

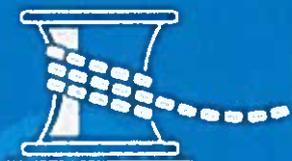
# INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 14/02/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

## • Riforma dei Porti

**"...«La Riforma dei Porti è nella palude»..."**

(Il Secolo XIX, Ansa, The MediTelegraph)

### Dai Porti:

#### Genova:

**"...Gli scali italiani cercano in Cina nuovi business..."**

(Il Secolo XIX, The MediTelegraph)

**"...Authority di Genova-Savona, cercasi "valutatore di performance"..."**

(The MediTelegraph)

**"...Porti, il sistema ligure e la riforma..."** (L'Avvisatore Marittimo, Milano Finanza, Il Secolo XIX, Ansa, The Meditelegraph)

#### La Spezia:

**"...Porti: BiLog La Spezia—Piacenza per politiche trasporti..."** (Ansa)

#### Ravenna:

**"...Anno positivo per Sapor: exploit delle rinfuse, le argille su rotaia superano le 800mila tonnellate..."** (Ravenna Notizie)

#### Napoli:

**"...Napoli-Salerno, arriva Criscuolo..."**

(Informazioni Marittime, Informatore Navale)

#### Gioia Tauro:

**"...La Con. Tug "scende" di un rimorchiatore..."** (Gazzetta del Sud)

#### Augusta:

**"...Porti: ad Augusta 1.500 in piazza a difesa Authority..."**

(Ansa, La Sicilia)

## «La riforma dei porti è nella palude»

*Duci: «Buoni propositi addio, le nomine sono diventate preda della politica»*

GENOVA. A sei mesi dall' uscita della riforma della governance portuale, cinque Autorità di sistema sono senza presidente, due in base alle ultime notizie non hanno ancora completato l' iter di nomina. Il Comitato di gestione di fatto esiste solo a Napoli, gli organismi di partenariato così come il tavolo nazionale di coordinamento sono confinati a un orizzonte nebuloso. «Ci sono voluti 10 anni per fare la riforma dei porti, speriamo non ne servano altrettanti per renderla esecutiva» commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e broker marittimi.

**Non è un vizio un po' italiano pretendere che una legge sprigioni effetti immediati?**  
«Infatti noi abbiamo più volte detto che la riforma si sarebbe concretizzata nel corso del 2017, il problema è che andando di questo passo sarà difficile anche centrare questo obiettivo. La riforma, in fondo, è stata realizzata velocemente, ma ora siamo nel guado».

**Come mai è calato il vento?**

«Ci sono alcuni fattori oggettivi: la crisi di governo e l' emergenza terremoto. Ma ce ne sono altri su cui certo si può discutere: la lentezza con cui vanno avanti le nomine sembra vincolata a logiche di carattere puramente politico, per soggetti che invece la legge dice dovrebbero avere incontestabili esperienza e professionalità nel settore. Viene addirittura il sospetto che questa vacatio decisionale sia ricercata, che in fin dei conti questa sia una situazione di comodo. Pensiamo al tavolo nazionale di coordinamento, di cui non si conoscono nemmeno i nomi dei componenti ministeriali: sta diventando il terreno per una rissa tra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli. Proprio le associazioni di categoria ce la stanno mettendo tutta per essere influenti, pensando più a contarsi gli associati- e frammentarsi più di quello che già non sono - che a dare un proprio contributo in questa fase».

**Quali sono i casi a cui sta pensando?**

«Sicuramente nella logistica: apprezzo la discesa in campo di un grande soggetto come il gruppo Grimaldi, ma mi riesce difficile capire perché non abbia potuto impegnarsi nel quadro di un' associazione già esistente, piuttosto che spendersi per costituire l' ennesimo nuovo soggetto di rappresentanza. Il nostro comparto pesa il 2,7% del prodotto interno lordo nazionale, ma "conta" meno

## -segue

---

di altri. Che sono più piccoli, ma ben più compatti».

Ma con i tavoli di parterno riale sarete per sempre fuori dalla stanza dei bottoni...

«Non è vero. Molti pensano che i tavoli siano la riedizione delle commissioni consultive.

