



## Primo piano:

- **Assemblea Programmatica Assoporti** (La Gazzetta Marittima)
- **Correttivo della riforma** (La Gazzetta Marittima)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...Traffici in crescita..."(Corriere Marittimo)

### Venezia:

"...navi da crociere, la strada per Marghera..."(The Medi Telegraph, Bollettino Avvisatore Marittimo)

### Genova:

"...L'Authority si sta rafforzando..."(La Repubblica, Informare, Ansa)

"...Al via le Assunzioni..."(Ansa, Il Secolo XIX)

### Ancona:

"...incontro per prevenire corruzione..."(Ferpress)

### Livorno:

"...Darsena Europa..." (La Gazzetta Marittima, Il Telegrafo)

### Civitavecchia:

"...Approvato bilancio di previsione..."(Civonline)

### Napoli:

"...Zes: Accordo Authority-Banco di Napoli..."(Corriere Marittimo)

### Taranto:

"...Set svela il piano per rilanciare il porto..."(Trasporto Europa)

### Gioia Tauro:

"...Banckitalia, traffico container..."(Ansa)

### Cagliari:

"...Al via comitato di gestione..."(Ansa)

### Messina:

"...Milazzo; Portualità e occasioni mancate..."(Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri, riqualificazione..."(Gazzetta del Sud)

## Focus:

- **Zone Economiche Speciali**

(Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud, Il Cittadino di Messina, La Sicilia, Bollettino Avvisatore Marittimo)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

# Assoporti convoca l'assemblea per programmare il nuovo corso



Zeno d'Agostino

ROMA – Dopo il cambio della guardia ai vertici, e la necessaria e non breve isteresi per consolidarsi in un ruolo anche pubblico nell'ambito dei nuovi assetti della riforma portuale, Assoporti prepara la sua prima assemblea "programmatica" del nuovo corso. Si terrà a Roma martedì 12 dicembre, con i lavori concentrati nella mattinata e con le conclusioni affidate allo stesso ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio.

Il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino e il segretario generale Francesco Mariani hanno avuto una lunga serie di contatti con i presidenti delle Autorità di sistema dei porti, sia sulle tematiche specifiche dei vari sistemi, sia in particolare sul ruolo che l'associazione potrà e dovrà svolgere. La constatazione che nell'intero shipping internazionale è in atto un mutamento epocale, con la concentrazione dei players, con le avvisaglie del nuovo protezionismo Usa, con il ruolo della Cina nella logistica, con la crescente propensione del grande armamento ad assumere compiti un tempo delegati a categorie specifiche, è di fatto una rivoluzione che i porti non possono sottovalutare. Da qui la necessità di "riprogrammare" il ruolo di Assoporti; come strumento anche tecnico, di studio ma con le proiezioni sul piano operativo, per supportare la politica del governo (dei governi) in relazione alla pianificazione logistica nazionale ed europea.

Che il ruolo di Assoporti non si presenti facile è evidente. La crisi di questi ultimi anni ha spinto le categorie a stringere i rapporti interni per difendere le proprie prerogative; e nello stesso tempo ha fatto nascere nuove associazioni, che in qualche caso sembrano sovrapporsi a quelle storiche delle categorie, ciascuna impegnata a ricavarsi uno spazio non solo di consensi (e di associati) ma anche a rivendicare rapporti diretti "là dove si puote ciò che si vuole" (o quasi).

## - segue

---

D'Agostino è un pragmatico, sta facendo molto bene per unanime riconoscimento dei colleghi delle varie AdSP ed è dichiaratamente apprezzato dal ministro Delrio: che verso Assoporti ha comunque sempre avuto un occhio di riguardo (da non dimenticare il suo apprezzamento per il precedente presidente Pasqualino Monti, apprezzamento di recente ribadito nella visita all'AdSP di Palermo).

È dunque scontato che Assoporti dovrà e potrà ricavarsi un ruolo importante nell'articolazione della logistica nazionale: e l'assemblea programmatica del 12 dicembre dovrebbe chiarire in che modo e in che termini. Senza dimenticare che nei prossimi giorni, o nelle prossime settimane, ci saranno altri importanti appuntamenti programmatici nel settore della logistica portuale: proprio oggi a Pietrarsa si riunisce Confetra, il 13 dicembre a Roma è programmata l'assemblea annuale di Federagenti, e il 14 e 15 dicembre a Livorno si terranno tre tavoli al LEM su Zone Franche, sistema crociere e innovazione nel lavoro con una visione molto puntuale sulle nuove linee doganali, sulla prospettiva degli spedizionieri e sulla visione strategica del ministero MIT affidata a Ivano Russo. Come se non bastasse ci sono stati messaggi significativi di Ferport, di Alis, di Anita per non parlare delle fiere di settore e della missione peripatetica dello stesso Delrio nei vari porti. In sostanza, tutt'altro che encefalogramma piatto nella logistica marittima, portuale e trasportistica. Semmai traspare l'esigenza di un coordinamento tra istanze, proposte e programmi. Che forse proprio Assoporti potrebbe svolgere.

**Antonio Fulvi**

# Città portuali ultimatum a Delrio



Filippo Nogarin

ROMA – Dalla commissione ANCI Città Portuali, riunita mercoledì e presieduta dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin, è scaturito un vero ultimatum verso il ministro de MIT Delrio: nel testo del decreto “correttivo” alla riforma, recita la nota delle Città Portuali, la proposta del ministro di escludere i sindaci dai comitati di gestione verrà combattuta con tutte le forme consentite. “Questo aspetto – ha detto Nogarin – non è solo un punto di contrarietà ma l’inizio di una battaglia che vedrà anche manifestazioni nelle città”. È stata chiesta da ANCI su questo tema anche un’audizione alle commissioni di Camera e Senato, Stefano Balleari, vicesindaco di Genova ha rincarato la dose. “Si vuole allontanare la città dal porto, che non è un’isola ma fa parte della città stessa”.

## Trieste: Gateway turco per l'Europa-D'Agostino: "Un traffico cresciuto del 20% nel 2017"/INTERVISTA

**"Ci aspettiamo un 2018 ancora più in crescita", parla Zeno D'Agostino presidente dell'Autorità di Sistema.**

**TRIESTE**– Anche quest'anno il porto di Trieste ha partecipato a **Logitrans di Istanbul** (International Transport Logistics Exhibition) dal 15 al 17 novembre (Stand 316, Hall 9) la fiera alla quale sono stati presenti più di 15mila operatori del settore, provenienti da 54 Paesi diversi, 220 espositori e 22 nazioni.

A chiusura dell'evento il presidente dell'Autorità di Sistema Zeno D'Agostino, commenta le caratteristiche del traffico tra lo scalo giuliano e la Turchia, importante perché è il principale collegamento tra la Turchia e l'Europa.

**Presidente la vostra partecipazione alla Logitrans di Istanbul, si inserisce in quali dinamiche?**  
*"E' questa una fiera di rapporti consolidati e quasi amichevoli con i soggetti di quel mercato. E' un momento in cui ci ritroviamo tutti, all'interno di quella filiera, quindi è importante anche per capire le dinamiche di evoluzione di quel mercato e, gli eventuali progetti da sviluppare su Trieste. L'idea che stiamo consolidando su quel mercato è di ampliare il valore che già sperimentiamo. Con la Turchia già facciamo attività terminalistica tradizionale, poi stiamo potenziando sempre di più l'intermodale a livello europeo, penso che il tema successivo sia di sviluppare con loro anche l'attività logistica".*

**Quali sono i numeri di questi traffici ?**  
*"Con la Turchia abbiamo: traffici tradizionali ro-ro che rappresentano il 3% dei veicoli movimentati, rispetto al nostro traffico totale. Invece sta aumentando il numero dei camion che utilizzano il treno perché prima partivano dal porto di Trieste e buona parte non utilizzavano il treno, adesso invece sta diventando sempre più una filiera intermodale. Secondo me è già un record mondiale perché fa il 90% di intermodale sul Molo VI. In questi giorni si stanno ultimando i lavori con il Molo V dove U.N. ro-ro sta costruendo un terminal ferroviario che aumenterà sicuramente il numero dei treni. Sebbene già quest'anno abbiamo un traffico ferroviario che cresce del 20%, ma ci aspettiamo un 2018 ancora più in crescita. Ci sono nuove infrastrutture ferroviarie, dedicate a quel traffico, che stanno arrivando proprio in questi giorni e sono tutte finanziate dal privato".*

Il **Molo V**, dedicato al traffico intermodale, è il principale capolinea dell'autostrada del mare tra Trieste e la Turchia (Istanbul e Mersin), ovvero il principale collegamento della Turchia con l'Europa. Il **Terminal Samer**, di proprietà della società Samer seaports&terminals (per un investimento di 12 milioni di euro) con una superficie di oltre 174mila metri quadrati. La società ha una concessione di 25 anni, rinnovata nel 2016, per un canone annuale stimato di 1.533.942 euro. Samer seaports&terminals dal 2013 è controllata per il 60% delle quote dalla U.N. ro-ro di Istanbul, una delle principali compagnie armatoriali di navi ro-ro turche. Il restante 40% è ancora di proprietà della Samer&co. shipping spa, la storica agenzia marittima triestina. Dal Molo VI partono invece i traghetti della Ekol Logistik sempre per i collegamenti con la Turchia.

