

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
14,15 e 16 OTTOBRE 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa

## INDICE



### Primo Piano:

- **Progetto italo-sloveno sulla sicurezza**  
(Corriere Marittimo, L'Informatore Navale, Ferpress, Trasporti Europa)
- **Approfondimenti normativi**  
(Corriere Marittimo, Il sole 24 Ore, Il Secolo XIX)

### Dai Porti:

#### Venezia:

"...Approvato piano operativo triennale..."(Ferpress)

#### Trieste:

"...Le via della Seta..."(Ansa, Corriere della Sera)

#### Genova:

"...Più navi, meno illeciti..."(La Repubblica)

#### La Spezia:

"...scongiurare fuga delle crociere..."(La Gazzetta Marittima)

#### Piombino:

"...I sindacati scrivono a ministro..."(Il Telegrafo)

#### Civitavecchia:

"...adesso pensiamo alle merci..."(Il Messaggero Civitavecchia)

#### Napoli:

"...Delrio inaugurerà i dragaggi di Napoli..."(L'Informatore Navale)

#### Brindisi:

"...Beni demaniali..." (Il Nautilus)

#### Catania:

"...Capitaneria di porto Donato a Catania..."(Gazzetta del Sud)

#### Messina:

"...Piano regolatore del Porto..."(Gazzetta del Sud)

"...Hob porto, lo strappo di Formica..."(Gazzetta del Sud, Oggi Milazzo)

### Focus:

- **Decreti sulle Zone Economiche Speciali** (The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud, Ilcittadinodimessina.it, Nuovo quotidiano di Puglia)
- **Med Cruise** (Ansa, Il Nautilus, Brindisi Report, La Voce, L'Unione Sarda, Informazioni Marittime)

### Notizie da altri porti italiani

### Altre notizie di Shipping e Logistica

### Informare Notiziario



## Trieste: Rafforzare la security portuale, progetto SECNET

**1,3 mln di euro per il progetto SECNET che vede capofila Trieste insieme a Venezia e Capodistria.**

**D'Agostino: “I porti di oggi devono garantire la massima sicurezza senza dimenticare efficienza e competitività della catena logistica ”**

**TRIESTE** – Come migliorare la sicurezza attraverso la tecnologia e le innovazioni procedurali, garantendo l'efficienza e la sostenibilità dei trasporti in ambito marittimo? Sono alcune delle sfide che verranno affrontate dal progetto SECNET “*Cooperazione istituzionale transfrontaliera per il rafforzamento della security portuale*”, co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia e lanciato oggi a Trieste con il primo meeting presso la Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

SECNET, che avrà una durata di 18 mesi e un budget di circa 1,3 milioni di euro, vede capofila lo scalo triestino e sarà sviluppato in collaborazione con Luka Koper, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, l'Università del Litorale, l'Università degli Studi di Trieste e il Segretariato Esecutivo dell'Iniziativa Centroeuropea (INCE).

Dotare le infrastrutture portuali di sistemi di sicurezza all'avanguardia a causa della crescente instabilità geopolitica legata al pericolo di attentati terroristici, sta diventando un tema di massima importanza e attualità. Per questa ragione, gli scali impiegano piani portuali di security, utilizzando sistemi fisici di monitoraggio e vigilanza, e sempre più spesso anche sistemi di cyber security per le minacce derivanti dagli attacchi di tipo informatico.

Tuttavia, l'aumento delle misure di sicurezza può causare il ritardo del transito della merce, con conseguente perdita di competitività di un porto. In questo ambito, le moderne tecnologie consentono di ottimizzare la sorveglianza dello scalo, coniugando sistemi di massima tutela con l'efficienza delle operazioni. E proprio su questo punto è intervenuto nei saluti di apertura il presidente dell'Authority **Zeno D'Agostino** che ha sottolineato “*La sfida di oggi nel settore marittimo è garantire al massimo livello gli standard di sicurezza per persone, merci e strutture portuali, individuando nuove politiche che non incidano sull'operatività dello scalo e sulla catena logistica a terra*”.

Dal punto di vista operativo, obiettivo di SECNET è quello di dotare i porti di Trieste, Venezia e Capodistria di nuovi strumenti capaci di aumentarne la sicurezza e la coesione, grazie all'utilizzo di soluzioni comuni nella gestione della security, che permetteranno di creare una piattaforma istituzionale transfrontaliera dalle soluzioni tecnologiche innovative. Il tutto condividendo il know-how e le migliori pratiche sia a sostegno della competitività dei tre scali, sia a supporto del miglioramento della connessione e integrazione ai corridoi TEN-T.

“*La cooperazione in ambito transfrontaliero su un tema così cruciale è una sfida importante che potrà dare ottimi frutti*” – ha concluso **D'Agostino**. “*SECNET ci sta particolarmente a cuore per altri due motivi: rappresenta il primo progetto in cui Trieste diventa capofila di partenariato ed è un forte segnale di collaborazione anche nell'ambito del NAPA*”.

## Ai porti di Venezia, Trieste e Koper 1,3 milioni Ue per la cyber security



Si è tenuto ieri a Trieste l'incontro di lancio del progetto europeo **SECNET** che ha visto vincitori i porti dell'Alto Adriatico di Venezia, Trieste (capofila) e Koper-Capodistria con l'obiettivo migliorare la cooperazione transfrontaliera nel settore della sicurezza portuale, un tema particolarmente rilevante visto il forte impatto sulla protezione degli scali (legata alla forte instabilità geopolitica e i rischi di attentati terroristici) e sulla competitività dei tre porti.

Il progetto SECNET ha infatti stanziato un co-finanziamento al 100% pari a 1.3 milioni di euro (di cui 250mila per il solo Porto di Venezia) con l'obiettivo di rafforzare la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera nella security portuale.

Spesso infatti le misure aggiuntive e non coordinate di security spesso si traducono in una più lenta movimentazione della merce e quindi in una minore attrattività dei porti, a discapito dello sviluppo economico dei territori. SECNET accrescerà le competenze dei porti in questo specifico settore con l'ausilio di innovativi sistemi informatici e fornendo competenze tecniche e specialistiche comuni a livello transfrontaliero.

Spetterà ai tre porti partner del progetto sperimentazione un piano d'azione congiunto che mira a potenziare la difesa delle reti informatiche (cyber security) e la difesa delle aree portuali dall'accesso di soggetti non autorizzati. Nel concreto il progetto prevede un check-up completo delle architetture di rete per valutare i possibili rischi, l'adeguamento informatico dei sistemi di controllo per l'accesso in porto ma anche l'acquisto di sistemi di videosorveglianza all'avanguardia.

## FVG: Porto Trieste, Bolzonello, punto franco inserito nel sistema regionale

(FERPRESS) – Udine, 13 OTT – “Il porto franco di Trieste va inserito nel sistema regionale con una visione d’insieme delle opportunità che crea”. Lo ha detto il vicepresidente del Friuli Venezia Giulia, Sergio Bolzonello, intervenendo oggi a Udine alla Construction Conference 2017, una giornata di riflessione sui temi legati alla ri-globalizzazione promossa da Civiltà di Cantiere con associazione nazionale Costruttori edili (Ance), Camera di Commercio, Confartigianato e Confindustria udinesi. Lo si apprende da una nota della Regione.

“Alcune aziende potranno anche tentare di utilizzare i vantaggi del porto franco esclusivamente per operazioni fiscali individuali, ma non sarà questo il ruolo dell’area nel mercato regionale che saprà trovare il proprio equilibrio”, ha proseguito Bolzonello, confermando che “il porto di Trieste deve essere percepito come una grandissima opportunità per la piattaforma logistica regionale unica, non come un fattore che penalizza alcuni territori della regione a favore di Trieste”.

In questa visione, Bolzonello ha rimarcato la necessità di dare al porto di Trieste la retroportualità di cui ha bisogno “mettendo in rete tutti gli interporti regionali”. Una prospettiva che per Bolzonello deve comportare conseguentemente “l’ingresso dell’Autorità portuale nella governance degli altri interporti regionali, affinché possa guidare alcuni grandi processi capaci di leggere il territorio nel suo insieme e garantirne lo sviluppo socio-economico futuro”.

Al vicepresidente ha fatto eco l’assessore regionale alle Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, che nella tavola rotonda con il presidente della Camera di Commercio, Giovanni Da Pozzo, e il presidente di Confindustria Udine, Matteo Tonon, ha ricordato le principali opere infrastrutturali realizzate o in cantiere in regione (terza corsia, nodo di Udine, rafforzamento dei raccordi ferroviari di San Giorgio e Monfalcone, velocizzazione della linea ferroviaria Trieste-Venezia, investimenti sulla stazione triestina di Campo Marzio) inserendoli in “una visione d’insieme in cui le infrastrutture sono state messe in connessione diretta con il sistema industriale per creare le condizioni per fare impresa”.

Il convegno ha ospitato anche gli interventi di Lucio Caracciolo, direttore di Limes e di Zeno d’Agostino, presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, che hanno offerto una chiave di lettura complementare sulla strategia della Cina per la “nuova via della Seta” che prevede l’apertura di canali di traffico dall’est verso l’occidente, in una prospettiva di competizione “globale” con gli Stati Uniti.

“La Cina – ha osservato Caracciolo, esperto di geopolitica – deve ancora scegliere come giungere al cuore dell’Europa e potrebbe farlo attraverso il Mediterraneo e l’Adriatico, a patto che l’Italia si proponga con una strategia univoca senza frammentazioni interne. La scelta se passare per Genova o Trieste non è questione che può essere risolta a livello regionale ma è una partita nazionale”.

Il porto di Trieste “è già pronto” secondo D’Agostino, che ha ricordato come l’atteggiamento protezionistico degli Stati Uniti abbia già imposto agli operatori portuali di dialogare con la Cina. In questo contesto, il porto di Trieste è ora collegato via ferrovia con Budapest e con il nord Europa, ma ciò che lo distinguerà in futuro è “la presenza di intelligenza e capacità in quanto lungo la via della seta dovranno viaggiare cultura e innovazione imprenditoriale, non solo merci. Per questo la Cina verrà ad investire qui, perché vorrà collaborare con un tessuto imprenditoriale unico al mondo”.

## **Alleanza italo-slovena per sicurezza nei porti**

Il porto di Trieste è capofila del progetto Secnet, che coinvolge anche gli scali di Venezia e Koper per migliorare la sicurezza tramite nuove tecnologie e innovazioni procedurali.

Il progetto Secnet (Cooperazione istituzionale transfrontaliera per il rafforzamento della security portuale) prevede un investimento di 1,3 milioni di euro ed è cofinanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia. Il periodo previsto per la sua attuazione è di diciotto mesi, con lo scopo d'installare nei tre porti coinvolti (Trieste, Venezia e Koper) nuovi sistemi di sicurezza contro attentati terroristici e contro cyberattacchi ai sistemi informatici portuali.

"La sfida di oggi nel settore marittimo è garantire al massimo livello gli standard di sicurezza per persone, merci e strutture portuali, individuando nuove politiche che non incidano sull'operatività dello scalo e sulla catena logistica a terra", spiega Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che coordina il progetto. "La cooperazione in ambito transfrontaliero su un tema così cruciale è una sfida importante che potrà dare ottimi frutti. Secnet ci sta particolarmente a cuore per altri due motivi: rappresenta il primo progetto in cui Trieste diventa capofila di partenariato ed è un forte segnale di collaborazione anche nell'ambito del Napa".

La responsabilità del pilota di porto /FOCUS

**Approfondimento normativo: Parla l'avv. Matteo Pollastrini dello studio legale di diritto marittimo "Canepa, de Luca, Pollastrini".**

**LIVORNO** – Per assicurare il buon funzionamento dei porti, l'arrivo e la partenza delle navi e la navigazione all'interno delle acque portuali, sono necessarie una serie di attività tra cui i **servizi tecnico nautici: pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio**; Questi vengono definiti dalla legge 84/94 come *"servizi di interesse generale all'interno dei porti, svolti da imprese private a cui l'Autorità Portuale ha affidato il servizio"*.

Il **FOCUS** che andiamo ad aprire riguarda un particolare aspetto di uno di questi servizi, il **PILOTAGGIO all'interno dei porti**, in particolare: **"Le responsabilità dei piloti di porto"**.

La navigazione all'interno di un porto è molto complessa, a seconda della stazza della nave e del tipo di porto, il pilota di bordo non è autorizzato a pilotare la nave all'interno di queste acque. Pertanto interviene la figura del pilota del porto che ha il compito di fornire i consigli e i suggerimenti necessari al comandante della nave, affinché questa raggiunga, in sicurezza, la banchina e qui possa ormeggiare.

**La normativa specifica che tratta la materia è la Legge 230 (1 dicembre 2016) "Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici"**.

Per l'approfondimento normativo interviene lo **Studio legale di diritto marittimo: "Canepa, de Luca, Pollastrini"** di Livorno, ne parla l'avvocato **Matteo Pollastrini**:

**La riflessione dell'avvocato Pollastrini riguarda quindi la Legge 230/16, art. 1 che interviene sul codice della navigazione abrogandone l'art. 89 e sostituendone l'art. 93:**

**La responsabilità dei piloti del porto:**

## **-segue**

---

*“Sotto il profilo del tipo della responsabilità la disciplina continua a discostarsi dai principi comuni. E’ infatti è **sempre il danneggiato a dover provare che il danno** che è derivato da inesattezza delle informazioni o dalle*

*Importante novità è quella della introduzione di ulteriori legittimati attivi alla **richiesta di risarcimento del danno**. A stretto rigore di Codice, infatti, l’art. 93 prevedeva una responsabilità solo per i danni prodotti alla nave, il comma 2° dell’art. 1 della Legge n. 230/2016 estende la legittimazione anche ai terzi danneggiati che, nella formulazione precedente, potevano chiedere il risarcimento del danno all’armatore il quale poi avrebbe agito in rivalsa perso il pilota.*

### **Risarcimento del danno: 1 mln di euro**

*La responsabilità del pilota è comunque **limitata all’importo complessivo di 1 milione di euro** per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando la responsabilità dell’armatore secondo i principi dell’ordinamento.*

*Tale limitazione adegua la disciplina al sistema di responsabilità inteso nel senso più ampio (pensiamo solo alla limitazione di responsabilità del vettore marittimo) certo è che se la responsabilità del vettore marittimo può definirsi “ex recepto”, nel caso del pilotaggio, anche con la nuova formulazione, non basterà ai danneggiati dar prova del danno e della sussistenza del contratto di pilotaggio.*

*Così come avviene per la responsabilità vettoriale, la limitazione a 1 milione di euro non si applica se sia accertata la responsabilità per dolo o per colpa grave.*

*Inutile sottolineare come le fattispecie di dolo e colpa grave, verranno man mano individuate dalla giurisprudenza.*

### **Quale la soglia della colpa grave?**

*Dobbiamo però subito chiederci **quale sarà la soglia di colpa grave del pilota**, trattandosi di un professionista altamente specializzato, pur sempre alle dipendenze del comandante della nave.*

## Appalti. Pronto il decreto sui programmi per lavori, beni e servizi Acquisti in ordine di priorità, ma solo dal prossimo anno

Anna Guiducci  
Patrizia Ruffini

Definito lo schema per l'elenco biennale degli acquisti di beni e servizi, che sarà però operativo a partire dalla programmazione 2019-2021. Il rinvio dell'obbligo di adozione di questo documento, come del programma relativo ai lavori pubblici, è stato deciso con il decreto attuativo dell'articolo 21, comma 8 del Dlgs 50/2016, che fornisce il dettaglio delle istruzioni operative.

La redazione del programma è affidata a un soggetto referente, che può coincidere anche con l'omologa figura prevista in tema di lavori pubblici, da individuare all'interno della propria struttura organizzativa.