È sbagliato: perché di fatto nei vecchi comitati portuali gli imprenditori privati erano quasi sempre in minoranza di fronte alla non infrequente coalizione pubblico -sindacati. Il parternariato produce invece la documentazione sulle singole posizioni dei suoi componenti: se ci sarà un parere contrario, l' Adsp potrà non tenerne conto, ma i perché del parere saranno pubblici. Se gestiti correttamente, i tavoli ci renderanno più influenti, non meno. I rischi però sono evidenti: se ci frammentiamo, se anche dentro a questi tavoli ognuno farà battaglia sui piccoli distinguo, torneremo ininfluenti e saremo convocati un paio di volte l' anno. Sono i motivi per cui questo modello, usato per anni in Francia, oggi è posto sotto una forte revisione critica. Sta a noi farlo funzionare».

*ALBERTO QUARATI*

## Porti: allarme Federagenti, 'La riforma portuale è al palo'

(ANSA) - GENOVA, 13 FEB - Troppi ritardi stanno frenando l'attuazione della riforma della portualità. "Ci sono voluti dieci anni per farla, ora speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva e applicarla compiutamente" lancia l'allarme Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti raccomandatori marittimi e mediatori marittimi. Varata sei mesi fa, la riforma resta ancora "in mezzo al guado" sottolinea Duci: con ancora sei/sette porti alla ricerca di un presidente "sembrano riemergere logiche di carattere puramente politico per posizioni che richiederebbero oggi soggetti dotati, come la riforma prevede, di professionalità ed esperienza incontestabili".

Vale per i vertici delle Autorità portuali di sistema ma anche per i comitati di gestione "che salvo rare eccezioni propongono scelte qualitativamente discutibili". Le categorie produttive con la riforma non fanno più parte del comitato, l'organo decisionale del porto, bensì del tavolo di partenariato, consultivo, che però secondo Duci potrebbe giocare un ruolo forse ancora più di peso per gli imprenditori. "Ma non si è partiti con il piede giusto e lo stesso vale per il tanto enfatizzato tavolo nazionale di coordinamento delle scelte" sottolinea Duci che denuncia: "Questo tavolo, finora inesistente, del quale non si conoscono neppure i nomi dei componenti ministeriali, sta già diventando il terreno per una rissa fra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli". (ANSA).

## «Riforma, stiamo buttando via un'occasione» / INTERVISTA

Genova - A sei mesi dall'uscita della riforma della governance **portuale**, cinque Autorità di sistema sono senza presidente, due in base alle ultime notizie non hanno ancora completato l'iter di nomina. Il Comitato di gestione di fatto esiste solo a Napoli, gli organismi di parternariato e il tavolo nazionale di coordinamento sono oltre l'orizzonte.

**Genova - A sei mesi dall'uscita della riforma della governance portuale**, cinque Autorità di sistema sono senza presidente, due in base alle ultime notizie non hanno ancora completato l'iter di nomina. Il Comitato di gestione di fatto esiste solo a Napoli, gli organismi di parternariato così come il tavolo nazionale di coordinamento sono confinati a un orizzonte nebuloso. «Ci sono voluti 10 anni per fare la riforma dei porti, speriamo non ne servano altrettanti per renderla esecutiva» commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e broker marittimi.

**Non è un vizio un po' italiano pretendere che una legge sprigioni effetti immediati?**

«Infatti noi abbiamo più volte detto che la riforma si sarebbe concretizzata nel corso del 2017, il problema è che andando di questo passo sarà difficile anche centrare questo obiettivo. La riforma, in fondo, è stata realizzata velocemente, ma ora siamo nel guado».

**Come mai è calato il vento?**

«Ci sono alcuni fattori oggettivi: la crisi di governo e l'emergenza terremoto. Ma ce ne sono altri su cui certo si può discutere: la lentezza con cui vanno avanti le nomine sembra vincolata a logiche di carattere puramente politico, per soggetti che invece la legge dice dovrebbero avere incontestabili esperienze e professionalità nel settore.

## -segue

---

*Viene addirittura il sospetto che questa vacatio decisionale sia ricercata, che in fin dei conti questa sia una situazione di comodo. Pensiamo al tavolo nazionale di coordinamento, di cui non si conoscono nemmeno i nomi dei componenti ministeriali: sta diventando il terreno per una rissa tra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli. Proprio le associazioni di categoria ce la stanno mettendo tutta per essere ininfluenti, pensando più a contarsi gli associati - e frammentarsi più di quello che già non sono - che a dare un proprio contributo in questa fase».*

### **Quali sono i casi a cui sta pensando?**

«Sicuramente nella logistica: apprezzo la discesa in campo di un grande soggetto come il gruppo Grimaldi, ma mi riesce difficile capire perché non abbia potuto impegnarsi nel quadro di un'associazione già esistente, piuttosto che spendersi per costituire l'ennesimo nuovo soggetto di rappresentanza. Il nostro comparto pesa il 2,7% del prodotto interno lordo nazionale, ma "conta" meno di altri. Che sono più piccoli, ma ben più compatti».