**Il passaggio avviene soprattutto attraverso l'interporto Trieste – Ferneti?**  
*"I trasportatori turchi hanno dei vantaggi dal punto franco del porto di Trieste, l'interporto di Trieste Ferneti essendo di 10mila mq è avvantaggiato rispetto agli altri interporti regionali, quindi oggi è un satellite del traffico del porto di Trieste".*

## Navi da crociera a Venezia, la strada per Marghera si fa in salita

Trieste - Lo scorso 7 novembre il "Comitatone", riunito a Roma, aveva indicato nel Canale Nord di Marghera l'approdo futuro delle mega-navi di ultima generazione. Però questa soluzione "definitiva" da raggiungere nel giro di un quadriennio sembra già incontrare degli ostacoli. In primis c'è da convincere a vendere gli attuali proprietari dell'area attigua al Vega e sicuramente nessuno sarà disposto a farlo per pochi euro. Inoltre la Fiom ha già manifestato il dissenso verso questa prospettiva temendo un ulteriore impoverimento del settore manifatturiero di Marghera. Sul Canale Nord sono dislocati diversi insediamenti industriali e il sindacato teme un decentramento dell'attività turistica dal centro alla periferia, a scapito della grande industria. Analizzando lo scenario futuristico uscito dal Comitatone si evince che l'attuale Stazione Marittima dovrebbe essere destinata alle navi di lusso fino alle 55.000 tsl e a Marghera toccherebbero i giganti da oltre 130.000 tsl. Il problema è che ci sarà spazio in banchina per solo due di queste unità, quindi troppo poco rispetto alle necessità delle flotte del futuro orientate verso il gigantismo navale. La vittoria principale dell'Autorità Portuale pare quindi la conferma dello studio per l'adeguamento al transito dei cruise liners del Canale Vittorio Emanuele. Questa soluzione fortemente voluta da Musolino (nonostante la freddezza di Del Rio) permetterà di raggiungere l'attuale Marittima facendo entrare le navi dalle bocche di Malamocco, evitando così il passaggio nel Bacino San Marco. Allo stato delle cose questa pare la via più breve ed economica per portare lontano dalla Giudecca le navi da crociera. Parliamo comunque sempre di due anni di lavori dall'aggiudicazione dell'appalto; il tempo è però tiranno visto che nel 2021 Costa Crociere riceverà la seconda nave dual fuel da 180.000 tsl e non ha ancora annunciato dove verrà posizionata. La sorella Costa Smeralda nel 2019 navigherà nel Mediterraneo Occidentale, così la seconda sarebbe molto appetibile per il rilancio delle crociere in Adriatico. Capaci di utilizzare anche il Gnl come combustibile, si preannunciano come le navi più ecocompatibili finora realizzate, quelle che segneranno uno spartiacque per l'industria crocieristica. Al simulatore si è già visto che unità fino a questa dimensione saranno in grado di percorrere il Vittorio Emanuele, ma resta l'incognita di dove riformarle con il GNL. Inoltre il superamento del vecchio decreto Clini-Passera del 2012 che limitava il transito davanti a San Marco a quelle sotto le 40.000 tsl (troppo poco per i canoni del mercato luxury), permetterà di attirare il turismo d'élite tanto caro a Venezia. Alzare l'asticella di circa 15.000 tsl vorrebbe dire includere anche la nave da crociera più lussuosa al mondo che stazza 55.254 t., la Seven Seas Explorer costruita da Fincantieri a Sestri. Per quanto riguarda il periodo di transizione nel 2018 resterà in vigore l'autolimitazione delle compagnie alle 96.000 tsl, mentre per il 2019 l'autorità marittima provvederà a redigere dei nuovi limiti seguendo un criterio tecnico e non dimensionale. Invece con l'attuale normativa arrivano in Laguna navi più vecchie ed inquinanti. Quali potrebbero essere questi nuovi criteri? Potremmo ipotizzare ad esempio la dotazione di scrubbers e il doppio diesel d'emergenza. Resta sempre però la spina Marghera; dopo Fusina, addetti del settore hanno riproposto la soluzione cassa di colmata A in località Dogaletto di Mira, già lanciata a suo tempo da Sandro Trevisanato quando era Presidente di VTP. La strada da percorrere da Malamocco sarebbe più breve rispetto al Canale Nord con minori interferenze col traffico commerciale e l'attività industriale, ma resta in ballo sempre la logistica da costruire da zero.

## **Venezia: in arrivo 210 mila euro per automare e cantieristica**

Due sono i progetti europei approvati in questi giorni che coinvolgono anche l'Autorità di Sistema portuale del Adriatico Settentrionale: il progetto CHARGE (Asse 4 "Trasporto Marittimo") e il BEAT (Asse 1 "Innovazione") per un totale di 220mila euro finanziati al 100%. Le attività progettuali saranno avviate a gennaio 2018 per concludersi entro i 18 mesi successivi. Il progetto CHARGE (Capitalization and Harmonization of the Adriatic Region Gate of Europe) con capofila Rete Autostrade Mediterranee (RAM Spa, società del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha assegnato all'Autorità di Sistema 100mila euro con l'obiettivo di migliorare la cooperazione tra i porti di Italia e Croazia per sviluppare azioni a sostegno dei traffici intra-Adriatici lungo le Autostrade del Mare. Si tratterà di individuare le azioni migliorative per eliminare i colli di bottiglia e i collegamenti mancanti per il trasporto merci in traghetto da e per Venezia, nonché realizzare un'analisi del mercato per sviluppare questa tipologia di traffici. Il progetto BEAT (Blue enhancement action for technology transfer) con coordinatore Unioncamere Veneto - Eurosportello del Veneto affida all'Autorità di Sistema Portuale 120mila euro (finanziati al 100%) per sviluppare la cooperazione tra imprese della Blue Economy per lo sviluppo del settore della cantieristica di Venezia e Chioggia. Il progetto, aumentando la creazione di nuove opportunità di networking tra le imprese di Italia e Croazia e attivando specifiche sessioni di formazione e analisi comparative tra le migliori best practice, si pone l'obiettivo di migliorare e potenziare le capacità di innovazione delle PMI.

L'AUTHORITY

Signorini  
"Il porto investe  
ma nel 2018  
ci sarà bisogno  
di una svolta"

A PAGINA III



IL PORTO MARTEDÌ IL MINISTRO DEI TRASPORTI GRAZIANO DELRIO A GENOVA

## Signorini: "L'authority si sta rafforzando ma nel 2018 chiederò a Roma una svolta"

Ci sono i segnali di svolta, ma anche quelli di preoccupazione nei numeri e nelle parole di Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale. Con il doppio via libera del comitato di gestione alle note di variazione al bilancio di previsione 2017 e a quello di previsione 2018 si chiude a tutti gli effetti il percorso dell'unificazione fra i due porti di Genova e Savona. Cosa che peraltro farà sicuramente piacere al ministro Graziano Delrio, che martedì sarà a Genova per un confronto condotto dal presidente di Contrasporto Fabrizio Palenzona con il presidente di Msc Gianluigi Aponte. Si presentava infatti come la fusione più complicata, quella chiamata a dar vita al porto d'Italia, così come lo ha chiamato lo stesso Delrio, ma si è completato.

La soddisfazione di Signorini è però legata anche a un altro numero, quello della performance di impegno rispetto a quanto programmato. Nel 2016 è stato del 7%, nel 2017 è salito al 55. «Fossimo un'azienda privata non sarebbe comunque stato un buon risultato, ma la strada da seguire è questa». L'authority prenderà anche ad assumere, 35 persone nel 2018. È proprio il prossimo sarà secondo Signorini quello cruciale per lo scalo. «Le performance sulle spese e gli investimenti resta comunque troppo lenta — spiega — Noi ci stiamo rafforzando come



IL PRESIDENTE E IL MINISTRO

Sopra, il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini insieme al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio che sarà a Palazzo San Giorgio martedì prossimo

figure tecniche, ma credo che nei prossimi mesi dovrò espormi direttamente per accelerare il percorso di riorganizzazione dell'ente. Ritengo necessario che si compia una riflessione dal punto di vista delle norme e delle procedure interne, che vanno snellite, per arrivare a risultati concreti. Sarà quindi necessario assumere delle decisioni». Un segnale diretto al governo da parte di chi, come appunto Signorini, chiede da tempo interventi normativi che possano riscrivere contorni e contenuti delle autorità di sistema.

Per quanto riguarda le opere previste nel bilancio 2017, l'ente conferma la fornitura dell'energia elettrica alle navi nel porto di Pra', la viabilità in sovrappasso dell'Aurelia a Vado Ligure e quella connessa ai nuovi varchi portuali oltre ad un piano di manutenzioni delle strutture demaniali. Inoltre è stata confermata la prossima conclusione dei lavori infrastrutturali che consentiranno di realizzare da parte di R5 il secondo binario di raccordo tra il parco interno e il parco esterno di Vte.

La programmazione del 2018

si attesta sui 90 milioni di euro e prevede alcune opere importanti quali il completamento del riempimento tra i ponti Ronco e Canepa, un primo lotto di dragaggi nell'area di Sampierdarena e la nuova torre piloti.

Nel bilancio di previsione 2018 sono previsti invece 23 milioni destinati "acquisizioni di beni immateriali" fra cui spicca per 14,7 mil euro la progettazione della nuova diga del porto di Genova e 3 milioni di progettazione della diga a corredo della piattaforma di Vado.

Approvato infine in comitato l'aggiornamento delle linee di indirizzo per l'avvio della procedura di assegnazione in concessione del servizio dei bacini di carenaggio. Circa le destinazioni dei bacini, 4 e 5 saranno dedicati al segmento delle navi mercantili mentre 1, 2 e 3 per la grande diportistica degli yacht. «Le linee guida contengono inoltre gli obblighi in capo al soggetto aggiudicatario di mantenere il servizio pubblico — spiega l'ente — un apposito regolamento stabilisce che almeno uno dei bacini per settore dovrà essere sempre lasciato al pubblico servizio. Gli altri bacini potranno essere assegnati a singoli operatori in uso esclusivo per un periodo massimo di cinque anni. La concessione avrà una durata di 25 anni e si prevede che il bando di gara potrà essere pubblicato entro l'anno».