Entrano nella programmazione anche il quadro delle fonti di finanziamento articolate per annualità, l'elenco degli acquisti programmati per il biennio e quelli già presenti nei precedenti programmi, per i quali si è rinunciato all'acquisizione.

Nei programmi biennali degli acquisti di forniture e servizi deve essere indicata l'annualità nella quale si intende dare avvio alla procedura di affidamento oppure in cui si intende ricorrere a una centrale di committenza o a un soggetto aggregatore, al fine di consentire il raccor-

do con la pianificazione dell'attività degli stessi.

Anche in questo ambito, come per i lavori pubblici, le amministrazioni hanno l'obbligo di individuare le esigenze prioritarie di acquisto per garantire l'interesse pubblico. Il primo posto spetta alle forniture conseguenti a calamità naturali, poi occorre provvedere agli acquisti aggiuntivi per il completamento di forniture o servizi già ef-

### ICRITERI

Andranno individuate le esigenze necessarie per l'interesse pubblico. Ammesse le variazioni per sorprese o cambi di regole

effettuati o cofinanziati con fondi europei o capitale privato maggioritario. Le amministrazioni sono tenute a osservare queste priorità, fatte salve le modifiche dipendenti da eventi imprevedibili o calamitosi, o da sopravvenute disposizioni di legge o regolamentari ovvero da atti amministrativi adottati a livello statale o regionale.

Il programma dovrà essere redatto ogni anno, scorrendo l'annualità pregressa e aggiornando i programmi precedentemente approvati. So-

no ammesse variazioni infrannuali finalizzate alla cancellazione o aggiunta di uno o più acquisti in conseguenza di atti amministrativi adottati a livello statale o regionale, o per sopravvenuta disponibilità di finanziamenti all'interno del bilancio non prevedibili al momento della prima approvazione del programma, comprese le ulteriori risorse disponibili anche a seguito di ribassi d'asta o di economie.

Si possono poi verificare anticipazioni dell'acquisizione di una fornitura o di un servizio ricompreso nel programma biennale degli acquisti o modifiche del quadro economico degli acquisti già contemplati nell'elenco annuale, per la quale si rendano necessarie ulteriori risorse.

Un servizio o una fornitura non inseriti nell'elenco annuale possono essere realizzati quando siano resi necessari da eventi imprevedibili o calamitosi o da sopravvenute disposizioni di legge o regolamentari. Possono poi essere effettuati sulla base di un autonomo piano finanziario che non utilizzi risorse già previste tra i mezzi finanziari dell'amministrazione al momento della formazione dell'elenco, avviando le procedure di aggiornamento della programmazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'APPELLO DI TORZETTI (CISL) AL GOVERNO

## «Porti, lo “scivolo” sia per tutti»

«Va accolta la richiesta iniziale dei sindacati». Le nuove norme entro dicembre

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Secondo quanto anticipato giovedì, all'incontro organizzato dalla Uiltrasporti, da Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio in materia portuale, le Autorità di sistema portuale potranno stanziare risorse proprie per gli avviamenti alla pensione del personale delle compagnie portuali (codificate dall'art. 17 della legge portuale del 1994).

«Un meccanismo - spiega Ettore Torzetti, segretario generale Fit Cisl Liguria - che nei fatti ripropone lo schema del “15 bis” dal comma dell'art. 17 che, introdotto nella legge di Stabilità del 2014, prevedeva la riduzione degli organici delle compagnie in difficoltà finanziarie in cambio del versamento, da parte delle Autorità portuali, di una somma che poteva arrivare fino al 15% delle tasse di imbarco e sbarco incassate dagli enti.

«Lo schema del fondo finanziato dagli operatori portuali - spiega Torzetti - ha incontrato alcune resistenze nel governo, mentre l'estensione del 15 bis è stato considerato il percorso più coerente. Ora però è necessario chiarire che questo strumento andrebbe esteso, in linea con quella che fu la proposta iniziale formulata dai sindacati su questo tema. Quindi dobbiamo avere la sicurezza

che quanto chiarito da Russo nel suo intervento pubblico Genova si concretizzi; e cioè che non solo i lavoratori delle compagnie, ma anche quelli delle imprese portuali (art. 16), dei terminali (art. 18) così come quelli delle Adsp possano accedere agli scivoli pensionistici».

In effetti, il lavoro in banchina è usurante e prescinde dall'inquadramento normativo, e certe mansioni (stiva, ralla, gru) «non possono essere svolte fino a 67 anni. A mio parere - aggiunge Torzetti - è necessario inserire anche i dipendenti delle Adsp, perché sarebbe un'occasione per favorire il ricambio generazionale».

Gli scivoli pensionistici approderanno al Consiglio dei ministri entro il prossimo 14 dicembre, nel testo del Correttivo porti, cioè il decreto che serve a mettere in bolla la riforma portuale varata lo scorso anno dal governo (con il decreto 169/2017) con le novità relative al lavoro portuale.

Ma Torzetti sollecita anche un altro tema, quello della rappresentanza e della trasparenza nelle Adsp: «La mancanza dei Comitati portuali, pur con tutti i loro limiti, comincia a farsi sentire - commenta Torzetti -. È vero che l'intento della riforma era snellire l'attività decisionale del porto, e in questo senso nessuno vuole contestare le delibere del più ristretto Comitato di gestione.

Ma la sensazione è che manchi un momento comune di confronto, per capire, al di là delle delibere, qual è la direzione strategica che prende il nostro porto. Proprio la necessità di integrazione tra Genova e Savona ci fa chiedere una più frequente convocazione dei tavoli di partenariato, oltre a un momento di incontro - con sindacati, terminalisti, enti pubblici - per avere l'aggiornamento sul piano regolatore portuale, e capire quali sono gli orientamenti degli operatori nei prossimi anni, le ricadute occupazionali, in che modo saranno organizzati i traffici: quindi a che punto sono i terminali in costruzione - Calata Bettolo e la Piattaforma Mærsk, cui ci auguriamo un futuro come quello del Psa Terminal Voltri-Pra', in grado di investire 100 milioni e trovare una convivenza con il territorio - ma anche il destino del carbone, delle rinfuse in genere e dei prodotti chimici».

### Compagnie portuali

Intanto la “fusione” fra Culumv e Pietro Chiesa auspicata giovedì dal numero uno dei *camalli*, Antonio Benvenuti, è accolta con favore dal console dei *carbunè* Tirreno Bianchi: «La proposta è ragionevole, forse non basteranno proprio 10 minuti ma la volontà c'è. Tutto dipende, ovviamente, dalla **posizione dell'Autorità portuale**. Aspettiamo fiduciosi...».

© RYNDALCUNDIRITTI RISERVATI

## Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: approvato il piano operativo triennale

(FERPRESS) – Venezia, 13 OTT – Il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato all’unanimità il nuovo piano operativo triennale 2018-2020. Lo si apprende da una nota Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Il piano, che sarà presentato nelle prossime settimane anche alla stampa e agli stakeholder del porto, è stato realizzato dall’Authority veneziana, in sinergia con la Regione Veneto, la Città Metropolitana e la Capitaneria di Porto.

“L’approvazione del Piano Operativo Triennale segna una nuova pietra miliare per il nostro scalo. Da oggi in poi lavoreremo per attuare tutte le strategie e le proposte che abbiamo messo nero su bianco con l’obiettivo – comune e condiviso con gli enti e le autorità locali – di realizzare giorno per giorno un sistema portuale all’avanguardia, sostenibile ed efficiente. Un porto che sappia rispondere alle esigenze del tessuto imprenditoriale del Nordest ma capace di guardare oltre i confini nazionali verso oriente”, ha dichiarato Pino Musolino Presidente del Porto di Venezia.

“Ringrazio lo staff dell’AdSP per il grande lavoro d’equipe e i membri del Comitato di Gestione per aver fattivamente partecipato alla stesura del documento e per aver dato un prezioso contributo ad integrarne i contenuti con idee e proposte che, sono certo, si dimostreranno vincenti”, ha concluso Musolino.

## Porti: D'Agostino, Trieste pronto, la Cina investirà qui

Per le realtà locali la filiera già esiste ed è pronta



Il porto di Trieste "è già pronto e per questo la Cina verrà ad investire qui". Lo ha detto Zeno d'Agostino, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, intervenendo alla Construction Conference, organizzata da Ance e Civiltà di Cantiere.

D'Agostino ha ricordato che l'atteggiamento protezionistico degli Stati Uniti ha già imposto agli operatori portuali di dialogare con la Cina. "In questo contesto il porto di Trieste è ora collegato via ferrovia con Budapest e con nord Europa".

Ma ciò che lo distinguerà è "la presenza di intelligenza e capacità in quanto lungo la Via della Seta dovranno viaggiare cultura e innovazione imprenditoriale, non solo merci. Per questo - ha ribadito - la Cina verrà a investire qui, perché vorrà collaborare con un tessuto imprenditoriale unico al mondo". "La filiera industriale c'è già e vive di mondo - ha detto il presidente di Confindustria Udine, Matteo Tonon - siamo pronti a cogliere le opportunità offerte, in futuro, dal sistema portuale e logistico regionale, nell'ambito di un panorama del mercato globale che è in continua evoluzione".

L'ITALIA

IN MOVIMENTO

## L'Adriatica si gioca il futuro tra i Balcani e la Via della Seta

di Dario Di Vico

**Z**eno D'Agostino, presidente del porto di Trieste, la pensa così: «Non so ancora quali trasformazioni la Via della Seta porterà nell'economia dell'Adriatico e in quali tempi ma per ora so che abbiamo la fortuna di essere qui, nel posto giusto». Siamo dunque alla vigilia di un nuovo corso della storia adriatica? Quel corridoio che negli anni '80 aveva affascinato intellettuali come Giorgio Fuà, e li aveva portati a descrivere un nuovo modello di rapporto tra economia e società, si vede portare in dono dalla globalizzazione una nuova grande chance? Non è facile rispondere a queste domande perché nella società adriatica il livello di conoscenza dei problemi è molto disomogeneo, le informazioni non circolano così largamente tra le élite del territorio o quantomeno ogni segmento di classe dirigente appare concentrato su una tessera del puzzle e sembra non avere la visione di insieme. E le tessere obiettivamente sono tante.

Ci sono le trasformazioni di ieri che hanno visto lo spopolamento della montagna, l'urbanizzazione della costa e gli svariati disastri che ha lasciato dietro di sé, città come Rimini che hanno attirato nuovi residenti più d'ogni altra, l'Abruzzo che a sorpresa è uscito dall'obiettivo 1 simbolo delle aree depresse. E poi c'è l'agenda dell'oggi con un'autostrada, la A14, che nel percorso da Bologna a Taranto grazie ai dati del traffico del Tir ci racconta le differenze di risposta che i vari segmenti della dorsale adriatica hanno saputo dare alla crisi. C'è, stavolta in prospettiva, un dialogo da aprire da Ovest guardando ad Est, tra le imprese più strutturate dell'Emilia Romagna, delle Marche e dell'Abruzzo con l'entroterra balcanico per costruire con Paesi come la Croazia, la Serbia, l'Albania e le altre repubbliche relazioni forti come quelle che i tedeschi sanno tessere. C'è poi, per concludere questa rapida rassegna, la suggestione della Via della Seta con i cinesi che premono per arrivare in Europa e per costruire dopo lo storico ingresso nel Wto la seconda fase della loro globalizzazione.

La sintesi tra tutte queste tendenze è difficile e anche in questo caso — come abbiamo visto per il ricco Nord — i circuiti amministrativi e associativi mostrano tutte le loro lacune e frammentazioni. E così si rischia di vagabondare tra nostalgie e sogni, tra un passato che non può essere archiviato, un post-terremoto

che condiziona il presente e un futuro indefinito. Con l'aggravante che ogni protagonista conosce un pezzo della storia, non l'insieme. Gli anglosassoni direbbero che abbiamo un deficit di governance: è evidente la sfasatura tra la forza dell'economia dei flussi e la lentezza dei «tavoli» o delle cabine di regia.

### Quel 20% di imprese

Cominciamo dalle imprese. Valeriano Balloni, economista e vicepresidente dell'Istao, sta lavorando proprio in questi giorni a un rapporto su quelli che chiama *specialized supplier*, fornitori specializzati. Imprese che hanno saputo inserirsi da protagonisti nelle catene del valore internazionale tanto da diventare «interlocutori creativi» della Mercedes, della Volkswagen e delle nostre multinazionali tascabili. «La loro forza è di essere combinatori di tecnologia, è l'evoluzione migliore del modello Nec di Fuà, non abbiamo però il dato esatto di quanti siano». A spanne si può azzardare che rappresentano al massimo il 20% del sistema delle imprese, il resto vegeta. Sono troppe le aziende che faticano a innovare il loro modello di business e per di più hanno vissuto anche i contraccolpi economici del terremoto. «Il vero problema è il capitale umano» ammonisce Balloni e si capisce come la modernizzazione del modello Adriatico da questo versante sia ancora ai preliminari.

Analizzando i dati del traffico di Tir sull'autostrada A14 la segmentazione di cui parla

Balloni viene fuori scandita dai 743 chilometri che si susseguono. Da Bologna a Rimini il traffico è sostenuto quasi a livelli nordestini e riflette l'attività di aziende snelle, innovative e internazionalizzate. Da Rimini fino a Pescara il traffico è in crescita grazie alla ripresa ma il modello è più antarchico, più legato a sistemi di fornitura a corto raggio e in qualche maniera condizionato dai disastri del localismo bancario. Dove invece la crescita è più impetuosa è in Puglia, sulla Canosa Taranto: 14,6% di Tir in un anno a dimostrazione di come l'abbinata tra turismo e sistema agro-alimentare abbia la capacità di generare anche traffico pesante.

### Da Ovest verso Est

Adriatic, invece, è il programma della Ue per l'area adriatico-jonica e vede coinvolti i Paesi membri (Italia, Grecia, Slovenia e Croazia) più altri come Macedonia, in tutto 31 regioni. Gli obiettivi come in questi casi sono ambiziosi e vanno dalla costruzione materiale dei corri-

Un quinto delle aziende dimostra di essere all'avanguardia, mentre il resto fatica ad innovare il proprio modello di business

doi infrastrutturali all'ambiente e persino al trasferimento di modelli di costruzione delle istituzioni. Patrizio Bianchi, è assessore al Lavoro e alle Politiche europee della Regione (l'Emilia-Romagna) che ha il coordinamento di Adrion ed è convinto che il progetto in questione oltre a rafforzare la porta Est dell'Europa, ancorandola alla parte più sviluppata dell'economia industriale continentale — Germania e Italia del Nord —, possa dotare i sistemi produttivi locali di nuove relazioni con i Paesi balcanici. «Finora esistono singole iniziative italiane in Croazia, Slovenia e soprattutto in Albania, non c'è ancora la consapevolezza di questa opportunità. Eppure si tratta di economie che si sono messe in moto anche a ritmi interessanti. Dovremo muoverci».

Qualche esperienza-pilota, come detto, esiste: gli emiliani sono andati in Albania non solo con iniziative industriali ma anche con strutture scolastiche; la concorrenza diretta dei tedeschi, fortissimi almeno fino in Slovenia, infatti passa anche da qui dai modelli di istruzione e dalla diffusione delle scuole tecniche. Cosa si può pensare di costruire da qui almeno entro il 2020? Nel sistema industriale adriatico non c'è ancora consapevolezza di questa opportunità ma Paolo Merloni, presidente di Ariston Merloni Group, ci crede: «Le economie si sviluppano per cerchi concentrici e i Balcani sono il nostro vicino di casa, ci sono persino delle comunanze. Per le nostre Pmi è quasi un tema obbligato e francamente mi sembra una prospettiva più concreta rispetto alla Via della Seta». Chi parla può vantarsi di aver continuato a credere nel modello adriatico perché ha costruito una multinazionale tascabile presente in 37 Paesi del globo, «ma abbiamo lasciato la testa, i centri di competenza e molte attività manifatturiere qui».