### **Ma con i tavoli di partenariato sarete per sempre fuori dalla stanza dei bottoni...**

«Non è vero. Molti pensano che i tavoli siano la riedizione delle commissioni consultive. È sbagliato: perché di fatto nei vecchi comitati portuali gli imprenditori privati erano quasi sempre in minoranza di fronte alla non infrequente coalizione pubblico-sindacati. Il partenariato produce invece la documentazione sulle singole posizioni dei suoi componenti: se ci sarà un parere contrario, l'Adsp potrà non tenerne conto, ma i perché del parere saranno pubblici. Se gestiti correttamente, i tavoli ci renderanno più influenti, non meno. I rischi però sono evidenti: se ci frammentiamo, se anche dentro a questi tavoli ognuno farà battaglia sui piccoli distinguo, torneremo ininfluenti e saremo convocati un paio di volte l'anno. Sono i motivi per cui questo modello, usato per anni in Francia, oggi è posto sotto una forte revisione critica. Sta a noi farlo funzionare».

# The MediTelegraph

---

Duci: «La riforma portuale è ferma al palo»

Genova - Per il presidente di Federagenti gli ultimi e ormai quasi quotidiani segnali che arrivano dalla portualità nazionale giustificano oggi un forte allarme sugli esiti e l'efficacia della riforma.

Genova - «Ci sono voluti dieci anni per farla, ora speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva e applicarla compiutamente». Per Gian Enzo Duci, gli ultimi e ormai quasi quotidiani segnali che arrivano dalla portualità nazionale giustificano oggi un forte allarme sugli esiti e l'efficacia della riforma portuale varata ormai più di sei mesi fa dal governo ed eufemisticamente ancora oggi «in mezzo al guado». Secondo il presidente di Federagenti i ritardi riguardano l'intera impalcatura della riforma che segna il passo su diversi fronti. Con 6/7 porti ancora in ricerca di un presidente, sembrano riemergere drammaticamente logiche di carattere puramente politico per posizioni che richiederebbe oggi soggetti dotati - come la riforma prevede - di professionalità ed esperienza incontestabili. **Ciò riguarda i vertici delle Autorità portuali di sistema, ma anche i Comitati di gestione** che, salvo rare eccezioni (e fra queste quella di Umberto Masucci che ha rinunciato ai suoi incarichi di imprenditore privato per partecipare al difficile sforzo di rilancio del porto di Napoli), propongono scelte qualitativamente discutibili.

Da un punto di vista formale lo spostamento delle categorie produttive dall'organo decisionale, il Comitato Portuale, ad uno consultivo, il Tavolo di partenariato, sembrerebbe una riduzione del peso del "privato" rispetto al "pubblico" nella governance portuale; tuttavia io credo che questa sia una partita ancora tutta da giocare. In linea teorica i tavoli di partenariato, se gestiti in maniera corretta, potrebbero garantire un peso specifico notevole agli imprenditori privati, un peso forse maggiore di quello di sostanziali testimoni che avevano nei Comitati portuali di cui, non si dimentichi, incarnavano la minoranza di voto (rispetto a soggetti pubblici e sindacati). Ma il partenariato, applicato per anni in Francia e oggetto oggi proprio oltre frontiera di una profonda revisione critica, richiede una sperimentazione complessa e un'applicazione rigorosa. **«E di certo - sottolinea Duci - non si è partiti con il piede giusto; lo stesso vale per il tanto enfatizzato tavolo nazionale di coordinamento delle scelte».** Secondo Federagenti questo tavolo, finora inesistente, del quale non si conoscono neppure i nomi dei componenti ministeriali, sta già diventando il terreno per una rissa fra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli. «E tutto ciò - conclude Duci - accade in un momento a dir poco complesso della portualità mondiale e italiana, travolte dal fenomeno delle concentrazioni, dall'ingresso in forza di Fondi di investimento e da una rivoluzione di mercato i cui effetti andrebbero come minimo gestiti dalle Autorità di sistema portuale».