(massimo minella)

© RICERCA FOTOGRAFICA

## **Ok del Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale alla variazione al bilancio 2017 e al bilancio di previsione 2018**

*Approvate le linee di indirizzo per la procedura di assegnazione dei bacini di carenaggio del porto di Genova*

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato le note di variazione al bilancio di previsione 2017 e il bilancio di previsione 2018 dell'ente nonché l'aggiornamento delle linee di indirizzo per l'avvio della procedura di assegnazione in concessione dei bacini di carenaggio del porto di Genova.

L'ente portuale ha spiegato che, per quanto riguarda le opere previste nei documenti relativi al bilancio 2017, si confermano alcune opere importanti interventi tra cui la fornitura dell'energia elettrica alle navi nel porto di Genova-Prà, la viabilità in sovrappasso dell'Aurelia a Vado Ligure e quella connessa ai nuovi varchi portuali oltre ad un significativo piano di manutenzioni delle strutture demaniali. Inoltre, relativamente al porto di Genova, è stata confermata la prossima conclusione dei lavori infrastrutturali propedeutici alla realizzazione da parte di RFI del secondo binario di raccordo tra il parco interno e il parco esterno di Voltri. La totalità degli interventi previsti nelle note di variazione ammontano a 41 milioni euro percentuale pari al 55% degli originari stanziamenti e notevolmente superiore a quella registrata negli ultimi bilanci.

Inoltre la programmazione del 2018 si attesta sui 90 milioni di euro e prevede, sempre relativamente a Genova, alcune opere importanti quali il completamento del riempimento tra i ponti Ronco e Canepa, un primo lotto di dragaggi nell'area di Sampierdarena e la nuova torre piloti.

Per lo scalo portuale di Savona-Vado sono previsti interventi sulla cornice di viabilità urbana e portuale in attuazione di quanto previsto dell'accordo di programma relativo alla realizzazione della piattaforma di Vado Ligure. Inoltre sono a bilancio lavori per il polo petrolifero di Vado per otto milioni di euro e il ripristino ad uso operativo dei due maggiori capannoni situati nel bacino di Savona.

Nel bilancio di previsione 2018 sono contemplati anche 23 milioni destinati "acquisizioni di beni immateriali", fra cui 14,7 milioni di euro la progettazione della nuova diga del porto di Genova e tre milioni di euro per la progettazione della diga a corredo della piattaforma di Vado.

Inoltre il Comitato di gestione ha approvato l'aggiornamento delle linee di indirizzo per l'avvio della procedura di assegnazione in concessione dei bacini di carenaggio nel porto di Genova. In esse sono indicati le destinazioni dei bacini: i bacini 4 e 5 saranno dedicati al segmento delle navi mercantili mentre i bacini 1, 2 e 3 saranno dedicati al servizio della grande sportistica degli yacht. Le linee guida contengono inoltre gli obblighi in capo al soggetto aggiudicatario di mantenere il servizio pubblico: un apposito regolamento stabilisce che almeno uno dei bacini per settore dovrà essere sempre lasciato al pubblico servizio. Gli altri bacini potranno essere assegnati a singoli operatori in uso esclusivo per un periodo massimo di cinque anni. La concessione avrà una durata di 25 anni e si prevede che il bando di gara potrà essere pubblicato entro l'anno.

Infine il Comitato ha approvato nuovi strumenti di valutazione del personale in relazione a specifici obiettivi che saranno definiti

dall'amministrazione supportata in tale compito da un organismo di valutazione interna, già individuato. L'AdSP ha sottolineato che si tratta di un elemento di novità introdotto dall'ente che sta completando la sua riorganizzazione interna, che prevede anche di poter assumere nel corso del prossimo anno 35 nuovi addetti destinati principalmente alle strutture tecniche

## Porti: Genova, parte la privatizzazione di Ente Bacini

Gara entro l'anno, ma due bacini riservati a servizio pubblico



(ANSA) - GENOVA, 17 NOV - Ultimo atto per la privatizzazione di Ente Bacini in porto a Genova. Entro la fine dell'anno sarà pubblicato il bando per l'assegnazione della concessione dei cinque bacini di carenaggio del porto di Genova. Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema dei porti di Genova e Savona ha dato l'ultimo via libera dopo aver risposto alle osservazioni degli operatori. "Ci sarà un soggetto privato, una società ad hoc, con una concessione venticinquennale, che gestirà i bacini, ma garantendo sempre una quota di servizio pubblico" spiega il segretario generale Marco Sanguineri. I bacini 4 e 5 saranno riservati alle navi mercantili, i bacini 1, 2 e 3 al segmento degli yacht e megayacht. Ma almeno uno per i mercantili e uno per gli yacht non potranno essere assegnati ad uso esclusivo ad un singolo operatore proprio per garantire il servizio pubblico. Gli altri invece potranno essere dati in esclusiva dalla società ad un cantiere, ma per un tempo massimo di cinque anni. Nel bando ci saranno anche indicazioni per l'occupazione degli attuali dipendenti di Ente Bacini.

"Nei criteri di premialità per individuare il soggetto che si aggiudicherà i bacini, abbiamo reso particolarmente importanti quelli relativi all'occupazione - dice Sanguineri -. Ci sarà una clausola, come abbiamo condiviso con i sindacati, secondo i termini di legge".(ANSA).

## Porto Genova-Savona: ripartono le assunzioni, 35 nel 2018

Via alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi a Prà



(ANSA) - GENOVA, 17 NOV - L'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona torna ad assumere. Nel 2018 è previsto un piano per 35 nuovi addetti, a fronte di 15 pensionamenti. "Una parte significativa - sottolinea il segretario generale Marco Sanguineri - andrà alla direzione tecnica, perché l'Autorità deve progettare e fare direzione lavori in maniera rapida ed efficiente sia per lo scalo di Genova che per quello di Savona".

E l'altra novità è che d'ora in poi ci sarà un nuovo sistema di valutazione del personale rispetto al raggiungimento degli obiettivi, con l'intervento di un soggetto esterno. E' uno dei punti approvati oggi dal Comitato di gestione che ha approvato le note di variazione al bilancio di previsione 2017 e il bilancio di previsione 2018. Dentro c'è l'elettificazione delle banchine nel porto di Prà, per fornire elettricità da terra alle navi, con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento. I lavori partiranno entro il 2017 e per incentivare gli armatori ad allacciarsi alla rete elettrica, c'è l'ipotesi di un ecobonus.

"Chi pagherà l'elettricità non pagherà la tassa di ormeggio" anticipa Sanguineri. E sempre quest'anno dovrebbero essere conclusi i lavori propedeutici alla realizzazione del secondo binario ferroviario di Voltri, opera attesa da tempo. Per il 2018 sono previsti investimenti per 91 milioni di euro: una parte andrà alla Torre piloti che concluderà a breve la progettazione e quindi potrà essere messa in gara. Inoltre è previsto il completamento del riempimento fra i ponti Bettolo e Cane-pa a Genova e una parte di dragaggi. A Savona Vado sono previsti interventi per la viabilità legata alla piattaforma del nuovo terminal contenitori. Circa 15 milioni sono destinati poi alla progettazione della nuova diga del porto di Genova e 3 per quella corredo del terminal di Vado.

GENOVA-SAVONA: I BANDI SARANNO PRONTI TRA POCCHI MESI

## Authority portuale, via a 35 assunzioni

GENOVA. Impegno di spesa per 90 milioni di euro e 35 assunzioni da parte dell' Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale per il 2018: li ha annunciati il segretario generale, Marco Sanguineri, al termine del comitato di gestione che ha approvato il primo bilancio della nuova Authority. All' ordine del giorno anche le linee guida per la privatizzazione di Ente Bacini, giunte all' ultimo via libera.

«Entro la fine dell' anno- ha assicurato Sanguineri-partirà la gara».

Per quanto riguarda il piano di assunzioni, arriveranno 35 nuovi dipendenti a fronte del pensionamento di altri 15, per un saldo di 20 occupati in più all' interno di Palazzo San Giorgio. Si tratterà soprattutto di impiegati dalla direzione tecnica, in vista di un potenziamento dell' attività di progettazione dell' Authority.

«Saranno - ha detto il segretario generale- persone più giovani e in media con un titolo di studio più elevato che favoriranno una spinta alla crescita dell' ente». Non è stato invece specificato se saranno impiegati sul porto di Genova o su quello di Savona. «Le assunzioni

sono fatte dall' Autorità di sistema, non dai singoli porti». È stato anche modificato, su spinta del ministero dell' Economia, il sistema di erogazione dei premi per dirigenti, quadri e funzionari, rendendolo più puntuale e legato al raggiungimento di obiettivi di qualità. Per valutare il raggiungimento degli obiettivi la commissione interna verrà affiancata da un soggetto esterno. Sanguineri ha sottolineato che quella di Genova e Savona è la prima Authority, fra quelle soggette a accorpamento fra scali, ad aver completato la pianificazione dell' organico.