### Il rebus della Seta

Arriviamo alla Via della Seta. Passando per il mare Adriatico le merci cinesi risparmierebbero rispetto alla rotta su Rotterdam la bellezza di 7 giorni e almeno un 10% di costi e giova ricordare come Pechino abbia già conquistato il porto del Pireo.

I nuovi progetti riguardano sia un'ipotetica ferrovia nell'entroterra balcanico sia il potenziamento del traffico via mare che avrebbe come interlocutori obbligati i nostri porti di Ravenna, Venezia e Trieste oltre a quelli di Capodistria e Fiume. Ma i giochi non sono ancora fatti e Rotterdam non solo non si rassegna a perdere ma gode dell'appoggio tedesco. Ergo non è facile oggi assegnare alla Via della Seta una tempistica certa, si può dire solo che ri-guarderà gli anni Venti. Il quale è, come osserva Paolo Perulli, il sociologo che ci sta accompagnando in quest'Italia in Movimento, che «il mondo adriatico non è pronto a recepire questa dirompente novità». Anche perché sta pian piano emergendo che i cinesi non cercano solo porti e infrastrutture ma stanno posando le reti della loro seconda globalizzazione dopo quella che li condusse allo storico ingresso nel Wto. E per ricavare queste sensazioni bisogna interpretare i segnali del maggiorenile di Pechino e persino le cartine del mar e delle rotte

che disegnano le autorità.

Chi per lavoro ha il compito di dialogare ogni giorno con loro come D'Agostino si è fatto l'idea che in ballo ci sarà anche una sorta di integrazione con l'industria europea. I cinesi in alcuni settori hanno sovracapacità produttiva e sarebbero ben felici di industrializzare alcune zone dell'Europa e in questo caso la collaborazione con l'Italia dovrebbe prevedere giocoforza un terzo lato del triangolo, i territori balcanici.

«Premetto che oggi i porti non sono più quelli di una volta. Sono dei sistemi che hanno all'interno servizi, manifattura e persino finanza e di conseguenza sono uno straordinario punto d'osservazione — spiega il presidente del porto di Trieste —. E comunque con i cinesi non si parla solo di logistica e merci ma di integrazioni con i territori organizzati. La nuova Via della Seta mi pare soprattutto questo».

Di conseguenza per tutto l'Adriatico rappresenta una sfida prima di tutto a se stesso e si parte decisamente in salita. «Il mare è ricchezza e lo hanno capito Shanghai, Singapore, New York. In Italia invece è sinonimo di depressione e infatti da noi invece le città portuali hanno tutte dei problemi e non solo le adriatiche» chiude D'Agostino.

© R. PROCOZZI/AGF/INSEPIA/ATA

## Pechino non cerca solo porti e strade ma sta posando le reti della sua seconda globalizzazione dopo l'ingresso nel Wto

### La purola

#### ADRION

È il nome del programma «Interreg V-B Adriatico-Ionico» per il periodo 2014-2020, previsto nell'ambito della «Cooperazione territoriale europea» che interessa l'area adriatico-ionica. L'obiettivo del programma «Adrion» è quello di «agire come propulsore delle politiche e innovatore della governance promuovendo l'integrazione europea tra Stati membri e non, utilizzando le ricche risorse naturali, culturali e umane che circondano i mari Adriatico e Ionio e rafforzando la coesione economica, sociale e territoriale nell'area del programma». L'area interessata è costituita da Italia, Grecia, Croazia e Slovenia e da quattro Paesi non Ue (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia). I progetti vengono finanziati con risorse pari a 17.917.378 euro.

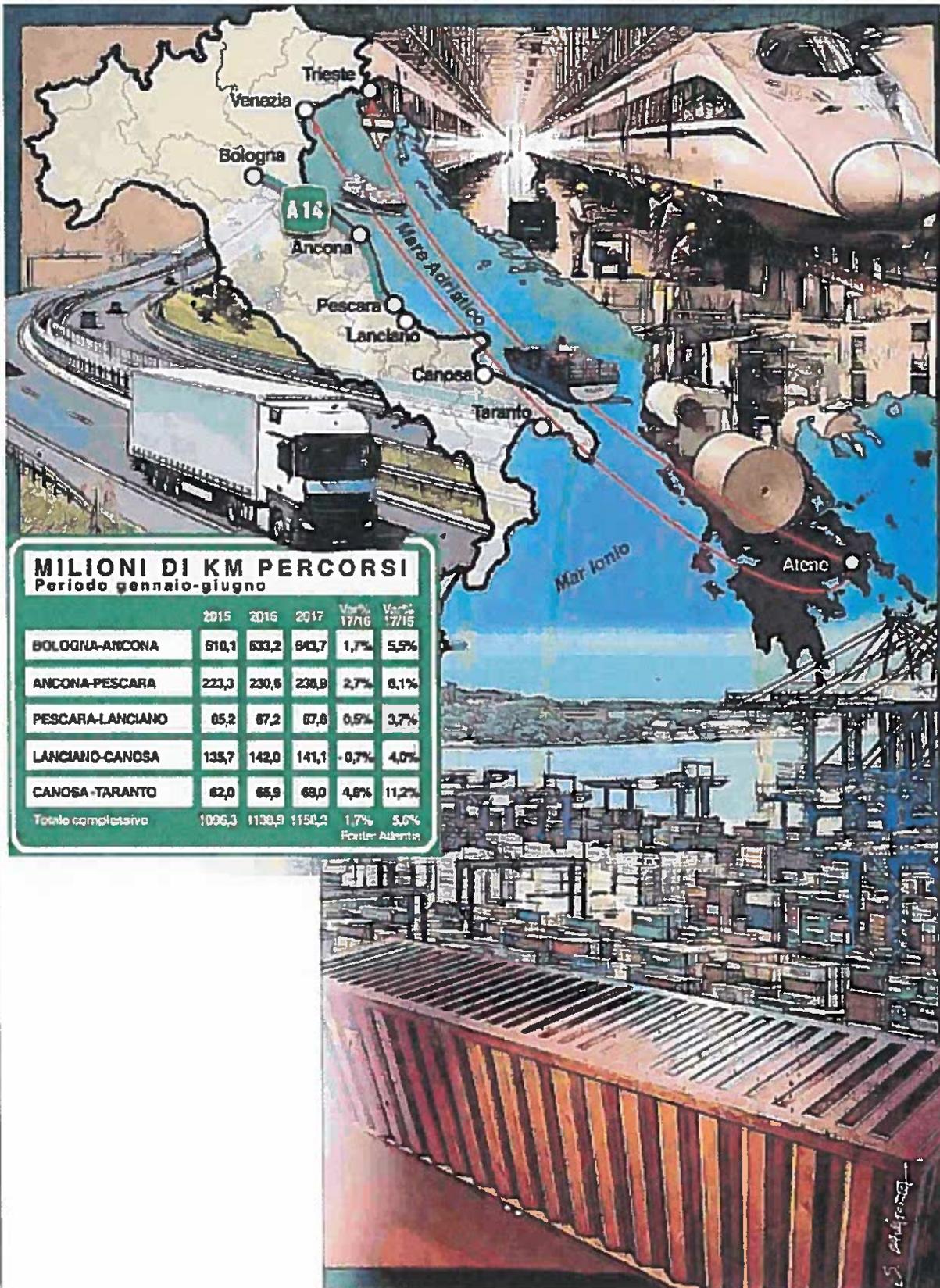
© R. PROCOZZI/AGF/INSEPIA/ATA

### I dati

● Analizzando i dati del Tir sulla A14, da Rimini a Pescara il traffico è in crescita, ma sulla stessa autostrada la crescita è decisamente più evidente in Puglia, nel tratto che va da Canosa a Taranto: +4,6% di Tir in 12 mesi

● Passando per l'Adriatico le merci cinesi risparmierebbero rispetto alla rotta su Rotterdam sette giorni e almeno un 10% di costi. È bene ricordare come Pechino abbia già conquistato il porto del Pireo

- segue



L'INTERVISTA

## Pettorino: "In mare più navi e traffici ma meno illeciti"

Il bilancio dell'ammiraglio  
"In assenza della Torre Piloti  
abbiamo la nostra centrale operativa"

MASSIMO MINELLA

**N**ON ci sono solo i soccorsi in mare, la caccia agli illeciti, l'attività amministrativa. Dentro al porto, la Capitaneria può sanzionare auto o pullman in sosta vietata.

SEGUE A PAGINA VIII



## La città e l'economia

# "Più navi, meno illeciti Finalmente è cresciuta la cultura del mare"

### Il bilancio del 2017 della Capitaneria di Genova Pettorino: "Aumentano i servizi per la comunità"

«DALLA PRIMA DI CRONACA»

**U**N lavoro che, praticamente, non si ferma mai, perché la sicurezza non ha pause e perché chi è stato chiamato alla guida della Guardia Costiera di Genova ha scelto di impostare così le cose. Lui è Giovanni Pettorino, originario di Ischia, ammiraglio ispettore (due stelle, in Italia sono solo in quattro), chiamato dal ministro Delrio a governare anche l'authority dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo, in attesa della nascita delle nuove authority di sistema. Più

di un anno con due divise addosso, prima di passare il testimone a Paolo Signorini e di tornare a tempo pieno al timone della prima capitaneria d'Italia. Stessi ritmi di sempre, solo qualche momento in più da dedicare alla famiglia e alle sue passioni, come le immersioni subacquee e, in generale, l'attività fisica, irrinunciabile per uno che, marciatore della Nazionale di atletica, poco più che ventenne mancò le qualificazioni alle Olimpiadi di Mosca per una crisi di fame che superò mangiando erba. «Non ci sarei andato comunque — si scherni-

sce Pettorino — Il governo decise infatti che i militari, com'ero io all'epoca, non avrebbero partecipato a Mosca '80 in segno di protesta per l'invasione dell'Afghanistan». L'estate 2017, che si è chiusa da qualche settimana, ha consegnato alla Guardia Costiera numeri che Pettorino mostra di apprezzare.

**Perché, ammiraglio?**

«Meno soccorsi e meno illeciti a fronte di un aumento dei traffici. Insomma, molte più barche. Questo significa che la consapevolezza e la cultura del mare stanno crescendo. Ma la soddisfazione

ne arriva anche dai risultati della nostra attività amministrativa, uno sportello sempre aperto e un'attività di addestramento dei marittimi che ci ha permesso di rilasciare oltre 2 mila certificati. I marittimi italiani sono un patrimonio, noi li certifichiamo, facciamo gli esami anche per i titoli superiori, per gli ufficiali di coperta, quindi futuri comandanti. A oggi gli imbarchi e gli sbarchi sono stati già 12 mila e per quanto riguarda le navi stiamo parlando di circa 6300 arrivi e partenze, e arriveremo a 7 mila a fine anno».

**Problemi?**

«Sempre massima attenzione, ma anche soddisfazioni. La gestione telematica dello sdoganamento della merce quando è ancora in mare, con il sistema Pmis, rende le attività più veloci. Siamo stati i primi in Europa e questa collaborazione con l'agenzia delle dogane dà frutti anche sul fronte ambientale. Insieme, infatti, andiamo a bordo a prelevare campioni di gasolio per verificare le emissioni che in banchina devono avere un bassissimo tenore di zolfo».

**Il porto inquinato?**

«Se succede, dobbiamo essere pronti a dare tutte le risposte necessarie. In porto ci si confronta

davvero con ogni tipo di situazione. Operiamo anche come polizia stradale negli ambiti portuali per le attività di traghetti e crociere. A oggi sono già 300 i verbali emessi per contravvenzioni al codice della strada e 60 i veicoli rimossi. Ma abbiamo anche aumentato i controlli sullo scarico delle acque di sentina, che non possono più avvenire in mare, come qualcuno faceva in passato, ma all'interno di specifiche casse».

**La qualità delle navi è migliorata o peggiorata?**

«I risultati dei controlli sono stati buoni, segno che c'è attenzione da parte degli armatori. E poi oggi sappiamo già lo stato della nave in arrivo grazie al sistema Thetis, che classifica appunto le navi e indica quelle di classe 1, che devono cioè avere priorità nei controlli. Nel Mediterraneo circolano ogni giorno 5-6 mila navi soggette a questi sistemi di monitoraggio e questo avviene in un mare chiuso com'è il Mediterraneo, che ricambia le sue acque in 80 anni».

**La situazione della Liguria preoccupa da questo punto di vista?**

«Abbiamo ispezionato 152 navi straniere, con 11 detenzioni. E grazie alla collaborazione con l'Arpal verificiamo che le condizioni del Mar Ligure sono buone. Certo, dobbiamo confrontarci ogni giorno con situazioni differenti e problemi. Non essendoci ancora la nuova torre piloti, abbiamo potenziato la nostra centrale operativa».

**Da qualche tempo imbarcate anche i piloti del porto sugli elicotteri che si alzano in volo per i soccorsi.**

«È un servizio che stiamo estendendo a tutti i servizi tecnico-nautici, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori. E con noi ci sono anche i medici del Cisom. Stiamo implementando la capacità operativa della nostra base di Lunì. E lo stesso vale anche per il nucleo subacqueo, dieci persone, tre del-

le quali distaccate a Lampedusa, che si imbarcano sulle vedette che soccorrono i migranti. Qui in Liguria, invece, dopo l'accordo con la Sovrintendenza, interveniamo a protezione dei siti archeologici subacquei (Loano, Bogliasco, Albenga n.d.r.) e per favorire il turismo subacqueo, offrendo corsi ai diving insieme alla Sovrintendenza. E siamo anche impegnati nella formazione specialistica per la sicurezza della navigazione, formando anche privati e stranieri. Non siamo obbligati a tutto questo, ma un servizio che diamo alla comunità. È giusto così».

CINQUELIGIONE RISPATA

## I NUMERI

### 2MILA

I certificati Stcw rilasciati per l'addestramento dei marittimi sono al momento oltre duemila



### 300

Sono trecento i verbali emessi dalla Capitaneria a auto e pullman per violazioni del codice della strada



### 7MILA

A fine anno le navi arrivate nel porto di Genova saranno circa 7 mila. A fine estate il numero è di 6.300

### 152

Le navi straniere ispezionate dalla Guardia Costiera sono state 152. La detenzione è scattata per 11

“

### IN CIELO

Sugli elicotteri con noi medici e uomini dei servizi tecnico-nautici

“

### SOTT'ACQUA

Con la Sovrintendenza per la protezione dei siti archeologici subacquei

# A La Spezia scongiurare fuga delle crociere



LA SPEZIA – Piena comprensione per la difficoltà delle scelte, per la complessità dei rapporti e delle impostazioni urbanistiche e portuali, nonché per gli interessi molteplici di città e porto in ballo. Ma tutto cozza con una constatazione di fondo: il mercato non aspetta La Spezia. La "Port Community" degli operatori portuali spezzini, che accomuna agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali, scende pesantemente in campo sul tema delle crociere, del terminal che dovrebbe essere realizzato a molo Garibaldi e sulle prospettive della città di difendere e incrementare un filone di business portuale e turistico che potrebbe avere un peso determinante per la città e il suo scalo marittimo.

Secondo la "Community" i tempi per le scelte (ritardate anche dalle trasformazioni istituzionali che hanno riguardato sia porto che città) sono ormai terribilmente stretti, e si rischia di dare un'immagine ai clienti del porto di una comunità portuale e cittadina incapace di prendere decisioni condivise in tempi accettabili su un tema considerato da tutti (esclusi i soliti professionisti del no) come ampiamente positivo per il porto e per la città.