# Il Secolo XIX

---

## Gli scali italiani cercano in Cina nuovi business

GENOVA. Missione in Cina per le **Autorità portuali** di Genova -Savona, Trieste e Venezia. L'obiettivo è quello di rafforzare, con nuovi traffici, i legami economici tra alcuni dei principali scali italiani e Pechino. A rappresentare i porti di Genova e Savona, in Asia è volato direttamente il presidente dell' Authority, Paolo Emilio Signorini. Negli ultimi dieci anni il traffico merci tra il Paese asiatico ed il porto del capoluogo ligure è cresciuto del 37%.

# Missione in Cina per i porti italiani

Genova - Missione in Cina per le Autorità portuali di Genova-Savona, Trieste e Venezia. L'obiettivo è quello di rafforzare, con nuovi traffici, i legami economici tra alcuni dei principali scali italiani e Pechino. A rappresentare i porti di Genova e Savona, in Asia è volato direttamente il presidente dell'Authority

**Genova - Missione in Cina per le Autorità portuali di Genova-Savona, Trieste e Venezia.** L'obiettivo è quello di rafforzare, con nuovi traffici, i legami economici tra alcuni dei principali scali italiani e Pechino. A rappresentare i porti di Genova e Savona, in Asia è volato direttamente il presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini. Negli ultimi dieci anni il traffico merci tra il Paese asiatico ed il porto del capoluogo ligure è cresciuto del 37%.

# Authority di Genova-Savona, cercasi "valutatore di performance" / IL CASO

Genova - Candidature entro il 24 febbraio, compenso 16 mila euro l'anno. Nel mirino i dipendenti dell'ente: la nuova figura dovrà studiare l'organizzazione del lavoro e giudicare l'operato degli uffici.

Genova - Nell'Authority che raggruppa i porti di Genova e Savona - primo caso in Italia - arriva una nuova figura: **quella del "valutatore di performance"**. Avrà il compito di stimare il livello di organizzazione presente all'interno dell'ente ma anche giudicare il lavoro che viene svolto dai singoli uffici. **La decisione è stata presa dal presidente Paolo Emilio Signorini e dal segretario generale Alessandro Carena** che ha firmato, quest'ultimo, un avviso pubblico al quale potrà partecipare chi crede di avere le carte in regola per assumere l'incarico. **Il compenso annuo lordo - si legge - sarà pari a 16 mila euro e l'incarico avrà durata per il triennio 2017-2019**. Tra i requisiti necessari per partecipare alla gara sono richiesti un'esperienza maturata nel campo del management, laurea specialistica o diploma di laurea e buona conoscenza della lingua inglese.

**Le candidature dovranno pervenire entro il 24 febbraio e dovranno essere indirizzate a Palazzo San Giorgio**. Il vincitore dell'avviso, che sarà scelto tra soggetti esterni all'ente, verrà nominato **«componente monocratico dell'Organismo Indipendente di Valutazione della Performance della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale»**. La nuova figura avrà, tra i vari incarichi, quelli di comunicare «tempestivamente al segretario generale le eventuali criticità riscontrate» all'interno dell'ente, fornire «supporto tecnico al segretario generale nel processo di definizione degli obiettivi», «proporre al presidente la valutazione del segretario generale, dei direttori e l'attribuzione agli stessi della retribuzione di risultato» e supportare «i direttori nella definizione degli obiettivi dei dirigenti e dei relativi indicatori». Non potrà partecipare alla gara chi riveste già incarichi pubblici ed ha cariche in partiti politici.

## Porti: BiLog La Spezia - Piacenza per politiche trasporti

(ANSA) - LA SPEZIA, 13 FEB - La Spezia e Piacenza unite per una due giorni dedicata alle politiche europee sui trasporti e la logistica. È il BiLOG - Logistics and Maritime Forum l'evento organizzato dall'autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - che unisce i porti della Spezia e di Marina di Carrara - e dal Comune di Piacenza per i giorni 15 e 16 febbraio. L'edizione 2017 si terrà proprio a Piacenza mentre, come da protocollo d'intesa, il prossimo anno si sposterà nella città ligure. Tra i temi che saranno trattati le autostrade del mare e i corridoi della rete Ten-T, il green shipping, i fondi europei, il trasporto su ferro. Parteciperà alla sessione di mercoledì 15 la presidente dell'Ap Carla Roncallo. Tra i relatori il coordinatore dell'Unione Europea Brian Simpson e José Anselmo, former european commission principal advisor.