Il Comitato di gestione ha anche ultimato i passaggi necessari per la privatizzazione di Ente Bacini. Sono state acquisite le osservazioni che Confindustria ha inviato in ottobre. «Adesso gli uffici dell' Authority completeranno la redazione del bando di gara che sarà pubblicato entro la fine dell' anno». La concessione verrà assegnata per 25 anni per la gestione dell' intero comparto di 5 vasche. Il concessionario potrà assegnare in esclusiva a imprese cantieristiche i singoli bacini per periodi fino a cinque anni, tranne che per almeno due vasche che dovranno mantenere l' obbligo di servizio pubblico rispettivamente per il settore mercantile (a cui sono assegnati i bacini 4 e 5) e per quello degli yacht e super -yacht (bacini 1,2 e3). Sarà compresa nel bando anche la clausola per la difesa del lavoro condivisa dall' Autorità di sistema portuale con i sindacati.

Sono poi stati approvate le note di variazione 2017 e il bilancio di previsione 2018 per i due porti.

Sanguineri ha spiegato che nel 2017 è stato rispettato (ossia individuato il soggetto realizzatore dell' opera) il 55% degli impegni di spesa previsti, contro il 10% raggiunto nel 2016.

ALBERTO GHIARA

## Autorità portuale e finanza per prevenire la corruzione

ANCONA – Quale strategia per prevenire e reprimere la corruzione e l'illegalità? Questo il tema dell'incontro di approfondimento organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale con gli operatori portuali di Marche e Abruzzo, che ha visto protagonista l'intervento del generale Vincenzo Amendola, comandante provinciale della Guardia di Finanza di Ancona.

In una sala Marconi affollata, il generale Amendola ha saputo tenere alta l'attenzione dei presenti con una serie di riflessioni molto interessanti ed esempi concreti e calzanti.

"Le pubbliche amministrazioni che operano nella massima trasparenza fanno già anticorruzione – ha detto il generale Amendola – e questo vuol dire mettere a disposizione i documenti in modo fruibile, che ci sia il rispetto della privacy, che ci sia efficienza e affidabilità nella gestione del servizio. Perché è proprio l'inefficienza, che deriva dalla mancata trasparenza, la principale causa della corruzione".

Fondamentale, perciò, è la necessità di prevenire la corruzione creando un sistema di pubblica amministrazione in cui, nel rispetto del dettato delle linee guida dell'Anac, "ci si senta chiamati alla responsabilità individuale nella propria azione – ha aggiunto il generale Amendola – e in cui la lotta alla corruzione passi proprio dall'efficienza". Il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, ha ringraziato il generale Amendola per il suo intervento: "un confronto importante – ha affermato Giampieri – in cui è stata messa al centro dell'attenzione la necessità, per la pubblica amministrazione, di comportamenti efficienti e trasparenti, per non creare le premesse devastanti per un sistema di corruzione che, come conseguenza, inquina il mercato falsando le regole della competizione".

## Darsena Europa, tempi celeri



FIRENZE – “Quello che serve, adesso, è concludere il bando per la gara di progettazione della nuova darsena Europa. Alla scadenza dei termini il numero delle adesioni pervenute ci trova soddisfatti. Ora ci ritroveremo a dicembre e poi, di volta in volta, ogni mese per verificare se le scadenze sono rispettate. Una volta espletati tutti i passaggi per la conclusione del bando si provvederà a passare alla fase operativa”.

Lo ha affermato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, coordinando martedì la cabina di regia per la darsena Europa di Livorno, che si è svolta a palazzo Strozzi Saccati, sede della Presidenza della Giunta regionale. La cabina di regia come noto è un nucleo operativo con profilo sia tecnico che politico il cui scopo è vigilare sulla realizzazione della nuova infrastruttura.

“È necessario coinvolgere l’Arpat per l’esecuzione dei sondaggi di terreni e fondali con le più complete garanzie ambientali”, ha precisato il presidente Rossi. “L’obiettivo è che, al netto dei tempi tecnici necessari, si passi in tempi celeri dalle parole ai fatti. C’è un territorio che ci crede, che ci investe, perché la ripresa di Livorno passa anche e soprattutto dal rilancio del porto e dal decollo della nuova darsena”. Da parte sua il presidente Corsini ha detto che alla prima iniziativa con la richiesta d’interesse alla gara di progettazione ci sono state risposte molto promettenti, tali da poter garantire una “alta qualificazione” di progettualità.

## - segue

---

Il nuovo progetto per la darsena Europa – è stato sottolineato – prevede la stessa superficie operativa del vecchio, circa 62 ettari, la stessa capacità di movimentazione, ossia un milione e 600 mila teu, ma costi inferiori, con un risparmio di circa 200 milioni di euro, e tempi decisamente minori per la realizzazione, da nove a cinque anni. La Regione Toscana ha già deliberato un investimento a favore di questo scalo marittimo di oltre 200 milioni mettendo a bilancio 12 milioni e mezzo l'anno per venti anni a copertura di un mutuo che servirà a finanziare le gare pubbliche.

Nel corso dell'incontro, cui hanno partecipato, tra gli altri, il presidente dell'Autorità portuale livornese Stefano Corsini e il comandante della Capitaneria di porto di Livorno e direttore marittimo della Toscana Giuseppe Tarsia, è stato evidenziato che le somme risparmiate con il nuovo progetto potranno essere reinvestite in altre zone del porto e del territorio di Livorno. È stato chiesto un adeguamento delle infrastrutture e in particolare la necessità di dotare l'area portuale di un adeguato collegamento ferroviario. Il ricorso ai capitali privati sarà garantito nella logica del project-financing. È stato quindi ricordato che la nuova darsena Europa non potrà prescindere dalla razionalizzazione e dal rilancio di alcune zone già esistenti, e funzionanti, all'interno dell'area marittima, tra cui la darsena Toscana, la calata Sgarallino e il Rivellino, con l'utilizzo della nuova tecnologia di risparmio energetico che permette l'approvvigionamento dell'energia elettrica riducendo anche i problemi ambientali. In questo senso è stato chiesto un maggiore coinvolgimento degli armatori e degli operatori portuali.

Ad accompagnare il presidente Rossi c'era l'assessore regionale a Trasporti ed infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, che ha la delega anche alla portualità. All'incontro hanno preso parte anche l'assessore Francesca Martini del Comune di Livorno, la dirigente Giulia Costagli di Rete ferroviaria italiana, Vanni Bonadio in qualità di componente del Comitato portuale di sistema dell'Alto Tirreno ed i consiglieri regionali Francesco Gazzetti ed Antonio Mazzeo, quest'ultimo presidente della commissione Toscana costiera del Consiglio regionale.

## 'TERMINAL MULTIPURPOSE'

LA CONCESSIONE, COSÌ COME RATIFICATO DAL COMITATO DI GESTIONE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI STEFANO CORSINI, PARLA PROPRIO DI TERMINAL 'MULTIPURPOSE'

# Tutte le strategie per il futuro del Tco Alberti e Lorenzini, gomito a gomito

*Continua la guerra di carte bollate: causa civile contro Barbera*

PARTITA chiusa per il Tco alla radice della sponda est in Darsena Toscana? Secondo il comitato di gestione dell'Autorità di sistema sembrerebbe di sì: almeno per la concessione, è assicurata nei prossimi 12 anni, ovviamente – come vuole la legge – con possibilità di proroga sulla base di ulteriori finanziamenti. Rimangono però da definire tutti gli aspetti tecnici del terminal che la società Tco (Terminal Calata Orlando) deve adesso definire in un dettagliato piano industriale esecutivo. Un piano che dovrà riguardare i 180 metri lineari di banchina e i circa 39 mila metri quadrati di aree retrostanti. Roberto Alberti, presidente della società e socio di maggioranza relativa, non si fa illusioni sui tempi. «L'iter è appena iniziato – ammette – anche se finalmente abbiamo una certezza della concessione. Sugli sviluppi, abbiamo già le idee chiare sulla volontà dei soci di allargare il business dei rinfusi, quello che oggi è unico sulla calata Orlando, anche ad altri generi di traffico, per un vero terminal multipurpose». E infatti la concessione, così come ratificato dal comitato di gestione dell'Autorità di Stefano Corsini, parla proprio di terminal 'multipurpose'. Quali potranno essere i traffici cui il Tco punta oltre ai rinfusi? Alberti rimane sul vago: «Merci varie, vedremo» ma ha già contatti in corso. Niente interviste che possano andare oltre. Si può ipotizzare comunque che



IMPREDITORE Roberto Alberti leader del Terminal Calata Orlando

### RICORSO

**Il gruppo che ha perso la gara potrebbe presentare ricorso appellandosi al Tar**

trovandosi la banchina che sarà data in concessione adiacente a quella del terminal Lorenzini, ed essendo quest'ultima realtà della sponda est già vicina al massimo della capienza, potrebbero intervenire accordi di reciproca collaborazione: 180 metri di banchina da soli sono abbastanza pochi per

navi di dimensioni moderne: ma la possibilità di 'sfiorare' su Lorenzini (e viceversa) potrebbe essere un 'must'. Mai dire mai in questi casi.

L'ITER della concessione adesso proseguirà sulla base del piano esecutivo, che dovrà anche definire i tempi del trasferimento del terminal dalla calata Orlando: un trasferimento che non potrà richiedere meno di un anno. Nel frattempo ci sarà entro la fine del mese una riunione dei soci del Tco per definire i dettagli



### Banchina

Ora il Tco dovrà presentare un piano che dovrà riguardare i 180 metri lineari di banchina e i circa 39 mila metri quadrati di aree retrostanti

### Business

La volontà dei soci è di allargare il business dei rinfusi, quello che oggi è unico sulla calata Orlando, anche ad altri generi di traffico

dell'operazione. E naturalmente rimane aperta la possibilità – già ventilata in chiave ufficiosa dagli interessati – di un ricorso al Tar del gruppo che ha perso la sfida, quello di Andrea Palumbo e Federico Barbera. Tramontata – o mai concretata – l'ipotesi di un accordo tra i due gruppi, è guerra dichiarata, anche per la causa civile del Tco contro l'ex direttore Barbera, che due giorni fa ha avuto la prima udienza. Il che lascia ipotizzare in ogni caso tempi ancora più lunghi.