"Come operatori – sottolinea Andrea Fontana, presidente della Associazione Agenti Marittimi – non possiamo esimerci, pur nel pieno rispetto delle funzioni e delle competenze, di richiamare le autorità alla realtà di una situazione di assoluta emergenza. Siamo al corrente delle divergenze di opinione e di impostazione fra

## - segue

---

Comune e Autorità Portuale, ma una cosa è certa: non possiamo permetterci di aspettare che le divergenze si trasformino in un consenso globale. Proprio per questo abbiamo deciso di chiedere al presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, di promuovere un momento di sintesi delle diverse posizioni con l'obiettivo dichiarato di pervenire in tempi brevi a una scelta di percorso. Una scelta che consenta a noi di rispondere alle compagnie, fornendo tempi, indicazioni e prospettive chiare”.

“Con lo scadere delle attuali concessioni dei servizi di imbarco, sbarco e accessori alle due società APLS investimenti e Discover – conclude la nota – ci sarà la necessità a partire dal prossimo 1 gennaio 2018 di garantire la prosecuzione delle suddette attività in attesa che si concretizzino i progetti definitivi sul Molo Crociere. Riteniamo che l'esperimento in tempi rapidi di una gara pubblica sia la sola strada percorribile.”

**PIOMBINO** FIM, Fiom e Uilm attaccano l'imprenditore Algerino: «NON HA RISPETTATO ALCUN ACCORDO»

## I sindacati scrivono al ministro: «Rebrab e Cevital, ora stop»

**STOP A REBRAB** e Cevital, il Governo deve riprendere il pieno controllo delle Acciaierie di Piombino. Questo il senso di una lettera aperta al ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda, che i sindacati con i segretari Fausto Fagioli (Fim), Davide Bonzagani (Fiom) e Vincenzo Renda (Uilm) hanno elaborato insieme alle Rsi Aferpi e Piombino Logistics nel luogo consiglio di fabbrica di ieri. «A quindici giorni dalla scadenza dei termini dell'addendum - affermano i sindacati nella lettera - Cevital non ha rispettato nessuno dei punti previsti dell'accordo. Il primo novembre a

**LA SCADENZA**  
Il 31 ottobre  
sarà il termine ultimo  
dell'addendum

Piombino, il Governo deve aprire una nuova era, senza Cevital - nessuna proroga dovrà essere concessa - attribuendosi da subito la responsabilità, attraverso una nuova gestione, di far ripartire i tre treni di laminazione, con la conseguente continuità produttiva e accelerare i rapporti con i soggetti industriali



interessati al sito di Piombino». I sindacati intervengono anche sul possibile accordo con Jindal. «Ma se saremo di fronte ad un non accordo concreto e finalizzato con un partner siderurgico riconosciuto (del quale non abbiamo notizie in merito), per la Rsi il 31 ottobre deve essere l'ultimo giorno di permanenza di Cevital e di Rebrab in questo territorio».

«IL GOVERNO, firmatario dell'Addendum continuo i sindacati - deve essere conseguente agli impegni presi con i sindacati in sede ministeriale il 18 settembre

scorso». Il 19 ottobre, inoltre, alle 9.30 all'Hotel Ptolesia è convocato l'attivo dei delegati Fim, Fiom e Uilm intitolato 'Piombino deve tornare a produrre acciaio' in cui saranno invitate istituzioni, partiti, associazioni di categoria.

I SINDACATI infine chiedono un incontro urgente al ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda prima del termine ultimo dell'addendum (31 ottobre) per verificare il percorso che il Governo vuol portare avanti dal primo novembre.

m.p.



**Porto**

## Di Majo: «Crociere benissimo adesso aumentiamo le merci»

Il presidente dell'Autorità fa il punto sul lavoro svolto e le sfide in corso. L'importanza di completare la Civitavecchia-Orte. «Stop non giustificato»

▲ pag. 39

# «Porto, adesso pensiamo alle merci»

► Il presidente Di Majo a dieci mesi dal suo insediamento ► Trattative serrate con Msc e Grimaldi per far decollare il traffico dei container. Il progetto della nuova ferrovia

### AUTHORITY

«Anche per il 2018 Civitavecchia si conferma primo porto in Italia per le crociere e secondo in Europa, dopo Barcellona, con un incremento di passeggeri, in calo invece negli altri scali. In aumento anche i passeggeri movimentati dalle Autostrade del mare. Ora dunque la priorità è aumentare le merci». È partito da qui Francesco Maria Di Majo, presidente dell'Autorità di sistema portuale, per raccontare a circa 10 mesi dalla sua nomina quanto fatto e gli obiettivi da raggiungere.

«Dopo un periodo di crisi indipendente dal nostro scalo ma dovuto a fattori esogeni - spiega - le merci sono tornate a crescere così come i container passati da 60 mila teus dello scorso anno a 75 mila. Certo una cifra irrisoria ancora rispetto al potenziale di 300 mila e per questo stiamo trattando col concessionario della banchina (Msc, ndr). Si lavora a risolvere alcune pendenze nostre, come il mancato completamento del fascio ferroviario, ma anche loro che comunque ci devono far sapere come intendono sviluppare il traffico container a Civi-

tavecchia. Dal canto nostro possiamo garantire la completa utilizzabilità per le merci della banchina 25, ora parzialmente occupata dalla navi da crociera, dal prossimo anno quando verrà completato l'apposito terminal di Ret. Intanto stiamo predisponendo un bando per realizzare il collegamento ferroviario dal porto alla rete nazionale». Un collegamento che sarà utile anche per l'automotive e per le auto che arrivano dallo stabilimento della Fca di Cassino. Anche con Grimaldi, la società che porta in America e non solo le auto prodotte dalla ex Fiat c'è in corso una delicata trattativa che punta a far diventare Civitavecchia il polo nazionale del ro-ro e ro-pax sviluppando l'area delle banchine 28 e 29.

«Le infrastrutture ferroviarie viarie, sono fondamentali per la crescita dello scalo, per questo è essenziale il completamento della Civitavecchia-Orte, tanto più in vista dell'accordo che stiamo raggiungendo con l'interporto di Orte e che potrebbe portare a conquistare mercati anche del nord Italia. Non mi sono mai pronunciato finora in merito al trac-

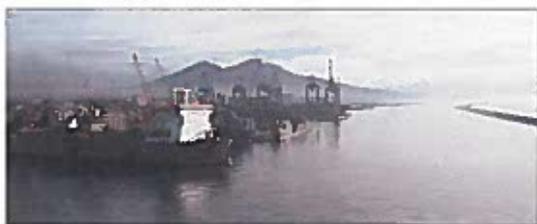
ciato, perché ho voluto vedere tutte le carte e parlare con Anas. È vero il tracciato verde presenta delle criticità di tipo ambientale, ma non mi sembrano tali da giustificare uno stop, tanto più che Anas ha dato disponibilità ad interventi mitigativi e gli altri tracciati sarebbero più costosi e non meno impattanti per il territorio». Strade e ferrovie sono determinanti per lo sviluppo dello scalo, che intanto sta portando avanti accordi sia con porti sul Tirreno, come quello di Livorno ancora in fase embrionale, sia con l'Autorità di sistema dell'Adriatico capitanata da Ancona. «Il 24 novembre - anticipa - ospiteremo un convegno alla presenza anche del presidente della Regione Abruzzo ed in quell'occasione stipuleremo un accordo di programma con Ancona per sviluppare i traffici con l'Abruzzo e le Marche, ma anche con la Croazia per arrivare ad avere merci che imbarcano a Barcellona e arrivano attraverso le Autostrade del Mare, intese non solo come collegamenti marittimi ma intermodali, fino ai paesi dell'Est Europa».

**Cristina Gazzellini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA NECESSITÀ DI ULTIMARE LA ORTE-CIVITAVECCHIA «LE CRITICITÀ AMBIENTALI DEL TRACCIATO VERDE NON MI SEMBRANO TALI DA GIUSTIFICARE LO STOP»**

## Delrio inaugurerà i dragaggi di Napoli



A Napoli i dragaggi partono davvero. Mercoledì 18 ottobre il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, insieme al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, inaugurerà i cantieri di dragaggio che interessano **più calate del porto per poco più di un anno di lavori**, come previsto dai vincitori del bando di gara. Delrio e Spirito saliranno su un battello insieme ai giornalisti, visiteranno la diga foranea Duca D'Aosta, rientreranno a calata Porto di Massa e terranno una conferenza stampa al piazzale Pisacane, dove ha sede l'Adsp e la Capitaneria.

**Programma**9.00 appuntamento Calata Porta Massa9.30: Calata Porta Massa, imbarco su battello del Gruppo Ormeggiatori. Visita del cantiere alla Diga Foranea Duca D'Aosta10.30: rientro a Calata Porta Massa e trasferimento al piazzale Pisacane per conferenza stampa del ministro Graziano Delrio12.00: chiusura conferenza stampa

## Beni demaniali: cessione della proprietà superficciaria



BRINDISI – Nella prassi è molto frequente che l'atto di concessione tra il Demanio Marittimo e il gestore concessionario del porto o approdo turistico implichi la costituzione di un diritto di superficie a favore del concessionario.

L'art. 952 del Codice Civile recita che il proprietario può costituire il diritto di fare e mantenere al di sopra del suolo una costruzione a favore di altri, che ne acquista la proprietà. Del pari può alienare la proprietà della costruzione già esistente, separatamente dalla proprietà del suolo.

Ci si chiede se possa concretizzarsi la cessione della proprietà superficciaria in caso di realizzazione di opere su aree di pertinenza del Demanio Marittimo. Secondo l'art. 46 del Codice della Navigazione, dedicato al subingresso nella concessione, si prevede che quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente. Nel comma successivo si stabilisce che in caso di vendita o di esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario di opere o impianti costruiti dal concessionario su beni demaniali non può subentrare nella concessione senza l'autorizzazione dell'autorità concedente.

L'art. 30 del D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328 – Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, conferma i principi suddetti disponendo che il concessionario deve esercitare direttamente la concessione. L'autorizzazione a sostituire altri nel godimento della concessione, a norma dell'articolo 46 del codice, è data dall'autorità che ha approvato la concessione e il relativo atto è rilasciato dal Capo del compartimento. Un riscontro analogo si evidenzia nell'art. 1145 codice civile che riconosce l'azione di manutenzione, di cui all'art. 1170, con l'affermazione che "se trattasi di esercizio di facoltà, le quali possono formare oggetto di concessione da parte della pubblica amministrazione, è data altresì l'azione di manutenzione".

Altre fonti normative a sostegno della tesi della cessione della proprietà superficciaria si riscontrano nell'art. 41 del Codice della Navigazione, relativo alla costituzione d'ipoteca. Infatti si prevede che il concessionario può, previa autorizzazione dell'autorità concedente, costituire ipoteca sulle opere da lui costruite sui beni demaniali.

Anche nella L. 392/1978 si ritrovano elementi a favore della possibilità di stipulare contratti di locazione sui beni realizzati in aree demaniali. Infine l'art. 45-bis del Codice della Navigazione, dedicato all'affidamento ad altri soggetti delle attività oggetto della concessione, recita che il concessionario, in casi eccezionali e per periodi determinati, previa autorizzazione dell'autorità competente, può affidare ad altri soggetti la gestione delle attività oggetto della concessione. Previa autorizzazione dell'autorità competente, può essere altresì affidata ad altri soggetti la gestione di attività secondarie nell'ambito della concessione.

Pertanto se la proprietà delle opere e degli impianti sono riconducibili in capo al concessionario, soggetto titolare del diritto di superficie, questi può disporne a favore di terzi, salvo limitazioni contenute nell'atto di concessione.

Quindi quanto oggetto di costruzione, in forza del diritto di superficie, potrà essere oggetto, salvo limitazioni imposte nella formazione dell'atto concessorio, di locazione e/o comodato.

Cosimo Salvatore CORSA

L' ufficiale messinese lascia Augusta

## Capitaneria di porto Donato a Catania

Sebastiano Salemi AUGUSTA Cerimonia di passaggio di consegne al comando della Capitaneria di porto-Guardia costiera di Augusta, tra il capitano di vascello Antonio Donato, comandante cedente, ed il capitano di vascello Attilio Montalto, comandante accettante. Presenti alla cerimonia le più alte cariche militari e le autorità civili, oltre ai rappresentanti delle pubbliche amministrazioni del territorio e diversi operatori portuali.

Il messinese Antonio Donato è destinato alla Direzione marittima-Guardia costiera di Catania, come annunciato dal contrammiraglio Gaetano Martinez, direttore marittimo per la Sicilia orientale.

Lascia dopo due anni, nei quali la Guardia costiera di Augusta ha conseguito importanti risultati di polizia giudiziaria.

Il comandante che si insedia, il marsalese Attilio Montalto, nel suo primo discorso ha affermato: «Assumo questo comando nella certezza che impiegherò tutte le mie energie per continuare a servire fedelmente lo Stato, proseguendo con pari dedizione e serietà il lavoro di chi mi ha preceduto, il comandante Donato, e ciò in sinergia con coloro che come me istituzionalmente hanno l' onore di essere chiamati a farlo».

A margine della cerimonia, il contrammiraglio Nicola De Felice, comandante Marisicilia, ha rivolto parole di stima nei confronti del comandante cedente Donato che «ha saputo mettere in sinergia la funzione di comandante del compartimento marittimo di Augusta, con la funzione di protezione delle forze nella polizia militare che il porto di Augusta gli impone». E questo «In un contesto di una base militare fondamentale, nella quale si è distinto anche come commissario straordinario dell' Autorità portuale».

De Felice ha ricordato, così, la nomina di Donato a commissario dell' Autorità portuale di Augusta, firmata dal ministro Delrio nel maggio dello scorso anno e poi prorogata, traghettandola fino all' attuale Autorità di sistema portuale unica Augusta-Catania.

Milazzo, lo strumento indispensabile per le strategie future

## Il Piano regolatore del porto continua a rimanere nel freezer

*Forza Italia chiede risposte all' Authority. Ma tutto dipende dalla Regione*

Milazzo «Si parla di progetti per potenziare il ruolo del porto di Milazzo, di nuova viabilità tra asse viario e porto, di diverso utilizzo delle banchine, ma nessuno riesce a dare notizie sul Piano regolatore del porto. Crediamo che si debba partire da qui se si vuole portare avanti uno sviluppo concreto dello scalo mamertino». Forza Italia dopo aver partecipato alla seduta straordinaria di consiglio comunale sul progetto congiunto della società Centro Mercantile e dell' **Autorità portuale**, col coinvolgimento del gruppo Franza, torna sulla questione urbanistica del porto. Lo aveva fatto lo scorso giugno senza avere però, da nessun ente preposto, un minimo riscontro, quando apprese dal progettista, l' ing Mallandrino, che da oltre un anno lui non stava più lavorando sullo strumento urbanistico.

«È fondamentale - afferma il partito del leader Berlusconi - che l' **Autorità portuale** faccia chiarezza anche per rispetto della comunità milazzese che tanto si attende da questo Piano regolatore, ritenendolo importante per lo sviluppo. La questione dello strumento urbanistico del bacino **portuale**, la cui prima bozza, in continuo aggiornamento, risale a dieci anni fa, prevede diverse modifiche rispetto ad allora: un nuovo indirizzo per la zona di molo Marullo, così come voluto dall' attuale governo cittadino, ma anche uno sviluppo più commerciale che turistico.