## Porto

### Anno positivo per Sapir: exploit delle rinfuse, le argille su rotaia superano le 800mila tonnellate



*Il carico delle argille su treno*

I traffici di Sapir e della controllata Terminal Nord hanno chiuso col **segno positivo il 2016**. La movimentazione complessiva dei due terminal ha superato la soglia dei **4 milioni di tonnellate**, con un **incremento dell'8,7%** sull'anno precedente (24,8% prendendo a riferimento il 2014).

Il dato più soddisfacente è quello delle rinfuse, in **crescita del 16,5%**; nel dettaglio si conferma il **trend dei minerali per l'industria ceramica (+13%)**, in sintonia con la buona congiuntura dell'industria italiana delle piastrelle e aumentano in misura significativa, dopo anni di stasi, anche gli **sbarchi di fertilizzanti**. Bene (+5,6%) i liquidi, prevalentemente ad uso zootecnico, stoccati nel parco serbatoi di Darsena San Vitale.

La costante **attenzione del Gruppo verso il servizio ferroviario** porta risultati: in particolare argille e altri inerti trasportati su treno al comprensorio ceramico di Sassuolo hanno superato per la prima volta le **800.000 tonnellate**, circa un terzo della movimentazione complessiva di tali tipologie merceologiche.

Il commento del **Presidente di Sapir, Riccardo Sabadini**: "Le cifre, lette anche in relazione all'andamento complessivamente positivo del porto, sono confortanti e credo premiano gli investimenti del Gruppo, volti a fornire servizi sempre più qualificati ai clienti, oltre a confermare la professionalità e l'impegno dei lavoratori".

"La valutazione delle prospettive deve essere però molto prudente - ha aggiunto - , soprattutto in considerazione delle incognite della situazione internazionale. Sul piano locale sono ben note le **problematiche infrastrutturali del porto**, che per ora penalizzano soprattutto i container; al riguardo ritengo di buon auspicio lo spirito costruttivo e l'impegno manifestati da Autorità Portuale e Enti locali".

## Napoli-Salerno, arriva Criscuolo

Pietro Spirito ha nominato Nino Criscuolo rappresentante del Comune di Salerno all'interno del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia). L'ufficializzazione è arrivata questa mattina nel corso di un incontro a Palazzo di Città tra il sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli e il presidente Spirito, al quale hanno partecipato anche l'assessore al Bilancio e allo Sviluppo, Roberto De Luca e Francesco Messineo, segretario generale dell'AdSP. **Una nomina che «ci ha particolarmente confortato – commenta il sindaco di Salerno Vincenzo Napoli - perché in tal modo faremo valere le nostre proposte che saranno sempre orientate da uno spirito collaborativo, a salvaguardia di quanto costruito in questi anni. Abbiamo rimarcato al presidente Spirito la nostra determinazione al completamento delle opere che noi riteniamo indispensabili per lo sviluppo della nostra struttura portuale e anche lui, con noi, si attiverà presso i ministeri competenti affinché si sblocchino delle pratiche anchilosate che hanno una tempistica non tollerabile».** Napoli si riferisce **in particolare ai lavori per i dragaggi**, l'imboccatura di accesso e l'allaccio per i camion "Porta Ovest". Uno sviluppo «contenuto nel documento di piano triennale sul quale adesso cominciamo il confronto con le istituzioni e con il comitato di gestione», replica Spirito. «Vogliamo fare in modo – continua - che entro febbraio tale percorso si completi». Collaborazione istituzionale locale e nazionale per incrementare incremento i traffici, «in tal senso dare vita alla zona economica speciale tra i porti di Napoli e Salerno costituisce un tassello strategico di primario rilievo» secondo Spirito. Lo sviluppo parallelo dei due porti dipenderà per di più, secondo il presidente dell'Adsp del Tirreno central, «da quale sarà la scacchiera delle alleanze tra le grandi compagnie armatoriali che stanno ridisegnando la propria strategia per scegliere i porti che sono in grado di garantire competitività» Questa Adsp è la prima che completa la sua governance tra le altre quattordici istituite circa cinque mesi fa, avendo un comitato di gestione (**lodato da Federegenti**) completo e un segretario generale al lavoro. «Abbiamo due porti che dialogano con sistemi diversi dell'armamento internazionale e questa è un'occasione che va colta. Napoli e Salerno possono crescere assieme. Nessuno ha mai messo in discussione che Salerno deve mantenere una natura polifunzionale». Per quest'ultima quello che si deve potenziare è la retroportualità, «capace di migliorare e potenziare ciò che le banchine possono fare fino ad un certo punto. Salerno deve costruire la sua retroportualità mentre Napoli la deve utilizzare al meglio, perché sinora le potenzialità esistenti, anche ridondanti, non sono state colte. Proprio per questo – conclude Spirito - la sperimentazione della zona economica speciale è una priorità decisiva».