A.F.

### Adsp, approvato il bilancio di previsione

*Giornata importante per il network con l'ok del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dei documenti. Via libera anche per il Piano operativo triennale e per l'accordo con l'Authority di Ancona.*



CIVITAVECCHIA - Il Comitato di gestione ha approvato il bilancio di previsione, il primo della neo costituita Adsp e il Piano operativo triennale (Pot) redatto dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale dopo aver recepito alcune osservazioni dell'organismo di partenariato della risorsa mare.

"Voglio ringraziare i componenti dei due organismi – sottolinea Francesco Maria di Majo, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale – che hanno approvato due documenti fondamentali per il nostro network». Di Majo ha spiegato che il Pot serve a pianificare le opere e gli interventi prioritari per lo sviluppo dei tre porti. «L'ossatura del Pot – continua di Majo – è costituita da 10 priorità in termini di opere e servizi da realizzare a breve termine che sono coerenti con i 10 ambiti di intervento del settore portuale identificati nell'Allegato al Def 2017 e ci dà la possibilità di avere uno strumento di pianificazione strategica del settore portuale finalizzato al perfezionamento della competitività del sistema portuale, a favorire la crescita dei traffici, a promuovere l'intermodalità del traffico merci e l'efficientamento energetico ed ambientale attraverso anche lo sviluppo dell'uso del combustibile pulito Gnl. In particolare – prosegue l'avvocato di Majo – il piano prevede, nei prossimi tre anni, di portare a termine il completamento della nuova darsena traghetti, il miglioramento delle connessioni sia ferroviarie che viarie con il porto di Civitavecchia, la promozione dei traffici commerciali, in particolare quelli agroalimentari, la stipula di accordi con sistemi logistici retroportuali, la manutenzione del patrimonio pubblico demaniale e la valorizzazione di quello storico – artistico. Il bilancio di previsione – precisa il presidente dell'Adsp – è stato redatto tenendo conto di un nuovo approccio che assicura una maggiore trasparenza finanziaria secondo il principio del "chi usa paga"».

Dall'Adsp spiegano che il Comitato ha dato seguito a quanto già fatto dall'Adsp di Ancona esprimendo il parere favorevole "alla firma del protocollo d'intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale che sarà poi sottoscritto tra le due Autorità di sistema il prossimo 24 novembre durante la Conferenza internazionale sul "ruolo dei porti del Mediterraneo nel futuro dei corridoi europei di trasporto"».

Un accordo in linea con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica che "favorisce accordi di partenariato di filiera fra sistemi portuali di realtà territorialmente non adiacenti.

## - segue

---

Questo Protocollo di Intesa – dichiara il presidente di Majo – porta verso una collaborazione che migliorerà la trasversalità. L'obiettivo è quello di far arrivare le merci provenienti dalla penisola iberica direttamente ai Balcani ed al corridoio che dalla Croazia conduce fino a Budapest. Il tutto utilizzando il trasporto via terra e via mare che porterà benefici in termini di tempi e costi, ma soprattutto di impatto ambientale. Vogliamo – conclude di Majo – mettere in campo azioni sinergiche con i colleghi dell'Adriatico e valorizzare la trasversalità sia verso Ancona che verso Pescara e Ortona, passando ovviamente per l'Umbria. Una grande catena multimodale che si otterrà grazie agli scambi tra le due Adsp e che avrà ripercussioni positive anche sul ciclo della logistica e, auspicabilmente, sulle operazioni doganali".

## ZES: Supporto finanziario alle imprese, siglato accordo Authority-Banco di Napoli

di Giovanni Grande

**NAPOLI**– È stato firmato ufficialmente l'accordo tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e il Banco di Napoli per il supporto finanziario alle aziende interessate all'insediamento nelle ZES. Il piano prevede un limite massimo di 1,5 miliardi di euro attraverso l'anticipazione di crediti certificati più altri strumenti relativi all'impianto dei cantieri per le imprese assegnatarie degli appalti. Il quadro di riferimento è la legge 123/2017 che riconoscendo la possibilità di insediamento delle zone economiche speciali nel Mezzogiorno mette a disposizione fondi per complessivi 206,4 milioni nel prossimo triennio (25 milioni nel 2018, 31,25 nel 2019 e 150,2 nel 2020).

*“L'obiettivo è inaugurare una nuova stagione – ha spiegato il Direttore Generale del Banco di Napoli, Francesco Guido – rianimando un ciclo di sviluppo industriale fermo ormai agli anni settanta”. Un traguardo che l'istituto appartenente al gruppo Intesa S. Paolo perseguirà anche attraverso un'offerta non esclusivamente finanziaria. “Il supporto all'insediamento – ha rivelato Gianluigi Venturini, Direttore Commerciale Imprese per il Sud Italia di Intesa – prevede un'ampia gamma di consulenze per l'elaborazione dei piani d'investimento. Si tratterà di un work in progress per la migliore definizione dei progetti che ci vedrà collaborare al tavolo di regia presieduto dall'AdSP”.*

E la qualità degli interventi rappresenterà il discrimine tra la riuscita o meno dell'operazione. Ne è convinto Pietro Spirito per il quale *“il piano strategico che sarà presentato dopo l'approvazione dei decreti attuativi terrà conto dei sopraggiunti mutamenti di logica industriale”.* *“Un progetto coerente di industria 4.0 non può prescindere da una logistica efficiente. Le imprese interessate all'insediamento – ha sottolineato – dovranno contribuire a una nuova strutturazione del territorio per dare forza anche al tessuto industriale che già esiste”.*

Su questo punto le attività portuali dovranno “interpretare il futuro” rilanciando alcune vocazioni o creandone di nuove, sfruttando pienamente l'occasione. Nel settore delle riparazioni navali, la cui crescita è stata fortemente condizionata in questi ultimi anni da una strisciante guerra fra gli operatori, per il presidente dell'AdSP “la sfida è aperta”. Ancora più interessanti le prospettive per le attività di project cargo, praticamente all'anno zero. *“I porti moderni possono essere punto di riferimento per le operazioni di assemblaggio per i grandi componenti industriali. Il Mezzogiorno in questo settore potrà giocare un ruolo importante. Purché si passi dalla generazione dello scenario alla sfida dei fatti”.*

## SET svela il piano per rilanciare il porto di Taranto

La società Southgate Europe Terminal ha chiesto una concessione di trent'anni per portare al Molo Polisettoriale traffici di container, rotabili, merci varie e project cargo. Il porto di Taranto sembra essere destinato a rientrare presto nelle rotte principali dei traffici marittimi internazionali di container e di merci varie. Lo ha reso noto l'Autorità di Sistema Portuale, annunciando di aver ricevuto dalla società consortile Southgate Europe Terminal, formata al 50% da Zeta System e da Taranto Iniziative Produttive, la richiesta di ottenere in concessione demaniale marittima per trent'anni un'ampia porzione del rinnovato Molo Polisettoriale dello scalo tarantino.

Il presidente di Southgate Europe Terminal, nonché amministratore delegato di Taranto Iniziative Produttive, Guglielmo Guacci (figlio di Giuseppe Guacci già presidente dell'Autorità Portuale di Taranto e Gioia Tauro fra il 1996 e il 2006), ha rivelato i dettagli salienti del piano d'impresa che la cordata ha messo sul banco dell'Autorità, chiedendo anche l'anticipata occupazione di almeno una porzione delle aree. "La nostra istanza di concessione riguarda un'area di piazzale pari a circa 350mila metri quadrati su un totale di un milione di metri quadrati su cui si estende tutto il Molo Polisettoriale mentre, per la parte di banchina, abbiamo chiesto oltre metà dell'accosto che è lungo in totale 1,8 chilometri» spiega Guacci.

L'imprenditore precisa che l'obiettivo è attirare traffici merci in container e merci varie. Le due aziende componenti la cordata sembrano avere tutte le carte in regola per avere successo in questo compito poiché Zeta System è un importante spedizioniere e operatore logistico con base a Matera mentre Taranto Iniziative Produttive si occupa di soluzioni di trasporto e spedizioni per produzioni di carpenteria, impianti e carichi eccezionali.

Guacci rivela altri dettagli del piano d'impresa precisando: "Il terminal, secondo il nostro progetto, dovrà tornare a una vocazione polisettoriale e non a caso intendiamo rivolgerci a diverse tipologie di merci varie come rotabili, project cargo, apparecchiature, e altre. Oltre a ciò, puntiamo a riportare il porto di Taranto all'interno delle rotte internazionali dei traffici container, inizialmente cercando di attrarre i servizi feeder regionali perché il nostro obiettivo è quello di puntare sulla manipolazione e lavorazione delle merci, non limitandoci al semplice imbarco e sbarco ma cercando di cogliere le migliori opportunità anche per spedizionieri, doganalisti, trasportatori e per l'indotto in generale della zona".

Insomma, è un cambio di rotta significativo rispetto alla mera attività di trasbordo dei container da nave a nave che veniva garantita dal precedente terminalista Taranto Container Terminal fino al definitivo ritiro avvenuto nel 2015. Non solo: gli azionisti di Southgate Europe Terminal intendono anche sfruttare il più possibile l'intermodalità e per questo assicurano di avere già contatti avviati con imprese ferroviarie locali per studiare l'avvio di treni merci da e per il porto.