Possibile? È ovvio che in assenza di riscontri concreti i dubbi sono ragionevoli, anzi legittimi. Per questo - conclude la nota - riteniamo che sia indispensabile pretendere dall' **Autorità portuale** delle risposte. L' **Autorità portuale** non può più giustificare tali ritardi, specie dopo gli impegni assunti anche in aula consiliare dal commissario De Simone».

Ritardi che, però, va ricordato, devono essere imputati esclusivamente alla Regione.(r.m.)

La gara per l' ex Teatro entro dicembre

## Pronto ma in stallo il bando di gestione delle aree fieristiche

Emanuele Rigano Il bando internazionale per la gestione e rivalorizzazione della Fiera è pronto, ma resta "parcheggiata" negli uffici dell' Autorità portuale, sosta obbligata dalla fase commissariale. Più probabile che, se otterrà condivisione politica e strategica, possa essere avviato dalla nuova gestione "sotto" Gioia Tauro. Lo ha spiegato "l' ultimo presidente" **Antonino De Simone** in audizione nella Decima commissione consiliare di Palazzo Zanca. Nel nuovo disegno è stata inserita la parte a mare con il porticciolo per grandi yacht, l' area parcheggio, un abbassamento del canone con interventi a compensazione per i futuri investitori.

Il commissario fa di tutto per schivare le polemiche, specie con l' Amministrazione Accorinti: «Ho buoni rapporti con il sindaco e con gli assessori, le frizioni che ci sono state emergono dal gioco delle parti, siamo chiamati a fare il bene del territorio». Responsabilità dell' ente sul mancato affidamento del primo bando della Fiera?

«Il primo semplicemente non era così appetibile, mancavano certe cose». Seppur tra le righe faccia capire che abbiano pesato alcune scelte, come quella. «La mia personale opinione è che bisogna mettere a bando tutto

insieme le aree, evitando lo spezzatino». Secco anche sulla titolarità delle aree della Cittadella: «Mi risulta che siano tutte del demanio in gestione tramite decreto all' Ap. Abbiamo cercato di utilizzare le superfici dando priorità alle intenzioni dell' ente locale, nessun progetto è stato presentato. È stata tentata la strada dell' apertura permanente, ma il numero dei frequentatori non è mai stato troppo elevato a fronte di alcuni problemi come quello della sicurezza. Per aggirarlo senza far lievitare i costi, avevo chiesto al Comune di attivare gratuitamente un presidio di vigili urbani, evitando ulteriori affidamenti alla vigilanza privata». Ma evidentemente la cosa non è andata avanti. Altro capitolo, l' ex Teatro in Fiera, il cui progetto di riqualificazione rientra nel progetto di "Rifunzionalizzazione degli Uffici e Padiglione di ingresso" dovrebbe essere messo a gara entro fine anno. E contempla anche la creazione di una sala convegni e uffici commerciali, a fini turistici e per il crocierismo.

Si va anche "fuori tema", a cominciare dalle prospettive infrastrutturali: «È stato tirato fuori il progetto della via Don Blasco, pur se non fosse di competenza nostra il Ministero ci ha dato l' ok a contribuire con 5 milioni di euro e lo faremo volentieri». Al Comune verrà ribadito di sottoporre eventuali progetti "sponsorizzati" per la riqualificazione del waterfront che potrebbero comportare la cessione di proprietà delle aree. Certo bisognerebbe fare in fretta prima dell' unione con la "gemella" calabrese che potrebbe modificare gli equilibri nelle priorità.

C' è poi l' idea della via di raccordo tra la futura piastra logistica di Tremestieri e il porto storico, la cosiddetta "Strada del mare". L' incontro programmato per la prossima settimana con il primo cittadino Renato Accorinti e alcuni assessori, come Guido Signorino, servirà a definire eventuali piani da portare avanti, ma anche per chiudere i conti con il pagamento di alcuni canoni di alcune concessioni senza dovere ricorrere a ingiunzioni e strumenti legali.

Il protocollo firmato da Authority, Centro mercantile, Gruppo Franza ma non dal Comune

## Hub porto, lo strappo di Formica

*«Fuga in avanti di De Simone. Nessuna risposta alle esigenze pubbliche»*

Milazzo Hub porto, discorso chiuso. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la seduta straordinaria di giovedì sera voluta dal presidente Nastasi per fare chiarezza sul protocollo sottoscritto da tutte le parti tranne che dal Comune. Una seduta alla quale il sindaco Formica non ha partecipato lanciando ieri dure accuse al commissario dell' **Autorità portuale** De Simone e all' amministratore del Centro mercantile, Elio La Tassa. «Hanno tentato di manipolare la mia posizione espressa in una lettera che ho loro inviato a maggio» - scrive in una nota il sindaco -. Sono veramente indignato per l' atteggiamento tenuto dal presidente dell' **Autorità portuale** e dell' amministratore delegato della società Centro mercantile». Insomma è rottura.

E richiamando proprio la lettera di maggio, il sindaco di Milazzo spiega la ragioni della sua rabbia. «La scelta di un' amministrazione comunale di partecipare alla fase di costruzione di un intervento privato, assume senso e legittimità solo in quanto l' intervento stesso abbia influenze di natura pubblica e la collaborazione possa far nascere opportunità che vanno al di là dell' interesse particolare». In buona sostanza, apertura sì ai privati, ma se si vuole coinvolgere il Comune, occorre presentare una proposta che dia risposta anche ad esigenze pubbliche».

Un aspetto non sottinteso ma - assicura Formica - chiarito in modo evidente.

«La verità, mi spiace dirlo, è che questa vicenda è stata molto mal gestita da De Simone e La Tassa. La storia del progetto parte già un anno fa quando arriva al Comune una convocazione del Comitato portuale con all' ordine del giorno la sottoscrizione di un protocollo d' intesa tra **Autorità portuale**, Centro Mercantile e gruppo Caronte & Tourist per un progetto di recupero urbano dell' area di Cianfro».

«Il Comune di Milazzo non era coinvolto nonostante l' intervento fosse particolarmente importante per la vita della nostra comunità. Ovviamente contestai aspramente questo modo di procedere e il punto fu congelato. Dopo qualche settimana il progetto fu trasmesso al Comune. Riunii la mia maggioranza e nel corso della riunione emersero perplessità proprio nella parte relativa all' intermodalità ed alla logistica. Comunicai gli esiti di questo incontro. Il progetto venne modificato e dopo qualche mese l' argomento viene rimesso all' ordine del giorno del Comitato con l' aggiunta della sottoscrizione del protocollo. Il Comune di Milazzo non partecipò a quella riunione. A luglio giunse una convocazione dal Centro

mercantile. Intanto mi ero incontrato al Comune, come sempre, con La Tassa e gli avevo rappresentato che anche la nuova bozza conteneva aspetti poco chiari. Il protocollo fu comunque sottoscritto e trasmesso a me perché lo esaminassi con la mia maggioranza prima e, laddove fosse stato ritenuto condivisibile, con il consiglio comunale».

«Nel frattempo, però, il commissario dell' **Autorità portuale** diffuse la notizia della firma del protocollo da parte del sindaco, determinando ovviamente una bagarre politica che ha vanificato tutto il percorso».

(r.m.)

### Il sindaco di Milazzo contro l' Autorità Portuale: «Quante falsità sul futuro della Montecatini»

IL presidente dell' Autorità Portuale di Messina, De **Simonell** sindaco di Milazzo contro l' Autorità Portuale: «Quante falsità sul futuro della Montecatini» 13 ottobre 2017 «La relazione di pre-fattibilità aggiornata ad aprile 2017, oggetto della riunione di questa sera, è frutto di confronti con il vostro sindaco che ha richiesto ed ottenuto le integrazioni e i chiarimenti condivisi anche da Autorità Portuale e Caronte&Tourist, formandone oggetto di protocollo di intesa sottoscritto il 13 di settembre 2017, protocollo privo della firma del Sindaco, assente per motivi istituzionali». Il commissario dell' Autorità Portuale Messina - Milazzo **Antonino De Simone**, ieri sera, non ha usato mezzi termini. Secondo lui il sindaco Giovanni Formica sapeva ed avrebbe dato il suo assenso al progetto che prevede la realizzazione di un' area a servizio del porto ed in particolare dei mezzi pesanti. Il primo cittadino non ha partecipato ieri sera alla seduta straordinaria di consiglio comunale sul progetto presentato dalla società Centro Mercantile e condivisa dall' Autorità portuale e dal gruppo Franza, oggi ha deciso di prendere posizione, per porre fine alle polemiche, emerse anche in Aula, per la mancanza firma del protocollo, nonostante in precedenza lo stesso primo cittadino - è stato detto - si fosse espresso favorevolmente. «Ed invece le cose non stanno così - sottolinea Formica - e sono veramente indignato per l' atteggiamento tenuto dal presidente dell' Autorità portuale e dell' amministratore delegato della società Centro Mercantile, i quali non hanno tenuto in conto - ed anzi hanno tentato di manipolare - la mia posizione espressa in una lettera che ho loro inviato a maggio». E in quel documento il sindaco ribadisce di essere stato più che chiaro. Infatti nell' informare sia De **Simone**, sia La Tassa di aver visionato la bozza di protocollo d' intesa che rimanda alla realizzazione del progetto di recupero urbano e sviluppo imprenditoriale di Cianfro, sottolinea che «l' intervento, per come prospettato, ricade in parte in aree private ed in parte di proprietà dell' Irsap. Pertanto il coinvolgimento del Comune sarebbe limitato ad aspetti di rilevanza pubblica ed in particolare legati alla compatibilità dello stesso progetto con gli strumenti urbanistici. Ribadendo poi che l' Amministrazione era lieta che investitori volessero confrontarsi con l' Ente, il sindaco ha fissato la linea da seguire ovvero che quell' intervento doveva essere mirato a far nascere opportunità che andassero oltre l' interesse particolare e fossero capaci di incidere su un intero comparto. In buona sostanza, apertura sì ai privati, ma se si vuole coinvolgere il Comune, occorre presentare una proposta che dia

## - segue

---

risposta anche ad esigenze pubbliche». LA VERSIONE DI FORMICA. Ma non è questo il problema - prosegue Formica -. La verità è che questa vicenda è stata molto mal gestita da De Simone e La Tassa (presidente del Centro Mercantile Sicilia, ndr). La storia del progetto parte già un anno fa quando proprio l' amministratore del Centro Mercantile mi chiese di rilasciare ad una società di Roma una intervista sull' ipotesi di sviluppo del territorio di Milazzo. Seguendo cioè la metodologia dell' ascolto degli stakeholders. Trascorrono diversi mesi senza sapere più nulla. Ad un certo punto arriva al Comune una convocazione del Comitato portuale con all' ordine del giorno la sottoscrizione di un protocollo d' intesa tra Autorità portuale, Centro Mercantile e gruppo Caronte & Tourist per un progetto di recupero urbano dell' area di Cianfro. Il Comune di Milazzo non era coinvolto nonostante l' intervento fosse particolarmente importante per la vita della nostra comunità. Ovviamente contestai aspramente questo modo di procedere e il nostro rappresentante, l' allora assessore Italiano, nel corso della riunione chiese e ottenne il ritiro del punto. Dopo qualche settimana il progetto fu trasmesso al Comune. Riunii la mia maggioranza per esaminarlo e nel corso della riunione emersero perplessità proprio nella parte relativa all' intermodalità ed alla logistica. In tutti i casi si prese atto che qualsiasi intervento sarebbe stato necessariamente sottoposto al vaglio del consiglio comunale in quanto si sarebbe operato in variante al piano regolatore. Naturalmente comunicai gli esiti di questo incontro. Il progetto venne modificato e dopo qualche mese l' argomento viene rimesso all' ordine del giorno del Comitato con l' aggiunta della sottoscrizione del protocollo. Il Comune di Milazzo non partecipò a quella riunione. A Luglio giunse una convocazione dal Centro Mercantile. Intanto mi ero incontrato al Comune, come sempre, con La Tassa e gli avevo rappresentato che anche la nuova bozza conteneva aspetti poco chiari. Il protocollo fu comunque sottoscritto e, su mia richiesta trasmesso a me perché lo esaminassi e lo condividessi con la mia maggioranza prima e, laddove fosse stato ritenuto condivisibile, con il Consiglio Comunale. Nel frattempo, però, il commissario dell' Autorità portuale diffuse, addirittura sull' Ansa, la notizia della firma del protocollo da parte del sindaco, determinando ovviamente una bagarre politica che ha vanificato tutto il percorso. Un' autentica bugia, al pari di quella detta sui Molini Lo Presti. Non è stato De Simone a manifestare disponibilità, ma il sottoscritto e l' assessore Italiano a formulare una esplicita e robusta richiesta. È vero che lui manifestò indisponibilità all' acquisto ma si disse favorevole ad un intervento parziale, al quale non abbiamo creduto e non abbiamo dato seguito. Questi i fatti ed è grave che vengano mistificati. Specialmente da chi riveste funzioni pubbliche». 120 Visite totali, 120 visite odierne Condividi questo articolo...

# Porti, in arrivo i decreti sulle Zone economiche speciali

Roma - **La Puglia si candida con due Zes: Taranto, che si estenderà molto probabilmente sino a Matera, e Bari-Brindisi.** Entrambe le Zes avranno come riferimento le due Autorità portuali di sistema: Mar Ionio Taranto e Mar Adriatico meridionale Bari-Brindisi.



Roma - Sono in arrivo i Dpcm (Decreti del presidente del Consiglio dei ministri) per le Zone economiche speciali, il nuovo strumento inserito nell'ultima legge sul Mezzogiorno con l'obiettivo di attrarre investimenti utilizzando la leva delle agevolazioni fiscali, burocratiche e normative. **La Puglia si candida con due Zes: Taranto, che si estenderà molto probabilmente sino a Matera, e Bari-Brindisi.** Entrambe le Zes avranno come riferimento le due Autorità portuali di sistema: Mar Ionio Taranto e Mar Adriatico meridionale Bari-Brindisi. I primi due Dpcm, ha annunciato il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, incontrando sindacati e Confindustria, saranno pronti entro fine mese. «Il primo raccoglierà le regole generali per l'istituzione delle Zes, la loro delimitazione e le condizioni speciali di beneficio per i soggetti economici che vi operano o che vi si insedieranno, a cui le Regioni si dovranno attenere nel formulare la loro proposta di Zes. Il secondo, invece, conterrà i criteri e gli indirizzi per le semplificazioni amministrative nelle Zes»: lo specifica Ludovico Vico, deputato Pd, della commissione Attività produttive della Camera.

«In un secondo momento, successivamente all'individuazione delle Zes da parte delle Regioni, saranno emanati singoli Dpcm, uno per ogni Zes, in cui - puntualizza ancora Vico - **si specificheranno le principali tipologie di intervento.** Confermate da De Vincenti le due Zes in Puglia: quella interregionale di Taranto con la Basilicata e quella adriatica di Bari e Brindisi. Le altre Zes sono: Napoli-Salerno; Gioia Tauro, che metterebbe in connessione Lamezia e Reggio Calabria; Catania-Augusta-Siracusa; Palermo, in connessione con

## - segue

---

Termini Imerese; Cagliari; la Zes interregionale Abruzzo e Molise con connessione fra Ortona, Vasto e Termoli, (Zes, rileva Vico, «a quanto pare un pò complicata da realizzarsi ma in ogni caso possibile»).

**«Ora sappiamo, e ce lo anche conferma l'assessore allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, che Taranto è ufficialmente candidata come Zes per la Puglia, assieme a Bari-Brindisi, e questa è già una buona notizia»** commenta il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo. Il quale prende atto positivamente che la Regione Puglia ha inserito nel gruppo di lavoro della Zes per Taranto anche i vertici di Confindustria Taranto, Comune di Taranto e consorzio Asi (Area sviluppo industriale). «Non possiamo che ringraziare l'assessore Mazzarano per gli impegni assunti e portati a termine, garantendo fin dalla prima riunione del costituito gruppo il nostro più fattivo e propositivo apporto al lavoro che si andrà a fare per la piena riuscita dell'iter che conduce all'istituzione della Zes per Taranto» commenta Cesareo.