## **Pace fatta tra Salerno e Napoli: Criscuolo entra nella stanza dei bottoni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**

Salerno, 13 febbraio 2017 - Pietro Spirito ha nominato Nino Criscuolo quale rappresentante del Comune di Salerno all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. L'ufficializzazione è arrivata questa mattina nel corso di un incontro a Palazzo di Città tra il sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, al quale hanno partecipato anche l'assessore al Bilancio e allo Sviluppo, Roberto De Luca e Francesco Messineo, segretario generale dell'AdSP.

Grande soddisfazione in merito all'esito dell'incontro, da parte del sindaco di Salerno Vincenzo Napoli il quale dice: "La specificità del porto di Salerno va difesa. Abbiamo ricevuto, in tal senso, la

disponibilità da parte del presidente Spirito il quale ci ha comunicato ufficialmente di aver nominato il nostro rappresentante Nino Criscuolo all'interno del Comitato. Questo - aggiunge il primo cittadino - ci ha particolarmente confortato perché in tal modo faremo valere le nostre proposte che saranno sempre orientate da uno spirito o collaborativo, a salvaguardia di quanto costruito in questi anni. Abbiamo rimarcato al presidente Spirito la nostra determinazione al completamento delle opere che noi riteniamo indispensabili per lo sviluppo della nostra struttura portuale e anche lui, con noi, si attiverà presso i ministeri competenti affinché si sblocchino delle pratiche anchilosate che hanno una tempistica non tollerabile".

"Abbiamo convenuto con il sindaco di Salerno - sottolinea il presidente Pietro Spirito - un percorso che parte dalla nomina di Nino Criscuolo all'interno del comitato di gestione, passa attraverso gli

investimenti prioritari che servono a Salerno per potenziare la sua capacità di sviluppo dei servizi e dei collegamenti, per arrivare ad un progetto di crescita che è contenuto nel documento di piano

triennale sul quale adesso cominciamo il confronto con le Istituzioni e con il comitato di gestione.

Vogliamo fare in modo che entro il mese di febbraio tale percorso si completi. I porti della Campania possono trarre vantaggi da incrementi del traffico a condizione che si generi un rapporto di forte collaborazione con le Istituzioni territoriali e nazionali. In tal senso dare vita alla zona economica speciale tra i porti di Napoli e Salerno costituisce un tassello strategico di primario rilievo".

Sulle possibili prospettive di crescita del porto di Salerno, il presidente Spirito aggiunge: "Ovviamente dipende molto, per tutti, dall'evoluzione dell'economia internazionale. Sono convinto, auspicando che il sistema produttivo confermi il percorso di crescita già

## -segue

---

intrapreso, che il porto di Salerno e quello di Napoli possano avere uno spazio rilevante di crescita. Molto dipenderà da quale sarà la scacchiera delle alleanze tra le grandi compagnie armatoriali che stanno ridisegnando la propria strategia per scegliere i porti che sono in grado di garantire competitività.

Salerno, come Napoli, devono assicurare la propria capacità di migliorare la competitività nelle infrastrutture e nei servizi”.

“Mi piace sottolineare - ribadisce ancora il presidente- un punto importante, ovvero che l’Autorità di Sistema del Tirreno centrale è la prima che completa la sua governance, avendo un comitato di

gestione completo e un segretario generale al lavoro. Questo è un fatto positivo perché così possiamo insieme valorizzare le specificità, le competenze, le forze del sistema portuale della Campania. Abbiamo due porti che dialogano con sistemi diversi dell’armamento internazionale e questa è un’occasione che va colta. Napoli e Salern o possono crescere assieme e, in tal senso, esistono le condizioni per una sinergia strategica. Nessuno ha mai messo in discussione che Salerno deve mantenere una natura polifunzionale. Quello su cui dobbiamo lavorare è potenziare la retroportualità. Salerno ha una configurazione

geografica nella quale, per poter crescere ancora di più, bisogna puntare su una retroportualità capace di migliorare e potenziare ciò che le banchine possono fare fino ad un certo punto. Salerno deve costruire la sua retroportualità, mentre Napoli la deve utilizzare al meglio, perché sinora le potenziali esistenti, anche ridondanti, non sono state colte. Salerno, invece, deve costruire il proprio sistema retroportuale; proprio per questo la sperimentazione della zona economica speciale è una priorità decisiva.”.