Gli investimenti previsti in nuove attrezzature per il terminal, fra cui in particolare macchine di sollevamento da piazzale e gru di banchina, sono nell'ordine di diverse decine di milioni di euro e se l'autorità portuale riuscirà in tempi brevi ad assegnare questa concessione, il nuovo terminalista si dice fiducioso di poter accogliere le prime navi già dalla prossima primavera garantendo occupazione a oltre cento dipendenti diretti quando l'attività sarà a regime: "La priorità per noi è partire nel più breve tempo possibile", conclude Guacci che si dice comunque ottimista su un esito della procedura perché "la nostra richiesta è arrivata dopo mesi di confronto e collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale".

Nicola Capuzzo

## Porti: Bankitalia, traffico container Gioia Tauro -11%

Dato da indagine congiunturale su primi nove mesi del 2017



(ANSA) - CATANZARO, 17 NOV - E' stato dell'11%, nei primi nove mesi dell'anno, il calo del traffico di container nel porto di Gioia Tauro. A segnalarlo è l'aggiornamento congiunturale sull'economia in Calabria di Bankitalia presentato oggi a Catanzaro.

"Dopo la ripresa dell'attività nel 2016 - è scritto nel documento - il porto di Gioia Tauro, ha registrato un sensibile calo del traffico. Vi si è contrapposto un netto aumento della movimentazione di autoveicoli, a seguito dell'utilizzo del terminal calabrese per spedire le auto prodotte da Fiat Chrysler Auto nello stabilimento di Melfi".

## Porti: Autorità mare Sardegna al via con comitato gestione

Prima riunione. Il presidente Deiana, momento storico



(ANSA) - CAGLIARI, 17 NOV - L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna è ufficialmente costituita: questo pomeriggio c'è stata la prima riunione del Comitato di gestione per l'approvazione dei regolamenti. Una svolta: l'organismo, per effetto della nuova riforma dei porti varata il 4 agosto 2016, sostituisce i vecchi Comitati portuali delle due Port Authority.

I componenti che per i prossimi quattro anni (con possibilità di rinnovo per la stessa durata) si riuniranno attorno al tavolo sono: il presidente dell'Ente, Massimo Deiana; il delegato designato dall'Autorità Marittima - nel caso specifico dalle due direzioni Marittime di Cagliari ed Olbia - il Comandante del porto di Cagliari e Direttore Marittimo, Capitano di Vascello Giuseppe Minotauro, il rappresentante della Regione Sardegna, Italo Meloni della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Cagliari, settore trasporti; il rappresentante della Città Metropolitana di Cagliari, Massimiliano Piras, docente di Diritto della Navigazione della Facoltà di Giurisprudenza dell'ateneo cagliaritano; il rappresentante del Comune Olbia, il primo cittadino Settimo Nizzi.

Tra i compiti assegnati dalla legge, l'adozione del piano regolatore di sistema portuale, l'approvazione del piano operativo triennale, che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche; l'approvazione del bilancio di previsione, delle note di variazione e del conto consuntivo. "Con la prima riunione del Comitato di Gestione - spiega Deiana - ufficializziamo la completa operatività dell'Ente che amministrerà i principali porti isolani. E' un momento storico per l'avvio di un lavoro che sarà svolto in totale sinergia tra gli attuali sette scali che rientrano nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale ed i relativi territori di riferimento. Sono certo che tutti i membri del Comitato di Gestione sapranno, con grande sensibilità e competenza, sostenere ed indirizzare l'azione dell'Ente per i prossimi quattro anni, consapevoli che ci attenderanno importanti sfide nello scenario del sistema trasportistico marittimo mediterraneo".

Milazzo, il Comitato presieduto dal comandante Mario Sciotto denuncia l' assenza di strategie

## Portualità e occasioni mancate

*Lo scalo mamertino arricchisce le casse dell' Authority ma riceve poco*

milazzo L' imminente discussione sul Piano triennale delle opere pubbliche che l' **Autorità portuale** nei prossimi giorni sottoporrà al vaglio del Comitato **portuale** ha riaperto, in città, il dibattito sull' incidenza che l' ente guidato dal commissario De Simone ha avuto, e sta avendo, nei confronti dello scalo mamertino. E sia le forze politiche, ma anche le associazioni locali, ribadiscono che c' è un evidente squilibrio con quanto fatto a **Messina** (progetti e interventi che andavano portati avanti, sia chiaro).

«Il porto di Milazzo - afferma il presidente del Comitato "Grande porto", Mario Sciotto - alimenta le casse dello Stato con introiti annuali che sfiorano un miliardo di euro; il porto di **Messina** contribuisce con minori risorse. Dopo quasi 20 anni di attività il porto **messinese** cambia volto con la costruzione delle banchine crocieristiche più grandi del Mediterraneo, uno scalo per navi RoRo all' avanguardia munito di vie di collegamento porto-autostrada e un nuovo porto commerciale in fase di costruzione. Di contro il porto di Milazzo rimane fermo al punto di partenza come se venti anni di gestione non fossero passati. Questi sono fatti incontrovertibili e credo che nessuno possa

smentirci. Al momento - prosegue sempre Sciotto - riceviamo in eredità le seguenti opere: un perimetro **portuale** costellato da piante esotiche, la chiusura del porto effettuata con una pregevole recinzione e dal cui interno fa bella mostra di sé una vasca da cui scaturisce una sorgente ad acqua zampillante. Al tempo stesso la parte adiacente al molo di sottoflutto su cui dovrebbe essere costruita una banchina iniziata e lasciata in abbandono nonostante da fonte **autorevole** sia stata fissata la ripresa dei lavori per la fine dell' estate scorsa. acciamo notare al commissario De Simone che a Siracusa, porto soggetto come il nostro a regolamento Sin , il 3 ottobre scorso è stata ultimata in meno di 2 anni una banchina lunga 270 metri e larga 50 realizzata con la stessa procedura adottata per la banchina adiacente al nostro molo di sottoflutto. Perché a Milazzo tutto resta bloccato? Eppure noi del Comitato da anni chiediamo all' **Autorità portuale** di operare su tre elementi fondamentali: dragaggio, banchine, collegamenti. In parole povere adottare lo stesso criterio con cui si era agito per il porto di **Messina**».

In realtà per poter parlare di infrastrutture occorre anche mettere ordine dal punto di vista urbanistico nel porto mamertino. E la questione del Piano regolatore del porto è troppo importante per continuare a farla passare in secondo piano. È fondamentale ad esempio comprendere il ruolo che l' ing. Amedeo Mallandrino ha avuto sulla nuova bozza al vaglio del Comitato **portuale** anche perché lo stesso in più occasioni ha ribadito di non conoscere la bozza venuta fuori nei mesi di giugno e luglio dello scorso anno a seguito anche delle riunioni tra **Autorità portuale** e sindaci dei Comuni di Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela, «né, men che meno, gli "atti formali di condivisione".

Soprattutto quest' ultima affermazione apre sicuramente nuovi scenari. Chi sta lavorando allora sulla pianificazione urbanistica dell' area **portuale** compresa tra Milazzo e la foce del torrente Niceto?(g.p.)

Porto di Tremestieri, nuova via Don Blasco e ora anche riqualificazione del torrente Bisconte: le tre opere del 2018

## Quei 130 milioni da tradurre subito in cantieri

*La giunta Accorinti, durante il convegno Ifel a Roma, strappa l'impegno del Governo per la "Zes"*

Lucio D' Amico Settantadue più ventisette più trenta: fanno quasi 130 milioni di euro. Sono le risorse disponibili con le quali si stanno finanziando i cantieri pronti per aprire, quelli del porto di Tremestieri e della "nuova via Don Blasco", e nel contempo, l'appalto in procinto di essere espletato, dopo la firma dell'assessore regionale uscente Maurizio Croce che ha consentito di sbloccare definitivamente il progetto di riqualificazione viaria e ambientale del torrente Bisconte. È una borsa piena di "contanti" quella che l'amministrazione comunale, in trasferta ieri a Roma, in occasione del convegno Ifel, porta con sé, nella convinzione di aver sistemato alcuni tasselli essenziali, in grado di rimettere in moto il settore dell'edilizia pubblica e, nello stesso tempo, di risolvere alcuni problemi storici della città, sul piano infrastrutturale e sul versante della messa in sicurezza del territorio.

Se durante il convegno romano dedicato al tema delle risorse ordinarie e aggiuntive per lo sviluppo dei Comuni, durante il quale sono stati presentati i Conti pubblici territoriali, si è discusso di criticità che riguardano l'intero Paese, l'occasione è stata colta dal sindaco Accorinti e dall'assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino, per incontrare il ministro con delega alla Coesione territoriale e al Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, con cui sono state affrontate «le due attuali priorità dell'Amministrazione: l'imminente consegna del progetto esecutivo per il porto di Tremestieri e l'attivazione della Zes».

Per il primo punto, sottolinea Signorino, «è stato chiesto l'intervento del Governo per la più spedita approvazione da parte del Genio civile opere marittime, così da avviare al più presto i lavori del nuovo porto». Per la Zona economica speciale è stato "strappato" l'impegno a De Vincenti di fare della Città metropolitana di Messina sede della Zona economica speciale: «Si punta a collegare la Zes all'attuale assetto del sistema portuale, che vede ancora Messina sede di Autorità portuale. Sul punto sarà necessario realizzare in tempi brevi un confronto con il Governo ma da De Vincenti - prosegue Signorino - abbiamo avuto un impegno preciso, che non può essere disatteso».