«Il provvedimento licenziato dalla giunta - sottolinea il consigliere Gianni Liviano, che coordina il gruppo di lavoro della Zes di Taranto - riveste un significato importante perché testimonia come l'intuizione di utilizzare la Zes come uno dei punti cardine della legge regionale speciale per Taranto, di cui sono coordinatore del tavolo tecnico, era giusta. Quando infatti ipotizzavo di individuare una Zona economica speciale quale attrattrice di nuovi e importanti investimenti per l'area di Taranto, le Zes erano ancora chiuse nei cassetti del ministero che, in un primo momento, **aveva in mente un progetto più ridimensionato rispetto a quello messo in campo con il decreto «Resto al Sud».** **Ma la candidatura di Taranto - rileva Liviano - è solo il punto di partenza.** Adesso occorrerà cominciare a ragionare sul piano strategico che è il vero core business della Zes, lo strumento senza il quale la Zes rimarrebbe soltanto sulla carta. Piano strategico - aggiunge - che, visto il concomitante percorso che porterà presto la legge per Taranto ad essere discussa in Consiglio regionale, dovrà avere molti punti di contatto con quello che darà gambe alla stessa legge Taranto».

Il mantenimento dell' **autorità portuale a messina**

## La "madre" delle battaglie

*S' intrecciano le vicende dei porti e della "Zes"*

Il ministro dei Trasporti sarà domani a Palermo, farà un sopralluogo al porto, parlerà dei programmi di quella **Autorità portuale** e dell' altra creata in Sicilia, che fa capo a Catania e Augusta.

Ma a **Messina** l' esponente del governo Gentiloni continua a non venire. Forse perché la nostra è la Città metropolitana d' Italia più penalizzata dalla riforma della **portualità** italiana che porta proprio il nome di Graziano Delrio? Una risposta, nell' immediato, potrebbe darla oggi stesso il candidato del Pd alla presidenza della Regione, Fabrizio Micari, che sarà in città e che domani terrà a Palermo una conferenza stampa congiunta con lo stesso ministro.

«Ma i nodi continuano a venire al pettine», sostengono i rappresentanti del movimento CapitaleMessina, riferendosi alla questione dell' accorpamento dell' **Autorità portuale** di **Messina-Milazzo** con quella di Gioia Tauro e della vicenda relativa alle "Zes", le Zone economiche speciali introdotte dal decreto 91 del 20 giugno 2017 (cosiddetto decreto Sud), convertito in legge il 3 agosto. «La legge sulle Zes - sottolinea Gianfranco Salmeri -, già diffuse all' estero, individua zone del Paese collegate ad una area **portuale**, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentano lo sviluppo di imprese già insediate e che si insedieranno, attraendo anche investimenti esteri. La Zes più famosa e sviluppata, ad esempio, è Dubai. Ciascuna Zes, nel numero massimo di due per regione, verrà istituita dal Governo su proposta del presidente della Regione interessata e, come recita il decreto, avrà un Comitato di gestione presieduto dal presidente dell' **Autorità portuale**. Appare ovvio che la sede della Zes coinciderà con la sede di una **Autorità portuale** esistente. Ed infatti sembra certo che le due Zes siciliane saranno allocate a Palermo e Catania-Augusta. Inoltre, non crediamo possibile che la Regione Calabria, andando contro i propri interessi, vorrà estendere i limiti della Zes di Gioia Tauro al territorio **messinese**. Quindi le speranze che **Messina** possa beneficiare di tale provvedimento sono ridotte al lumicino. In ogni caso è giusto non arrendersi e fare pressione sui vari livelli politici, da quello regionale al nazionale.

A tal fine è stata lodevole l' iniziativa di Sicindustria e della Camera di Commercio di promuovere un incontro per difendere l' istituzione della Zes a Giammoro. Così come apre qualche spiraglio il parere della Commissione Trasporti della Camera che, su impulso dell' on. Garofalo, invita "l' esecutivo ad applicare in maniera più estensiva le norme sulla Zes". Nella stessa misura è da sostenere l' emendamento proposto dalla giunta Accorinti per la modifica della norma del decreto, che prevede un numero massimo di due aree per regione». Ma anche in questo caso, la condizione necessaria è che **Messina** sia sede di **Autorità portuale**. E questa è la "madre di tutte le battaglie", quella dove non ci si può arrendere.(l.d.)

## Autorità portuale e Zes Messina perde tutto!

Stanno per essere emanati i decreti sulle nuove Zone economiche speciali, lo strumento ideato dal Governo nazionale per rilanciare il Sud. Messina e lo Stretto, al momento, privati della loro Autorità portuali, sono fuori anche del piano "Zes".

E oggi intanto il ministro Delrio è a Palermo.  
Pag. 12.

In arrivo i provvedimenti del Governo nazionale sulle Zone economiche speciali

## Decreti Zes e Autorità portuali Messina resta esclusa da tutto

*Oggi il ministro Delrio a Palermo, per lui lo Stretto è come se non esistesse!*

Lucio D' Amico Messina Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sarà oggi a Palermo e, nella sede dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, parlerà della risorsa mare: porto, programmi, infrastrutture, riforma portuale.

Delrio parlerà di Palermo e di Catania-Augusta, difficilmente dirà una parola su Messina. Perché dovrebbe ammettere che si tratta del caso più clamoroso, della Città metropolitana più penalizzata d' Italia, esclusa da tutto, dalle nuove Autorità portuali e anche dalle Zone economiche speciali. La "Caporetto" dello Stretto porta la firma di Graziano Delrio.

Proprio ieri sono stati annunciati i decreti del presidente del Consiglio dei ministri per le "Zes", il nuovo strumento inserito nell' ultima legge sul Mezzogiorno con l' obiettivo di attrarre investimenti utilizzando la leva delle agevolazioni fiscali, burocratiche e normative. Nel resto d' Europa le Zone economiche speciali sono attive già da anni e nel mondo la più famosa è quella di Dubai.

E allora vediamo nel dettaglio quali sono le "Zes" previste dal Governo nazionale. Le prime due sono in Puglia: Taranto e Bari-Brindisi, scelte perché entrambe hanno come

riferimento le due Autorità portuali di sistema: Mar Ionio Taranto e Mar Adriatico meridionale Bari-Brindisi. Si parte dalla Puglia perché ad annunciare le novità è stato il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, che ha incontrato a Taranto sindacati e Confindustria. «I decreti saranno pronti entro fine mese: il primo raccoglierà le regole generali per l' istituzione delle Zes, la loro delimitazione e le condizioni speciali di beneficio per i soggetti economici che vi operano o che vi si insedieranno, a cui le Regioni si dovranno attenere nel formulare la loro proposta di Zes. Il secondo, invece, conterrà i criteri e gli indirizzi per le semplificazioni amministrative nelle Zes», come sottolinea il deputato del Pd Ludovico Vico. «In un secondo momento, successivamente all' individuazione delle Zes da parte delle Regioni, saranno emanati singoli decreto, uno per ogni Zes, in cui si specificheranno le principali tipologie di intervento».

Le altre "Zes" sono: Napoli-Salerno; Gioia Tauro (che metterebbe in connessione Lamezia e Reggio

## - segue

---

Calabria); Catania-Augusta-Siracusa; Palermo (in connessione con Termini Imerese); Cagliari; la Zes interregionale Abruzzo e Molise con connessione fra Ortona, Vasto e Termoli.

Indovinate quale manca? È come se lo Stretto non esistesse nella carta geografica "ridisegnata" dal Governo. Si va a Taranto, a Bari, ci si dirige verso l' Abruzzo, si scende in Campania e in Calabria, poi c' è quel "fastidioso" braccio di mare che viene letteralmente saltato e si arriva direttamente nelle uniche due Città metropolitane considerate degne di tal nome in Sicilia, quelle di Catania (con Augusta) e di Palermo.

Messina è fuori perché non è più sede di **Autorità portuale**, nonostante con Milazzo componga un sistema forte, tra i meno in crisi di tutto il Paese e tra quelli che più contribuiscono, in termini fiscali, al bilancio dello Stato. Ed è fuori perché, al momento, il decreto sulle "Zes", convertito in legge, prevede che le Zone economiche speciali non siano più di due per ogni regione ed ovviamente contano molto più Palermo e Catania rispetto a **Messina**.

Ma è tutto un insieme di incredibili contraddizioni: le "Zes" sono uno strumento di rilancio pensato esclusivamente per il Sud, perché escludere un' area come quella dello Stretto? E la condizione di "interregionalità" non vale per la Zona economica speciale mentre è stata indicata come caratteristica principale di quell' **Autorità** di sistema che, in definitiva, è tutta concentrata a Gioia Tauro, in mano calabrese, con la Regione siciliana e la Città metropolitana di **Messina** in minoranza.

Ecco spiegato il motivo per cui oggi Delrio è a Palermo e la scorsa settimana, pur annunciato, ha preferito non venire a **Messina**. D' altra parte, come dargli torto, visto che lo Stretto non esiste nella sua carta geografica...

Documento di CapitaleMessina a firma di Gianfranco Salmeri

## I nodi vengono al pettine: la soppressione dell' A.P. potrebbe privare Messina della propria ZES

A seguire il documento di CapitaleMessina, a firma di Gianfranco Salmeri (nella foto), che esprime le preoccupazioni per le ricadute economiche negative sul nostro territorio a causa dell' accorpamento della nostra **Autorità portuale** con quella di Gioia Tauro: I nodi continuano a venire al pettine. Ci riferiamo alla questione dell' accorpamento della nostra **Autorità portuale** con quella di Gioia Tauro, i vantaggi del quale saranno tutti da dimostrare in futuro, mentre i danni li stiamo già verificando. In questo caso parliamo di ZES, acronimo che sta per le Zone Economiche Speciali introdotte dal Decreto Legge 91 del 20 giugno 2017 (cosiddetto Decreto Sud), convertito in legge il 3 agosto. La legge sulle ZES, già diffuse all' estero, individua zone del paese collegate ad una area **portuale**, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentano lo sviluppo di imprese già insediate e che si insedieranno, attraendo anche investimenti esteri. La ZES più famosa e sviluppata, ad esempio, è Dubai. Ciascuna ZES, nel numero massimo di due per regione, verrà istituita dal Governo su proposta del presidente della regione interessata e, come recita il decreto, avrà un Comitato di Gestione presieduto dal Presidente dell' **Autorità portuale**, che si avvale del Segretario Generale dell' **Autorità portuale** per l' esercizio delle funzioni amministrative. Rebus sic stantibus appare ovvio che la sede della ZES coinciderà con la sede di una **Autorità portuale** esistente. Ed infatti sembra certo che le due ZES siciliane saranno allocate a Palermo e Catania-Augusta, sedi, per l' appunto, di **Autorità portuale**. Inoltre non crediamo possibile che la Regione Calabria, andando contro i propri interessi, vorrà estendere i limiti della ZES di Gioia Tauro al territorio **messinese**. Quindi le speranze che **Messina** possa beneficiare di tale provvedimento sono ridotte al lumicino. In ogni caso è giusto non arrendersi e fare pressione sui vari livelli politici, da quello regionale al nazionale. A tal fine è stata lodevole l' iniziativa di Sicindustria, e della Camera di Commercio di **Messina**, subito condivisa dai sindacati, di promuovere un incontro per difendere l' istituzione della ZES a Giammoro. Così come apre qualche spiraglio il parere della Commissione Trasporti della Camera che, su impulso dell' on. Garofalo, invita "l' Esecutivo ad applicare in maniera più estensiva le norme sulla ZES". Nella stessa misura è da sostenere l' emendamento proposto dalla Giunta Accorinti per la modifica della norma del Decreto legge 91, che prevede un numero massimo di due aree per regione. L' emendamento che ha l' obiettivo di consentire una terza ZES siciliana a **Messina**, propone l' istituzione di ZES "anche in deroga al numero massimo previsto dal comma 4-bis, per aree che presentino un nesso economico funzionale con un' area **portuale** di grande rilevanza... purché ricadente in territorio di Città Metropolitana sede di **Autorità Portuale**". Quindi anche in questo caso la condizione necessaria è che **Messina** sia sede di **Autorità portuale**. Tutto quanto detto conferma, ancora una volta, quanta importanza abbia la battaglia per la sopravvivenza dell' **Autorità portuale** di **Messina**. Ma i fatti dimostrano che non lo si è mai compreso sufficientemente.

## ECONOMIA

# “Zone speciali”: le commissioni diventano due

### Dopo Taranto, gruppo tecnico per Brindisi-Bari



centro Cesaro, un rappresentante del Cimsac di Taranto. I nuovi componenti si aggiungono al gruppo di lavoro per Taranto coordinato da Gianni Liviano: Antonio Uricchio (o suo delegato, visto che il rettore è presente anche nel comitato per la Zes adriatica), Domenico Laforgia (direttore del dipartimento Sviluppo economico), Angelo Albanese (direttore del dipartimento risorse finanziarie), Aldo Patrino (direttore del dipartimento Cultura), Aldo Berlinguer, (o suo delegato), Giuliano Volpe (ordinario di Archeologia cristiana e medievale presso l'Università di Foggia), Francesco Milella (consulente Oxse), Luigi Sportelli (presidente della Camera di Commercio di Taranto, o suo delegato), Sergio Prete (presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio, o suo delegato), Maurizio D'Amico (segretario generale forum Zes di Ginevra).

Confindustria di Taranto ha accolto «con estremo favore l'inserimento del residente Vincenzo Cesaro nel Gruppo di Lavoro per le Zes, plaudendo all'ufficialità della candidatura di Taranto». Le Commissioni dovranno aiutare lavorare per definire la delimitazione dei territori da inserire nelle Zes e il Piano strategico che la Regione, che dovrà presentare al governo insieme alle candidature. Le aree da individuare non devono necessariamente essere contigue ai porti di riferimento. La Regione Basilicata ha chiesto alla Puglia di poter partecipare alla Zes di Taranto così da costituire una Zes interregionale, per coinvolgere Matera e l'area industriale di Ferrandina. Anche il Comune di Lecce è intenzionato a presentare alla Regione una proposta per ottenere che una parte del suo territorio possa essere inserito in una delle Zes in via di costituzione.

di Oronzo MARTUCCI

## LE TAPPE

La Regione Puglia, dando seguito alle indicazioni del decreto legge per il sviluppo del Mezzogiorno approvato ad agosto, proporrà al governo nazionale la costituzione di due Zes: una collegata all'area ionica, con riferimento al porto di Taranto; l'altra all'area adriatica con particolare riferimento ai porti di Bari e Brindisi. È quanto emerge dalla costituzione, avvenuta con delibera di giunta regionale di un gruppo di lavoro "per la Zona Economica Speciale dell'area Adriatica con la partecipazione di esperti di variegata e rinomata provenienza e formazione, anche con riferimento alle relative aree di sviluppo industriale". A rendere noto tale decisione è stato l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, che ha convocato la seduta di insediamento del Comitato per il 19 ottobre. «La

### 1 Esperti e istituzioni al lavoro sulle "Zes"

È stato costituito ieri, con delibera di giunta regionale della Puglia, un nuovo gruppo lavoro per la Zes dell'area Adriatica Brindisi-Bari.