## La Con.Tug "scende" di un rimorchiatore

*Istanza all' Autorità marittima per fornire il terzo solo a richiesta insorge il SUL  
«Ridimensionamento che avrebbe gravi ripercussioni sulla sicurezza dello scalo»*

Domenico Latino GIOIA TAURO La Con.Tug srl, concessionaria del servizio di rimorchio nel porto di Gioia Tauro, avrebbe proposto alla locale Autorità marittima una rimodulazione del servizio di chiamata del terzo rimorchiatore. Lo si apprende da un comunicato diffuso dall' Ufficio stampa del coordinamento portuali del SUL.

Con il passaggio al servizio a chiamata del terzo rimorchiatore, la sicurezza portuale e tutte le altre peculiarità portuali che attualmente il servizio di rimorchio portuale garantisce verrebbero in parte assoggettate a una "prenotazione" dell' utenza.

«Ci sarebbe un improvviso ridimensionamento operativo dell' intero sistema di rimorchio portuale dello scalo calabrese - si legge nella nota del sindacato - con gravi ripercussioni sulla produttività e sulla sicurezza del porto. Se il cambio delle regole concessorie di rimorchio dello scalo calabrese dovesse andare a buon fine, probabilmente gli interessi economici e organizzativi interni di un' impresa privata, che già opera in regime di monopolio, potrebbero limitare o comunque influenzare negativamente gli interessi pubblici e non solo».

«Potrebbero invece essere assicurati con certezza e assiduità solo due rimorchiatori, sicuramente insufficienti in determinate e improvvise circostanze di manovra delle navi - continuano i portuali del SUL -. Si riportano molteplici circostanze relative a "mancati incidenti" grazie agli interventi in extremis attuati proprio dal terzo rimorchiatore di guardia. Probabilmente, sono stati prospettati progetti e iniziative aziendali che non trovano neppure attuazione e concordanza con gli attuali contratti di lavoro in vigore in azienda. L' istanza Con.Tug nasce soprattutto da una carenza interna di personale marittimo, ormai divenuta cronica, e che potrebbe rallentare fortemente l' efficienza e la pronta risposta operativa dei rimorchiatori portuali».

## Porti: ad Augusta 1.500 in piazza a difesa Authority

(ANSA) - SIRACUSA, 13 FEB - Circa 1500 persone hanno preso parte venerdì pomeriggio ad Augusta alla mobilitazione indetta contro la decisione del ministro Graziano Delrio di scegliere Catania quale sede dell'Autorità portuale della Sicilia orientale rispetto ad Augusta. Un corteo dalla Porta spagnola al sagrato della Chiesa madre al quale hanno preso parte sindaci della provincia, parlamentari regionali e nazionali di tutti gli schieramenti, sindacati, le associazioni datoriali Assoporto, Confindustria, Cna, sacerdoti e semplici cittadini. Il decreto non è stato ancora pubblicato.

Il movimento spontaneo chiede che sia Augusta, unico porto Core della Sicilia Orientale, la sede naturale dell'Autorità portuale e si dice pronto a fermare le attività del porto se necessario. (ANSA).

## Fusione CamCom, Crocetta frena

*Il governatore: «I siracusani vogliono mantenere la loro piena autonomia»*

TONY ZERMO CATANIA. Colpo di scena. Oggi le tre Camere di commercio integrate del Sud-Est di Sicilia, Catania -Siracusa -Ragusa, dovevano eleggere il presidente nella persona di Piero Agen, presidente regionale di Concommercio, ma all' improvviso è arrivato lo stop da parte dell' assessore regionale alle Attività produttive Mariella Lo Bello: tutto sospeso e rinviato al 28 febbraio. Cioè la sospensiva chiesta dalla riluttante Camera di commercio di Siracusa che era stata respinta dal Tar di Catania (in attesa della decisione di merito fissata per il 25 maggio) è stata concessa dalla Regione.