## - segue

---

Sul piano generale, «i dati dimostrano che il problema dello squilibrio strutturale tra Nord e Sud è principalmente politico e riguarda le scelte nazionali», ha affermato Accorinti nel suo intervento davanti ai rappresentanti del Governo e agli altri sindaci. Quali sono questi dati? Dopo almeno quindici anni di incremento del divario a vantaggio del Centro-Nord, solo nel 2015 sono ripartite le risorse per gli investimenti al Sud. A fronte del 34,4% di popolazione, la spesa del settore pubblico allargato nel Sud è solo il 28,8% del totale nazionale, col risultato che la spesa pubblica procapite è più bassa. Sulla componente investimenti, nel periodo 2000-2015, il settore pubblico ha speso 1.446 euro per persona al Centro-Nord e 1.306 euro al Mezzogiorno, contribuendo a incrementare il divario territoriale. Applicando alla spesa dello Stato e delle amministrazioni centrali il criterio perequativo della popolazione, le risorse "ordinarie" destinate al Sud (in molti casi sostanzialmente azzerate) avrebbero dovuto essere maggiorate di 1,63 miliardi l'anno per tutto il periodo 2000-2015, per un totale di oltre 26 miliardi.

«Le conclusioni del convegno confermano la correttezza della strategia che l'Amministrazione ha avviato per rilanciare l'economia a Messina - commenta Signorino - dovendo ridurre la spesa per onorare i debiti e riequilibrare le finanze comunali, abbiamo puntato alla qualità della progettazione per rilanciare il ciclo degli investimenti. Oggi ascoltiamo che la ripresa economica nazionale è sostenuta proprio dagli investimenti dei Comuni, che moltiplicano gli interventi e creano molta più occupazione dei grandi investimenti nazionali. «Alla luce di questo - ha aggiunto il sindaco - parlare di risorse aggiuntive è quasi una presa in giro, quando queste sono state di fatto sostitutive. E quando a spendere sono i soggetti nazionali (Rfi, Enel) questo non può essere imputato alla incapacità dei soggetti locali. Occorre una vera e coerente scelta governativa».

LO SVILUPPO DEL PORTO. Il presidente della Camera di Commercio del Sud-Est a confronto con il sindaco Ammatuna: «Può attrarre investimenti e nuove imprese»

## Pozzallo, Agen: «Entrerà nella Zona economica speciale»

*Un sistema con gli scali di Augusta, Catania e Siracusa*

Finanziamenti importanti, il primo è di 200 milioni di euro, ma anche il futuro dei porti siciliani passa attraverso la «Zes». È per questo che per Agen ed Ammatuna «Pozzallo non può restarne fuori».

Pinella Drago OO L' ingresso di Pozzallo nella Zona economica speciale che dovrebbe partire a breve con un primo finanziamento di 200 milioni di euro, previsto nel Decreto Sud in vigore dal 12 agosto scorso. Lo ha garantito ieri a palazzo La Pira il presidente della Camera di commercio del Sud-Est Pietro Agen nel corso di un incontro con il sindaco Roberto Ammatuna. A chiedere l' incontro la Confcommercio provinciale di Ragusa. Le assicurazioni sulla nascita della Zona economica speciale nel Sud-Est sono state date a metà dello scorso mese di settembre in un incontro a Catania dal ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti.

Da quel momento è partita la macchina destinata a dare un volto alla «Zes» della Sicilia orientale - prevista anche quella per la Sicilia occidentale - che coinvolge il sistema portuale e interportuale di Catania, Augusta e Siracusa per diventare punto di riferimento in tutto il territorio. Diversi i vantaggi che arriveranno per l' intera della parte sud orientale dell' isola: dal potenziamento dei sistemi portuali con una nuova centralità nel mare Mediterraneo per quel che riguarda i flussi commerciali internazionali e la possibilità di interscambi e di sviluppo per le imprese della Sicilia Orientale. Previste anche agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito di imposta al Sud. «Credo sia fondamentale che assieme alle altre tre realtà portuali di questa parte della Sicilia, quali Catania, Augusta e Siracusa, ci sia anche Pozzallo - ha detto Agen -, prima di andare avanti, abbiamo ritenuto importante confrontarci con l' amministrazione comunale di questa città.

Abbiamo trovato nel sindaco Ammatuna piena adesione e condivisione al progetto. Ci metteremo subito al lavoro perchè la "Zes" non sia solo a Catania, Siracusa ed Augusta ma anche a Pozzallo. È uno strumento importante ed è un attrattore di investimenti per nuove imprese».

## - segue

---

La cittadina marinara iblea, con il suo grande porto commerciale si avvia a vivere una nuova stagione e con essa anche l'intera provincia iblea perchè della «Zes», la Zona economica speciale, beneficerà l'intero territorio ibleo con un sviluppo che va oltre quello in atto. «La Sicilia può avere un futuro ed uno sviluppo economico soltanto se si potenziano le strutture portuali -afferma il sindaco Ammatuna - ed in particolare ritengo che il futuro del porto pozzaltese va inserito nella macro area Catania, Siracusa e Ragusa perchè per mettere in sicurezza la nostra struttura e per ampliare le banchine del porto occorre uno sforzo sinergico. Con piacere siamo pronti ad entrare a fare parte di questo progetto di sviluppo e siamo pronti a partecipare a tutte le riunioni tecniche che saranno necessarie per fare decollare la Zes della Sicilia orientale». Progettato per una movimentazione di cinquecentomila tonnellate di merce all'anno, ha già triplicato i numeri grazie ad un'intensa attività commerciale, che ha permesso di movimentare merci per più di 1 milione e mezzo di tonnellate, e ad un flusso passeggeri notevole. (\*PID\*)

I movimenti CapitaleMessina e Rete civica per le infrastrutture esprimono soddisfazione per gli impegni di Musumeci

## Svolta possibile per i porti dello Stretto

*I tre obiettivi: tutela dell' Authority, "Zes" e rinegoziazione dei rapporti con la Calabria*

«Bene Musumeci sull' **Autorità portuale**, ora serve lo stesso impegno per la "Zes" e per l' Area dello Stretto». Nel giorno dell' insediamento del nuovo presidente della Regione siciliana, i movimenti CapitaleMessina e Rete civica per le infrastrutture esprimono soddisfazione per gli impegni assunti da Nello Musumeci sul tema della **portualità** «La strategia è quella giusta - affermano Gianfranco Salmeri e Fernando Rizzo -, alla scadenza della proroga del 31 dicembre, Musumeci non conceda l' intesa necessaria per la nomina del presidente della futura **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Dopodiché, con le elezioni politiche dietro l' angolo, difficilmente il Governo provvederà di imperio all' accorpamento di **Messina** con Gioia Tauro e la situazione rimarrà congelata e rinviata ad una trattativa col nuovo Governo nazionale e con un ministro, che ci auguriamo sia più sensibile di Del Rio agli interessi del nostro territorio. Alla luce di questo scenario le speranze per la sopravvivenza della nostra **Autorità portuale** non sono perse».

Il discorso, però, si amplia ad altre due questioni. La prima riguarda la Zona economica speciale, introdotta con il decreto legge 91 del 20 giugno 2017, convertito in legge il 3 agosto.

«La legge 123 - ribadiscono Salmeri e Rizzo - prevede che si possano istituire al massimo due "Zes" per regione, su proposta del presidente della Regione interessata. **Messina**, quindi, rischia di soccombere rispetto a Catania-Augusta e Palermo, per cui è necessario intervenire subito: il nostro territorio non può perdere una così importante occasione di sviluppo. Registriamo con favore, comunque, la posizione del ministro De Vincenti che a Roma ha rassicurato la giunta Accorinti sul fatto che **Messina** avrà la sua "Zes". Speriamo che sia così, ma per avere la terza Zona economica speciale siciliana, bisognerà emendare la legge 123/17: che lo si faccia al più presto».

E poi il terzo nodo da sciogliere: «La rinegoziazione dei rapporti con la Regione Calabria riguardo all' Area dello Stretto, finora improntati ad un rassegnato spirito di subordinazione agli interessi calabresi. La collaborazione con la Calabria è per noi strategica, ma le politiche di tutela degli interessi reciproci devono essere simmetriche. A partire, ad esempio, dalla Conferenza interregionale per l' Area dello

Stretto, e dal suo Comitato tecnico. Infatti, la Conferenza ha sede a Reggio Calabria ed è presieduta dal presidente della Regione Calabria e anche il Comitato tecnico ha una sua legittimazione prevalentemente calabrese e andrà ad elaborare un Piano strategico nel quale già emerge il rischio della sottomissione economica e territoriale di **Messina** e della Sicilia agli interessi della Calabria. Per questo ci aspettiamo una decisa correzione di rotta ad opera del nuovo Governo regionale».(l.d.)