Regione Puglia intende cogliere pienamente le opportunità di sviluppo delle Zone Economiche Speciali - ha detto Mazzarano - e per questo intende presentare due candidature, per Taranto e per Bari-Brindisi. Ora dobbiamo concentrare le nostre attenzioni sui contenuti che la strategia della fiscalità differenziata offre ai territori che, insieme con le misure regionali di aiuti alle imprese, consentano di costruire un "pacchetto Puglia" che sia competitivo sui

### 2 Mazzarano: «Ottima opportunità. Avanti»

L'assessore Michele Mazzarano: «La Regione Puglia intende cogliere pienamente le opportunità di sviluppo delle Zone Economiche Speciali».

mercati internazionali ed abbia la capacità di attrarre investimenti e nuovi insediamenti industriali». Il gruppo di lavoro della Zes Adriatica è composto da Ligo Patroni Griffi (presidente dell'autorità portuale di Bari-Brindisi), in qualità di coordinatore), Davide Pellegrino e Luigi Ranieri (designati dal Comune di Bari), Donato Sances e Rosa Di Piero (designati dalla città metropolitana di Bari), i presidenti delle Aree di sviluppo industriale di Bari, Brindisi

### 3 La soddisfazione di Confindustria

Confindustria di Taranto ha accolto con favore l'inserimento del presidente Vincenzo Cesaro nel Gruppo di Lavoro per le Zes.

e Foggia), Domenico De Bartolomeo (presidente di Confindustria Puglia, Antonio Uricchio (rettore dell'Università di Bari), Eugenio Di Sciascio (rettore del Politecnico di Bari), Aldo Berlinguer (ordinario di diritto comparso presso l'Università di Cagliari), il senatore Salvatore Tomaselli, Sandro Ambròli (presidente della Camera di Commercio di Bari), Alfredo Maccarne (presidente della Camera di Commercio di Brindisi), i consiglieri regionali eletti

### 4 Lecce, proposta del Comune

Il Comune di Lecce intenzionato a presentare alla Regione una proposta per ottenere che parte del suo territorio sia inserito in una delle Zes.

di delle province di Bari, Brindisi, Foggia e Bari. La giunta regionale ha anche integrato la composizione della Commissione che nel marzo 2017 aveva cominciato a lavorare per sostenere la nascita della Zes di Taranto ancor prima che il Parlamento si pronunciasse sulla possibilità di istituire due Zone economiche speciali in ogni regione. Sono stati nominati il presidente dell'Asi di Taranto, Costanzo Carrieri, il presidente di Confindustria Taranto, Vin-

## Porti: Sardegna nei vertici di MedCruise con Mangiarotti

Eletta nel board dell'associazione specializzata in crociere



(ANSA) - CAGLIARI, 14 OTT - Sardegna ai vertici dell'associazione MedCruise, punto di riferimento del panorama crocieristico internazionale: eletta nel board, assieme ad altre due italiane, Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna.

Mangiarotti per la Sardegna, ma anche Laura Cimaglia dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale (small ports), con incarico specifico alla vicepresidenza, e Cristina De Gregori dell'Autorità Sistema portuale Mar Ligure Occidentale (big ports, così come per l'AdSP sarda), lavoreranno insieme alla nuova squadra guidata da Airam Diaz Pastor, responsabile del porto di Tenerife e neo presidente.

MedCruise è un'associazione fondata a Roma nel 1996, con all'attivo oltre 120 membri associati in rappresentanza di 80 portualità del Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso e vicino Atlantico.

"E' un risultato importantissimo per la portualità sarda - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP -. Da oggi abbiamo un nostro rappresentante nella più grande associazione di porti, una comunità che esprime la seconda più grande area di mercato nel mondo delle crociere. L'elezione, oltre ad essere un riconoscimento per l'impegno sinora svolto, rappresenta l'esempio di come la strategia tra porti possa offrire importanti risultati per la crescita della Sardegna nel crocierismo ma, soprattutto, di come la portualità italiana, nell'ottica di quella forte sinergia e collaborazione che ben rappresenta lo spirito della riforma, riesca ad affermarsi con determinazione ed avere voce decisa nelle future strategie anche a livello internazionale".

# Il Nautilus

---

## I PORTI DELL'ADRIATICO MERIDIONALE NEL DIRETTIVO DI MEDCRUISE



**BRINDISI –** Lo spagnolo Airam Diaz Pastor è il nuovo presidente di MedCruise, l'associazione che riunisce più di 100 porti e 40 operatori del settore delle crociere, tra i più importanti nel Mediterraneo, tra il Mar Nero, il Mar Rosso e l'Atlantico più vicino.

Si sono svolte nella giornata di ieri, nel corso della 51ma Assemblea Generale di MedCruise, a Tolone (Francia), le elezioni per il rinnovo del board e del Presidente che per i prossimi tre anni saranno a capo dell'associazione dei porti crocieristici. Grazie anche al supporto dei porti italiani il nuovo presidente, il direttore commerciale dei porti di Tenerife, Airam Diaz ha vinto il confronto con la collega turca Figen Ayan, del porto di Istanbul.

L'Italia ha fatto incetta di voti e da oggi potrà contare su tre posti nel board. Le elette sono Laura Cimaglia (vice presidente) in rappresentanza dei porti dell'adriatico meridionale; Cristina de Gregori (in rappresentanza del porto di Savona e di Genova) e Valeria Mangiarotti (in rappresentanza del porto di Cagliari) e dei porti della Sardegna. La rappresentante dei porti dell'Adriatico Meridionale, Laura Cimaglia, ha raccolto 52 voti su 66 porti votanti.

# BrindisiReport

---

## **Una funzionaria del porto di Brindisi vicepresidente di MedCruise**

" vicino

E' la tarantina Laura Cimaglia, in servizio presso la sede di Brindisi dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, il nuovo vicepresidente di MedCruise. Il nuovo presidente è lo spagnolo Airam Diaz Pastor. MedCruise è l'associazione che riunisce più di 100 porti e 40 operatori del settore delle crociere, tra i più importanti nel Mediterraneo, tra il Mar Nero, il Mar Rosso e l'Atlantico più vicino.

Le elezioni si sono svolte nella giornata di ieri, giovedì 12 ottobre, nel corso della 51ma Assemblea Generale di MedCruise a Tolone (Francia). I nuovi organismi saranno in carica per i prossimi tre anni. Grazie anche al supporto dei porti italiani il nuovo presidente, il direttore commerciale dei porti di Tenerife, Airam Diaz, ha vinto il confronto con la collega turca Figen Ayan, del porto di Istanbul.

L'Italia ha fatto incetta di voti e da oggi potrà contare su tre posti nel board. Eletta oltre a Laura Cimaglia in rappresentanza dei porti dell'Adriatico Meridionale; Cristina de Gregori (in rappresentanza del porto di Savona e di Genova) e Valeria Mangiarotti (in rappresentanza del porto di Cagliari) e dei porti della Sardegna. La Cimaglia ha raccolto 52 voti su 66 porti votanti.

# MILANO. Liguria, Sardegna e Brindisi hanno rappresentanti dell'associazione porti crocieristici



Tre rappresentanti italiani entrano nel board di MedCruise, l'Associazione internazionale che raggruppa i porti crociera dell'area del Mediterraneo. Lo ha deciso a Tolone (Francia) la 51ma Assemblea dell'associazione che da oltre 20 anni si occupa della promozione dei porti crocieristici del Mediterraneo. Per i "Porti Grandi" entrano in consiglio Cristina De Gregori (Autorità Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale) e Valeria Mangiarotti (Mare di Sardegna).

Per i "Porti piccoli" entra in consiglio Laura Cimaglia (Adriatico Meridionale), eletta in rappresentanza del porto di Brindisi. Il board rimarrà in carica 3 anni. Presidente è stato eletto lo spagnolo Airam Diaz Pastor, della Port Authority di Santa Cruz de Tenerife. "La presenza italiana nel board di MedCruise è importante – ha detto il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino -. Da oggi abbiamo una folta rappresentanza proveniente da aree geografiche diverse che contribuirà a promuovere nel modo migliore il traffico crociere del nostro Paese".

## CruiseMed parla sardo: Valeria Mangiarotti ai vertici dell'associazione



**Valeria Mangiarotti, Laura Cimaglia e Cristina De Gregori**

La Sardegna torna ai vertici di MedCruise, l'associazione mediterranea dei porti crocieristici.

Lo fa con una donna, Valeria Mangiarotti, eletta nel board dell'associazione.

La Mangiarotti è già responsabile del marketing dei porti dell'Adsp (Autorità di Sistema Portuale) del Mare di Sardegna, vicepresidente dell'associazione e delegata all'ambiente nello European Sea Ports Organization.

Oltre a lei ci sono altre due italiane, Laura Cimaglia e Cristina De Gregori, che lavoreranno nella nuova squadra guidata da Airam Diaz Pastor, responsabile del porto di Tenerife e neo presidente di MedCruise.

Parla di risultato "importantissimo" per la portualità sarda Massimo Deiana, presidente dell'Adsp.

"Da oggi - dichiara - abbiamo un nostro rappresentante nella più grande associazione di porti, una comunità che esprime la seconda più grande area di mercato nel mondo delle crociere".

"L'elezione della Mangiarotti - continua Deiana - oltre ad essere un riconoscimento per l'impegno svolto finora, rappresenta l'esempio di come la strategia tra porti possa offrire importanti risultati per la crescita dell'Isola nel crocierismo e di come la portualità italiana riesca ad affermarsi con determinazione".

# Informazioni Marittime

## Airam Pastor nominato presidente MedCruise



Tre rappresentanti di altrettante Autorità di sistema portuale (Adsp) italiane sono entrate a fare parte del board di **MedCruise** – l'associazione che raggruppa i porti crociera dell'area del Mediterraneo. Domenica si è tenuta a Tolone in Francia la 51ma Assemblea Generale dell'associazione internazionale che da oltre 20 anni si occupa della promozione dei porti crocieristici del Mediterraneo ed è stato eletto il consiglio. Il nuovo board - di cui faranno parte anche rappresentanti dei porti spagnoli, greci, turchi, rumeni, tunisini - rimarrà in carica per tre anni. Airam Diaz Pastor, della port authority di Santa Cruz de Tenerife, è stato eletto presidente dell'associazione.

Le due nuove elette per i "Porti Grandi" sono Cristina De Gregori, dell'Adsp della Liguria Occidentale, e Valeria Mangiarotti dell'Adsp della Sardegna. Laura Cimaglia, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, è stata eletta in rappresentanza del porto di Brindisi incluso nella categoria "Porti Piccoli". Quest'ultima è stata anche incaricata quale vicepresidente Junior.

"La presenza italiana nel board di MedCruise è importante per le attività del settore – ha detto il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino -. Da oggi abbiamo una folta rappresentanza – tra l'altro tutta al femminile - proveniente da differenti aree geografiche che contribuirà con il proprio lavoro a promuovere nel modo migliore il traffico crociere del nostro Paese, interfacciandosi con le numerose attività di Assoporti su questo tema".

*Nella foto, partendo da sinistra, Cristina De Gregori, Valeria Mangiarotti, Laura Cimaglia. Al centro il nuovo presidente di MedCruise Airam Diaz Pastor*

# Genova, il sindaco Bucci si prepara a entrare nel board portuale?

Genova - Deciderà «entro le prossime due settimane», e non è da escludere che alla fine la scelta cada su se stesso.



Genova - Deciderà «entro le prossime due settimane», e non è da escludere che alla fine la scelta cada su se stesso. Marco Bucci, sindaco di Genova, potrebbe essere il nuovo rappresentante della città **all'interno del board dell'Autorità di sistema portuale**. Fonti interpellate dal Secolo XIX-The MediTelegraph confermano che la riserva sarà sciolta entro fine mese.

## LIVORNO: In porto aumenta il traffico ferroviario per container, merci ed auto



Livorno, 14 ottobre 2017 – Più efficienza del trasporto merci su ferrovia e un aumento generale della produttività nella movimentazione della merce, containerizzata e non. Da quando è operativo il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra lo scalo labronico e la linea tirrenica, la capacità ricettiva del porto è aumentata. Ad evidenziarlo, innanzitutto, i dati aggiornati a settembre 2017 forniti dai terminal TDT e Lorenzini: con riferimento al primo, nel 2017 sono stati complessivamente movimentati via ferrovia 33.610 container, 2578 in più rispetto al 2016. Su un totale di 705 turni lavorati, sono stati scaricati e caricati sui vagoni 47,7 contenitori a turno, 5,3 in più a turno rispetto allo stesso periodo del 2016, quando era stato lavorato un numero maggiore di turni, 732 per l'esattezza. Ciò significa soltanto una cosa: sulla sponda ovest della Darsena Toscana è aumentata la resa produttiva per ogni singolo contenitore movimentato. Merito del terminalista, sicuramente, ma anche del nuovo impianto ferroviario che favorisce il transito delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana. Per quanto riguarda Lorenzini: la società, che usufruisce sia del nuovo terminal ferroviario Livorno Darsena che della Stazione Livorno-Calambrone, tra gennaio e settembre ha movimentato via ferrovia 4664 container, un centinaio in più circa rispetto ai 4561 dello stesso periodo dell'anno precedente. E buone notizie arrivano anche dal terminalista Sintermar, specializzato nella movimentazione dei Ro/Ro; Ro/Ro pax e nel traffico di auto nuove: in questo mese verrà attivato un nuovo servizio ferroviario per il trasporto in export di auto del gruppo PSA (Peugeot, Citroen, Opel): i veicoli, 200 a treno, provenienti da Trnava (Slovacchia), arriveranno a Livorno (area Sintermar) con una frequenza di tre volte a settimana. Più o meno nello stesso periodo verrà attivato anche un servizio di import da Sintermar di circa 200/230 auto con destinazione Austria. Insomma, la nuova opera ferroviaria a servizio del porto livornese, assieme alle altre stazioni già presenti, ha contribuito ad aumentare la capacità ricettiva dello scalo labronico. Ora rimangono da sistemare altri due importanti tasselli: il collegamento tra il porto e l'Interporto Vespucci, in fase di realizzazione, e quello tra quest'ultimo e la linea Collesalveti-Vada. Sono opere di primaria importanza per il sistema portuale dell'Alto Tirreno. Una volta ultimate, sarà possibile agganciare la Prato-Bologna, che presto sarà risagomata e adattata agli standard europei, e da qui raggiungere i mercati del centro e nord Europa attraverso il Brennero e il Gottardo.

# Porto di Livorno, cresce il traffico merci via treno

Livorno - Aumenta la capacità generale della produttività nella movimentazione della merce, containerizzata e non, da quando è in funzione il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra lo scalo labronico e la linea tirrenica.



Livorno - **Aumenta la capacità generale della produttività nella movimentazione della merce, containerizzata e non, nel porto di Livorno da quando è in funzione il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra lo scalo labronico e la linea tirrenica.** Ad evidenziarlo, si spiega in una nota dell'Authority di sistema livornese, sono i dati aggiornati a settembre 2017 forniti dai terminal Tdt e Lorenzini. Con riferimento al primo, nel 2017 sono stati complessivamente movimentati via ferrovia 33.610 container, 2578 in più rispetto al 2016. Su un totale di 705 turni lavorati, sono stati scaricati e caricati sui vagoni 47,7 contenitori a turno, 5,3 in più a turno rispetto allo stesso periodo del 2016, quando era stato lavorato un numero maggiore di turni, 732 per l'esattezza.

Per quanto riguarda Lorenzini: la società, che usufruisce sia del nuovo terminal ferroviario Livorno Darsena che della Stazione Livorno-Calambrone, **tra gennaio e settembre ha movimentato via ferrovia 4664 container, un centinaio in più circa rispetto ai 4561 dello stesso periodo dell'anno precedente.** E buone notizie arrivano anche dal terminalista Sintermar, specializzato nella movimentazione dei Ro-Ro; Ro-Ro pax e nel traffico di auto nuove: in questo mese verrà attivato un nuovo servizio ferroviario per il trasporto in export di auto del gruppo Psa (Peugeot, Citroen, Opel): i veicoli, 200 a treno, provenienti da Trnava (Slovacchia), arriveranno a Livorno (area Sintermar) con una frequenza di tre volte a settimana. Più o meno nello stesso periodo verrà attivato anche un servizio di import da Sintermar di circa 200-230 auto con destinazione Austria.