Motivo? Lo spiega il presidente della Regione Rosario Crocetta: «Con una nota inviata dall' assessore Mariella Lo Bello al ministro dello Sviluppo Economico è stata rinviata al 28 febbraio prossimo la riunione di insediamento della Camera di commercio di Catania, Ragusa e Siracusa al fine di acquisire il parere del ministero sulla possibilità di dare autonomia a Siracusa.

Nella nota allegata - aggiunge Crocetta - l' assessore precisa che la richiesta di accorpamento di Siracusa a Catania è stata effettuata dai rappresentanti Ivan Lo Bello e

Roberto Rizzo in data 21 febbraio 2015 e che su indicazione dei medesimi è stato nominato dal ministero l' attuale segretario camerale Alfio Pagliaro, al quale sono stati attribuiti tutti i poteri consentiti per la verifica degli iscritti.

Negli incontri avuti con Confindustria ho sempre manifestato l' inopportunità di procedere a tale accorpamento.

La Regione, dunque, si è adeguata alle richieste di tutte le categorie di Siracusa. Ci fa piacere che i proponenti dell' accorpamento abbiano cambiato tardivamente idea, ma non possono attribuire responsabilità alla Regione, né sui controlli che sono stati realizzati da un commissario scelto su loro indicazione, né sull' accorpamento che è stato proposto dai medesimi. Ovviamente noi non siamo interessati a prorogare all' infinito la gestione commissariale, le Camere di commercio debbono essere gestite dai rappresentanti previsti dalla legge.

Pertanto la richiesta al ministero è per verificare se ci sia la possibilità di accorpamento parziale tra Catania e Ragusa e procedere all' avvio della procedura per Siracusa. In caso di favorevole risposta del ministero, procederemo.

Tutta la corrispondenza con le categorie e con gli imprenditori conclude Crocetta - verrà trasmessa alla

## -segue

---

Procura della Repubblica perché possa fare tutte le verifiche».

Anche l'assessore alle Attività produttive Mariella Lo Bello spiega il significato della lettera al Mise (ministero Sviluppo Economico), così come raccontiamo nel dettaglio nell'altro articolo di questa pagina.

A questo punto tiriamo le somme: 1) questo rinvio chiesto dalla Regione al Mise è una parziale vittoria di Confindustria di Siracusa che non intende accorparsi con Catania; 2) se il ministero consentisse alla Camera di commercio di Siracusa, con l'appoggio di Crocetta, di gestirsi autonomamente danneggerebbe pesantemente l'accorpamento perché non potrebbero più unificarsi quelle tre Camere di commercio che insieme rappresenterebbero 16 mila imprese e la quarta Camera di commercio integrata del Paese; 3) resterebbero insieme Catania con Ragusa, da sempre alleate, ma l'assenza di Siracusa (non prevista attualmente dalla legge vigente) sarebbe un vulnus difficilmente spiegabile.

Abbiamo l'impressione che, essendo già in campagna elettorale, Crocetta appoggi i siracusani forse per compensarli della non ancora decretata **Autorità portuale** di sistema di Augusta che tante proteste ha sollevato.

Quanto al fatto che questo colpo di reni della Camera di commercio di Siracusa possa aver come posta la gestione dell'aeroporto di Fontanarossa, diciamo che si tratta di un sospetto senza basi perché da sole le Camere di commercio di Catania e Ragusa hanno quattro voti e altri due con l'alleato Comune di Catania (una quota del Comune e un'altra dell'ex Provincia passata, anche se non ufficialmente, alla città metropolitana), vale a dire la maggioranza relativa.

La verità è che al fondo di tutto questo c'è una rivalità inestinguibile tra Catania e Siracusa che danneggia quanti intendono mettersi insieme per il progresso della Sicilia.

Ora dobbiamo aspettare il 28 febbraio per l'accorpamento delle Camere di commercio del Sud-Est in contemporanea con quello di **Palermo** ed Enna, strano connubio (in lizza per Confcommercio Patrizia Di Dio e per Confindustria Alessandro Albanese), mentre le Camere di Agrigento, Trapani e Caltanissetta sono in ritardo. Sostanzialmente è tutto in aria: non si sa bene se le Camere di commercio del Sud-Est saranno due o tre e che cosa deciderà il Tar 25 maggio.

Lo scontro tra categorie a volte si trasforma in scontro personale, per cui, quando ad Agen ricordiamo che Ivan Lo Bello ha parlato di «reati gravissimi» nel numero degli iscritti, risponde: «E perché non fa i nomi? Forse li faremo noi, e ben motivati».