mini Off Shore dando così garanzie concrete a quegli importanti imprenditori che sono disposti a investire su Venezia. Il percorso è stato avviato, ora è tempo che gli impegni presi diventino realtà per la salvaguardia e il futuro della nostra Città".

Federagenti tiene a battesimo Confmare, "casa comune" di porti e trasporto in Confcommercio

(FERPRESS) Roma, 13 DIC – Battesimo e presentazione informale oggi durante l'assemblea di Federagenti (la Federazione Nazionale Agenti Marittimi) per la "casa comune del mare e dei porti" in seno a Confcommercio. Ad anticiparlo è stato il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che è stato nominato coordinatore nazionale di Confmare (Cino Milani di Fedepiloti vice coordinatore). Non una nuova associazione o una confederazione, ma un soggetto chiamato a coordinare l'intera filiera di operatori e imprese che agiscono sul mare, nei porti e nella logistica connessa. L'annuncio è giunto al termine di una affollatissima assemblea natalizia di Federagenti che ha acceso i riflettori non solo sullo stato dell'arte della riforma portuale, ma anche su alcune realtà ad alto rischio della portualità italiana: Gioia Tauro, Venezia e Taranto.

Per quanto riguarda Gioia Tauro, è emersa con forza l'esigenza (sostenuta dal Presidente degli Agenti Marittimi della Calabria, Michele Mumoli) di garantire al più importante hub italiano di transhipment dei container normative e regole del gioco che gli consentano di competere ad armi pari con la concorrenza mediterranea ed europea. Su un tema scottante come quello sintetizzato nel titolo "il porto della cocaina", che è diventato slogan su Gioia Tauro, è emerso come le navi che scalano nel porto calabro, siano oggetto di 1200 ispezioni al mese (per oltre 15 mila all'anno) contro le 7 ispezioni all'anno del Pireo, con effetti non tanto sulla capacità di intercettare traffici di stupefacenti, ma di limitare fortemente l'efficienza e rendere meno competitivo il porto.

Da un argomento border line all'altro: Venezia e il suo destino di città-porto. Sia l'Assessore del Comune di Venezia Simone Venturini, sia il Presidente degli Agenti Marittimi del Veneto, Alessandro Santi, e il Presidente dell'Autorità Portuale di Sistema, Pino Musolino, hanno respinto nettamente l'idea che Venezia possa rinunciare al suo porto e vivere un futuro di città-museo. I numeri parlano chiaro: il porto di Venezia che è strategico per un'area industriale come quella veneta, che ha un peso produttivo pari all'intera Baviera, occupa 14.000 addetti a Porto Marghera, 2000 a Chioggia, 4500 nel solo settore crociere, 1034 imprese. Questo sistema è irrinunciabile. Per quanto riguarda le crociere, dove Venezia ha perso 300.000 passeggeri in un anno, la rinuncia delle crociere provocherebbe la scomparsa delle navi passeggeri in tutto il "mare-lago" dell'Adriatico.

Per quanto riguarda Taranto, città anche culturalmente per decenni vincolata a un concetto di industria e funzione pubblica (dalla Marina militare alla siderurgia), è chiamata oggi a una trasformazione epocale. Trasformazione di approccio che riguarda (come sottolineato dal Presidente degli Agenti Marittimi di Taranto, Marco Caffio) gli imprenditori privati così come l'Autorità di Sistema Portuale presieduta da Sergio Prete. Il Sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, ha sottolineato l'importanza di una vera e propria rivoluzione che consenta di cogliere ogni opportunità anche schiusa dalla Zes, Zona economica speciale, che dovrebbe essere finalizzata a radicare a Taranto attività industriali private che possano approfittare anche delle opportunità poste in essere dal porto.

Le conclusioni sono state affidate a una tavola rotonda che ha evidenziato in modo drammatico la sotto-valutazione del valore dei porti da parte del sistema Italia (opinione pubblica così come politica). Zeno D'Agostino ha definito assurdo e incomprensibile il fatto che il tema della portualità non rientri nella consapevolezza dei vertici politici e di una Presidenza del Consiglio, quando in considerazione del valore strategico ed economico i porti dovrebbero almeno occupare il 10% del tempo del presidente del Consiglio di qualsiasi governo.

Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti, ha sottolineato come questo assurdo si perpetui nonostante che il 67,7% delle materie prime di un paese come l'Italia che occupa i vertici delle potenze industrializzate e porti garantisca allo Stato un gettito annuale di 15 miliardi di euro. Russo, che ha definito "ridicole" e "una boiata" le proposte di Spa portuali (che vivono, in quanto pubbliche, gli stessi vincoli di una Autorità di Sistema), ha invitato il settore a concentrare gli sforzi sui provvedimenti (35 su 37 varati che vanno trasformati in fatti). Fra queste le nuove norme "rivoluzionarie" sui dragaggi con la trasformazione del concetto dei "fanghi" in "detriti" con una semplificazione delle procedure di smaltimento.