## 'Maretta' al porto turistico Nasce un comitato contro la nuova gestione

*La polemica: «I servizi non sono all'altezza»*

**ACQUE AGITATE** al porto turistico Marina di Terre Rosse. Il cambio di gestione, con l'arrivo di una nuova società, non è piaciuto a molti soci i quali hanno dato vita ad un comitato che conta già 120 aderenti. La nautica a Piombino è una voce importante nel comparto economico e in quello turistico. Dai porti alla foce del Cornia, da Salivoli e da Baratti si raggiunge facilmente l'Elba e sono migliaia le barche che gravitano su questo tratto di costa. Il porto turistico Terre Rosse è uno dei più grandi di Piombino, conta circa 570 posti barca ed è stato anche uno degli ormeggi più ambiti con tutta una serie di servizi per la nautica da diporto. Da un po' di tempo però, secondo gli esponenti del comitato che prende il nome di 'Terrerosse', le cose non stanno andando bene. «Finita la stagione estiva - spiegano i fautori del comitato - persistono i disagi per chi possiede una barca or-

meggiata tutti insieme. «Il Comitato - spiegano i fondatori - evitando le lungaggini di un contenzioso instaurato al Tribunale di Firenze, è riuscito a ottenere una radicale revisione dei contratti che legavano i singoli proprietari alla vecchia gestione. Oltre a ciò, l'accordo raggiunto prevedeva anche l'individuazione di quei lavori necessari per la messa in ripristino dell'area. Purtroppo però, un anno è trascorso ma gli interventi sono stati minimi e idonei soltanto ad introdurre ulteriori servizi a pagamento».

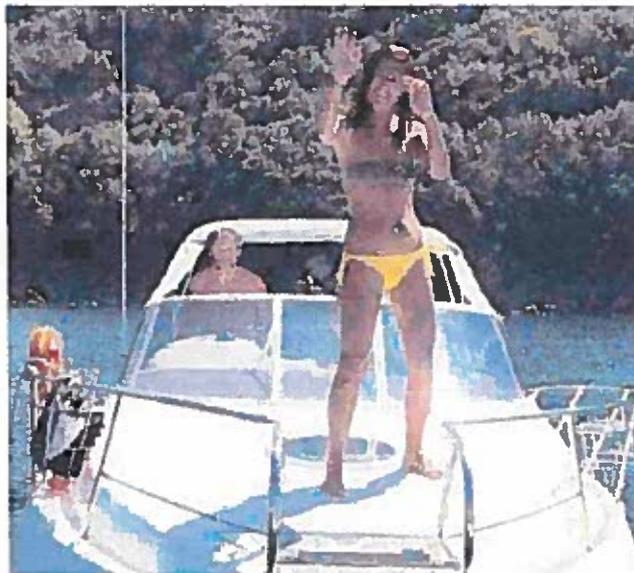
**PER QUESTO** i portavoce del Comitato, che conta oltre 120 iscritti, si rivolgono ai restanti proprietari di posti barca di Porto Aurora per invitarli ad iscriversi al Comitato stesso, «con l'auspicio che una voce proveniente da un maggior numero di persone sia ascoltata più facilmente».

### L'APPELLO

«Ci rivolgiamo a tutti i soci che fino ad oggi non hanno aderito a questo raggruppamento»

meggiata al porto Aurora (la nuova società subentrata a Marina Terre Rosse)».

**IL COMITATO** parla di «cattiva gestione dell'intera area, con pesanti conseguenze per il godimento dei diportisti e con l'effetto di una forte svalutazione dell'intera zona. Basti pensare che negli ultimi 5 anni il prezzo di acquisto di un posto barca si è ridotto ad un terzo e nonostante ciò è quasi impossibile la loro vendita». Per far fronte alla situazione, un centinaio di proprietari di barche hanno costituito un Comitato chiamato, appunto, 'Terrerosse'. Proprio tramite il Comitato hanno iniziato a denunciare la situazione rivendicando i propri diritti e sono riusciti ad aprire un dialogo con la nuova società che si occupa della gestione del porto. Per questo il comitato chiede anche agli altri diportisti di aderire al sodalizio e avere più forza



**LOCATION**  
Il porto turistico Marina Terre Rosse conta circa 570 posti barca ed è stato uno dei Marina più ambiti della costa



### Ormeggi

Il porto turistico Terre Rosse è uno dei più grandi di Piombino, conta circa 570 posti barca ed è stato anche uno degli ormeggi più ambiti con tutta una serie di servizi

### Disagi

«Finita la stagione estiva - spiegano i fautori del comitato - persistono i disagi per chi possiede una barca ormeggiata al porto Aurora»

### Contratti

Il Comitato evitando le lungaggini legali è riuscito a ottenere una radicale revisione dei contratti che legavano i singoli proprietari alla vecchia gestione

# Tar Toscana: slitta la sentenza sulla Paduletta



*LIVORNO – Prossimo appuntamento al Tar della Toscana, mercoledì 25 ottobre. E' stato spostato a questa nuova data l'esame del ricorso presentato dalla Cilp – la compagnia/impresa dei portuali partecipata anche dai gruppi Neri e Negri – contro la gara indetta dalla Società Porto Industriale (Spil) del Comune per la gestione delle aree della Paduletta: aree dove la Cilp, come noto, ha investito milioni per la recente ristrutturazione dei magazzini e dei piazzali, avendo un contratto con il Comune fino al 2028.*

*Il rinvio della sentenza del Tar, attesa per mercoledì scorso 11 ottobre, è stato motivato con la necessità di esaminare gli atti della gara che la Cilp aveva richiesto alla Spil ma che non le erano stati forniti. E per questa asserita omissione, la Cilp aveva presentato al Tar anche un "addendum" al precedente ricorso. Il Tar ha chiesto dunque i suddetti atti che saranno esaminati il 25 ottobre. Dopo di che si andrà a sentenza sul ricorso Cilp, probabilmente entro la prima metà di novembre.*

*Fin qui i fatti: che aprono ovviamente i commenti a una serie infinita di considerazioni. Che la gara indetta dal Comune avrebbe acceso un conflitto tra poteri importanti era scontato. Che ci siano, da parte di qualche interessato, sospetti – o comunque dubbi – sulla assoluta imparzialità del testo della gara fa parte anche questo delle infinite considerazioni che sempre emergono dove gli interessi s'incrociano e collidono. Un tema di fondo emerso proprio di recente riguarda l'atteggiamento dell'Autorità portuale di sistema: che non è titolare delle aree in gara, ma che attraverso il piano regolatore del porto – da ripresentare a breve – può certo dire la sua. Cosa che ad oggi non ha fatto. Prudenza o strategia della spada di Damocle a lungo termine?*

**Antonio Fulvi**

# A Livorno sbarca l'innovazione con Sistema Geografico Informativo



LIVORNO – Il Porto sposa l'innovazione e lo fa con mappe intelligenti in grado di rispondere a esigenze concrete e specifiche. Nasce il Sistema Informativo Geografico Portuale (SIGP), il nuovo strumento informatico che permette agli utenti autenticati (Autorità Portuale; Istituzioni e amministrazioni pubbliche; Operatori del settore) di "interrogare" letteralmente la Port Authority, ottenendo informazioni utili con un semplice click. Il progetto messo a punto dall'Autorità Portuale verrà realizzato nei prossimi mesi dalla LDP Progetti GIS e si propone di semplificare in modo sensibile la vita agli addetti ai lavori, permettendo loro di avere informazioni complete rappresentate geograficamente. Il SIGP, infatti, è uno strumento basato su tecnologie di rappresentazione georeferenziata, simili – per intenderci – a quelle usate da Google Maps, in cui è possibile cercare, visualizzare informazioni di vario tipo, delle quali viene anche fornita sulla mappa la posizione geografica ad essi riferita;

Visualizzare sulla mappa tutte le aree del porto e le loro destinazioni d'uso; avere informazioni aggiornate sulle fasi attuative del Piano Regolatore del Porto; monitorare l'impatto ambientale delle grandi opere infrastrutturali; avere una piena visione delle concessioni demaniali, integrando le informazioni georeferenziate con altre di tipo documentale; raccogliere informazioni sulle indagini geotematiche svolte in porto. Con il SIGP tutto questo diventerà possibile. Gli ambiti di intervento dell'applicazione WEB GIS su base open source per ora sono cinque (Il Piano Regolatore Portuale; le concessioni demaniali; il catasto; le indagini geotecniche e i dragaggi; i progetti; i lavori e la cartografia di base), ma successivamente ci saranno altre implementazioni.

# Bando Spil, il Comune frena

Il numero uno cercava i commissari nella "sua" Caserta ■ ZLCC-HELLIN CRONACA

**L'INCHIESTA** » PORTO: LE "ZOLLE D'ORO" DI PADULETTA

## Spil cerca a Caserta la giuria Dal Comune stop in extremis

Il numero uno della società si rivolge ai professionisti della sua terra d'origine per nominare la commissione che decide sulle aree: Palazzo Civico s'infuria

di **Mauro Zucchelli**  
LIVORNO

I professionisti per comporre la commissione giudicatrice del bando sull'area portuale di Paduletta (il numero uno della Spil, **Vincenzo Piscitelli**, è andato a cercarli nella "sua" Caserta: il 19 settembre aveva inoltrato agli ordini professionali della provincia campana «specifica istanza per l'indicazione delle terne utili alla composizione» ma, siccome il 4 ottobre tali uffici non avevano ancora mandato i nominativi, ecco che aveva guardato nella casella di posta elettronica dedicata alla procedura (bando@spil.livorno.it) e aveva pescato fra i professionisti che si erano fatti avanti: due avvocati, un commercialista e tre ingegneri. Tutti di Caserta e dintorni, salvo una avvocatessa (con studio a Napoli ma nata a Caserta): uno anche del piccolo borgo di Recale, 7 mila abitanti, del quale Piscitelli è originario e dove era stato assessore al bilancio prima di essere sconfitto alle ultime elezioni.

Tre di loro sono stati nominati a tambur battente, «tenuto conto dell'estrema urgenza con la quale occorre assumere le necessarie decisioni in conseguenza della persistente situazione di difficoltà in cui ver-

sa la società», come si premura di spiegare Piscitelli pubblicando l'atto sul sito web di Spil. L'ingegnere è **Francesco Zinzi**, 51 anni da compiere, studio a Marcianise, per un decennio consigliere comunale Udc (ma anche capogruppo e assessore all'urbanistica) e esponente di una dynasty familiare di dirigenti politici di spicco nell'area fra moderati e centrodestra. L'avvocato è **Paolo Centore**, 45 anni, amministrativista e cassazionista, esperto in urbanistica e ambiente (ma anche giudice sportivo per la Fige campana). Il commercialista è **Raffaele Marcello**, 51 anni, che si è conquistato un posto in organismi nazionali di settore (come il consiglio di categoria, l'Organismo di valutazione e il team di garanti dell'Oiv).

Ma il Comune non deve aver gradito granché l'idea: soprattutto quando, sempre sul sito Spil, è comparso martedì l'annuncio che appena 48 ore più tardi la commissione si sarebbe riunita in seduta riservata e l'indomani, cioè venerdì pomeriggio, avrebbe pubblicamente aperto i plichi delle offerte. Palazzo Civico ha tirato il freno in modo anche un po' brusco.

Nessuno nega che ci sia bisogno di sprint: occorre mettere rapidamente in cascina il freno perché, mandata in soffitta l'idea del concordato preventivo, adesso è indispensabile fa-

re i conti con la ristrutturazione del debito ed è difficile cavarselo se le casse sono all'asciutto. Al tempo stesso, guai a dimenticarsi che proprio mercoledì scorso di fronte al Tar si è tenuta l'udienza relativa al ricorso fatto da Cilp (50% portuali e 50% Neri-Negri) che ha in affitto fino al 2028 le aree oggetto della vendita. Cilp contesta a Comune e Spil di aver tenuto chiusi nel cassetto la documentazione che la controparte aveva richiesto in nome del diritto d'accesso e chiede che i giudici ordinino di tirarla fuori.

Al di là del braccio di ferro al Tar, è principalmente sulla procedura seguita per creare la commissione giudicatrice che il Comune ha dato una sterzata: non potrebbe spiegarsi in altro modo la richiesta di Palazzo Civico di mettere sul tavolo anche altri nomi e avere una lista più ampia dalla quale poi estrarre a sorte i tre componenti.

Vale la pena di ricordare che il bando per affidare a un socio partner aree-chiave come quelle di Paduletta - attraverso la cessione dell'80% delle quote di una "Spil 2" - era stato di comune accordo messo nelle mani degli uffici di Palazzo Civico (che ha il controllo di Spil col 61,4% ma continuano a figurarvi anche più altre istituzioni locali che hanno dichiarato da

anni l'intenzione di uscire).

A firmare la determina sulla commissione giudicatrice (e anche la comunicazione sulle due successive riunioni convocate in tempi rapidissimi) è stato Vincenzo Piscitelli in qualità di amministratore unico. Resta sì alla guida di Spil, però non più come presidente perché non c'è più un consiglio d'amministrazione da guidare. Dipende dalla legge Madia con cui da Roma il governo centrale ha imposto il riassetto delle società a partecipazione pubblica tagliando via tutta una serie di figure. Risultato: giovedì scorso l'anagrafe camerale delle società ha registrato il fatto che **Roberto Nardi**, **Rosalba Barca** e **Massimiliano Ferretti** non sono più consiglieri.

È l'ultimo round delle uscite di scena, dopo che il 21 settembre aveva passato la mano **Gianluca Risaliti** come commissario giudiziale (concordato preventivo dichiarato inammissibile dal Tribunale per rinuncia di Spil) e il 4 settembre era cessato l'incarico di **Francesca Romana Mazzantini**, l'undicesimo nome che in meno di un anno era entrato o uscito dalla plancia di comando di Spil. Neanche cinque mesi prima avevano tolto il disturbo **Maurizio Paponi** e la presidente **Barbara Ferrone**.

## Interporto Bologna: Workshop “Facility management il nuovo modello”

**BOLOGNA– “Facility Management Interporto Bologna, il nuovo modello”.** Se ne è parlato in occasione del workshop organizzato dall’Interporto di Bologna che ha visto la nutrita partecipazione di importanti esponenti del mondo ferroviario e dei servizi.

Nel corso della mattinata si è discusso delle novità nell’ambito del trasporto ferroviario sulla linea adriatica, adeguata agli standard del P400, e ha visto l’intervento dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale di Ravenna, Ancona, Bari e Taranto, il direttore Commerciale di GTS, il direttore Generale di VTG Rail Europe Italia ed il CEO di Remind Srl.

La giornata è proseguita parlando dei servizi di Facility Management. La discussione sull’offerta alle imprese insediate in Interporto si è accompagnata ad alcuni focus sul tema, sviluppati da esperti del settore a livello nazionale ed internazionale, tra i quali alcuni docenti delle Università di Roma “La Sapienza”, di Brescia, di Modena-Reggio Emilia e di Engie, importante azienda nel settore del gas e dell’efficienza energetica.

Dalla primavera 2017 Interporto Bologna ha lanciato un progetto per la gestione dei servizi di Facility Management, un sistema strutturato per rispondere al meglio alle esigenze degli operatori insediati all’interno dell’infrastruttura.