Documento di CapitaleMessina e Rete Civica per le Infrastrutture a firma di Gianfranco Salmeri e Fernando Rizzo

## "Bene Musumeci sull' Autorità Portuale. Ora impegno per ZES a Messina ed Area dello Stretto"

A seguire il documento di CapitaleMessina e Rete Civica per le Infrastrutture a firma di Gianfranco Salmeri e Fernando Rizzo: Soddisfazione per le dichiarazioni del neopresidente della Regione, raccolte dalla Gazzetta del Sud sul tema dell' Autorità portuale. La strategia è quella giusta: alla scadenza della proroga del 31 dicembre, Musumeci non conceda l' intesa necessaria per la nomina del presidente della futura Autorità portuale di Gioia Tauro. Dopodiché, con le elezioni politiche dietro l' angolo, difficilmente il Governo provvederà di imperio all' accorpamento di Messina con Gioia Tauro e la situazione rimarrà congelata e rinviata ad una trattativa col nuovo Governo nazionale e con un Ministro, che ci auguriamo più sensibile di Del Rio agli interessi del nostro territorio. Alla luce di questo scenario le speranze per la sopravvivenza della nostra Autorità portuale non sono perse. Ma, sul tema della portualità e dello sviluppo ci sono altri due questioni delle quali si dovrà occupare il nuovo Governo regionale, una aperta e l' altra da aprire. La prima riguarda la ZES. Come è noto il Governo con il Decreto Legge 91 del 20 giugno 2017 (cosiddetto Decreto Sud), convertito in legge il 3 agosto, ha introdotto le Zone Economiche Speciali, da individuare, nel Mezzogiorno, in zone collegate ad una area portuale, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative. L' introduzione delle ZES è uno strumento innovativo che può contribuire a rafforzare la prospettiva del Mezzogiorno quale piattaforma logistica per l' intera industria italiana, in virtù della crescente presenza cinese nel Mediterraneo e dell' aumento delle rotte asiatiche attraverso il canale di Suez. È, però evidente, che senza le necessarie infrastrutture di collegamento tra la Sicilia ed il resto d' Italia, il Corridoio "Berlino-Palermo", Ponte incluso, per intenderci, l' isola sarà inesorabilmente tagliata fuori. La legge 123/17 prevede che si possano istituire al massimo due ZES per regione, su proposta del presidente della regione interessata. Messina rischia di soccombere rispetto a Catania-Augusta e Palermo, già indicate in più occasioni dal Governo come sede delle future ZES in Sicilia; per cui è necessario intervenire subito: il nostro territorio non può perdere una così importante occasione di sviluppo. Registriamo con

## - segue

---

favore, comunque, la posizione del Ministro De Vincenti che ha rassicurato, come si può leggere oggi sul quotidiano cittadino, la Giunta Accorinti sul fatto che Messina avrà la sua ZES. Speriamo che sia così, ma per avere la terza ZES siciliana, bisognerà emendare la legge 123/17: che lo si faccia al più presto. L'altro tema che, a nostro avviso, il Presidente della Regione dovrà trattare, è quello della rinegoziazione dei rapporti con la Regione Calabria riguardo all'Area dello Stretto, finora improntati ad un rassegnato spirito di subordinazione agli interessi calabresi. La collaborazione con la Calabria è per noi strategica, ma le politiche di tutela degli interessi reciproci devono essere simmetriche. A partire, ad esempio, dalla Conferenza interregionale per l'Area dello Stretto, e dal suo Comitato tecnico. La Conferenza ha sede a Reggio Calabria ed è presieduta dal presidente della regione Calabria. Nel dicembre 2016 l'ufficio di Presidenza della Conferenza, riunitosi in Calabria e costituito dal Presidente, il calabrese Domenico Battaglia, dal vicepresidente, il calabrese Giuseppe Neri, dal segretario, il calabrese Maurizio Priolo, e dall'unico siciliano, l'allora presidente dell'ARS Giovanni Ardizzone, ha deliberato la costituzione del comitato tecnico della conferenza interregionale dell'Area dello Stretto. Un comitato la cui legittimazione è prevalentemente calabrese e che ha il compito di elaborare un piano strategico con al centro: 1) Autorità portuale, 2) Zona Economica Speciale, 3) Università, 4) Azienda Sanitaria interregionale, 5) Sviluppo turistico-culturale, 6) Logistica dell'attraversamento dello Stretto. Nelle linee guida del "piano strategico" elaborato dal Comitato emerge l'assoluta sottomissione economica e territoriale di Messina e della Sicilia, agli interessi della Calabria. E questo non è accettabile, per cui ci aspettiamo una decisa correzione di rotta ad opera del nuovo Governo regionale.

# La Sicilia

---

l' incontro. Il presidente della Camcom del Sud-Est a confronto con il sindaco e gli operatori commerciali coinvolti nello scalo

## Porto, adesso il futuro si chiama Zes Ammatuna: «La strada è tracciata ma solo se uniti avremo risultati»

Gianfranco Di MartinoPozzallo. Il porto è una struttura che ai fini commerciali ha le potenzialità per poter rendere cento volte di più e, in questo senso, la strada delle Zes, zone economiche speciali, sembra la migliore, anche se occorre comprendere se ci siano le condizioni per percorrerla. Il presidente della Camera di Commercio del Sud-Est, Pietro Agen, incontra il sindaco Roberto Ammatuna, ben disponibile a lavorare assieme al massimo vertice camerale per il potenziamento del porto, perché "se non si fa sistema, non si va da nessuna parte".

Si è già stilato un piano di lavoro, con l' incontro a breve con i vertici dell' **Autorità portuale** di Augusta, cui fa capo la struttura portuale pozzallese, per l' avvio di un percorso che porti alla realizzazione di importanti opere di potenziamento della struttura, prima fra tutte quelle relative alla messa in sicurezza. L' inserimento dell' area **portuale** Modica-Pozzallo e gli agglomerati circostanti, comprese le città vicine, nelle Zes resta l' obiettivo principale dell' azione dei due enti. Le zone economiche speciali possono diventare un veicolo fondamentale per la crescita e lo sviluppo economico territoriali **portuali** del Sud Italia, beneficiando di agevolazioni fiscali e semplificazione burocratica.

L' incontro di venerdì vuole rappresentare la prima tappa di un percorso che miri al rilancio ulteriore delle peculiarità dell' infrastruttura **portuale** che già da anni rappresenta un settore trainante dell' economia locale. "La Sicilia potrà avere un grande sviluppo - ha detto il sindaco Ammatuna - con il potenziamento delle sue strutture **portuali**".

Il presidente Agen è stato anche ricevuto presso la sede cittadina dell' Ascom, dal presidente provinciale dell' associazione, Gianluca Manenti, presente anche il presidente di Commerfidi Sicilia, Salvatore Guastella e l' ex presidente della Camera di commercio di Ragusa, Giuseppe Giannone. "Siamo convinti che soltanto attraverso un forte e deciso raccordo istituzionale si possa arrivare a tagliare il traguardo del rilancio del porto. ci stiamo impegnando tutti per il rilancio della struttura **portuale** a fini commerciali e turistici. La visita di Agen e l' interessamento della Camera di commercio del Sud-Est è già un primo importante segnale in tale direzione" sottolinea il presidente provinciale

Ascom, Gianluca Manenti.

Gli operatori economici che hanno da tempo investito sul porto, creando opportunità di sviluppo economico e posti di lavoro, guardano con interesse al ritrovato impegno istituzionale, dopo anni di silenzi ed abbandoni.

*GIANFRANCO DI MARTINO*

**Banco di Napoli e Autorità di sistema portuale creano un fondo-plafond**

## 1,5 mld per le Zes del Sud

**Scriveranno a finanziare iniziative imprenditoriali all'interno delle Zone economiche speciali delle regioni del Mezzogiorno. Ma il Parlamento deve ancora approvare i decreti attuativi. Gli operatori sperano di vederli entro l'anno**

**Roma.** Un fondo con un *plafond* (limite massimo) di 1,5 miliardi di euro per finanziare iniziative imprenditoriali all'interno delle Zone economiche speciali del Mezzogiorno, sempre che il decreto che le istituisca arrivi, si spera entro l'anno, prima dell'inizio della campagna elettorale. È il frutto dell'accordo che il Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale hanno firmato giovedì, nei locali dell'Istituto di credito di via Roma. Un miliardo e mezzo per il sostegno finanziario alle imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati, più altri supporti correlati all'impianto dei cantieri. Inoltre sono inclusi servizi di consulenza per l'elaborazione di piani d'investimento. La cornice è la legge 123/2017, che permette alle regioni del Mezzogiorno, e solo a loro, di fare richiesta di istituzione di una Zes, a condizione però che arrivi il decreto attuativo dal Parlamento. Le Zes «devono essere punto di sviluppo e aggregazione delle imprese del territorio votate all'export» secondo Francesco Guido, direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa San Paolo. Il fondo del Banco di Napoli deve garantire non solo finanziamenti «ma anche -continua Guido- percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione così come un terreno condiviso tra queste e gli hub dell'innovazione che abbiamo voluto a Napoli con la Federico II e a Bari con il Politecnico». «Dopo anni di incertezze anche da parte del settore bancario si delinea per la Campania l'avvio di una stagione di collaborazione», aggiunge il presidente dell'Autorità di sistema portuale campana, Pietro Spirito. Il numero delle Zes nel mondo è aumentato vertiginosamente negli ultimi vent'anni, più che quadruplicato: secondo i dati dell'Istituto di credito partenopeo, nel 1997 erano 845 in 93 Paesi, oggi sono 4 mila in 135 Stati. L'impatto economico generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari. In una Zes può concentrarsi fino al 40 per cento del totale dell'export di un Paese.

## Marina Cala de' Medici ripartono lavori alla diga



ROSIGNANO – Si è svolto presso il Porto turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici, l'incontro della 4<sup>a</sup> Commissione Consiliare "Urbanistica, demanio marittimo, edilizia privata, infrastrutture" del Comune di Rosignano Marittimo col professor Pierluigi Aminti, docente dell'Università di Firenze, alla presenza dell'AD e direttore del Cala de' Medici Matteo Italo Ratti, per l'aggiornamento sullo stato lavori per il consolidamento della diga di sopraflutto, al fine di limitare il fenomeno del passaggio dello spray marino durante le mareggiate, noto come overtopping. È stato, inoltre, firmato la settimana scorsa dalla Società Marina Cala de' Medici SpA, conclusosi il test sui lavori da effettuare condotto su una piccola porzione, il contratto per l'affidamento dei lavori di restauro delle pareti esterne dei box auto localizzati sempre lungo la diga foranea.

I lavori ai box auto in diga foranea prevedono il restauro del tamponamento ad arco, dei setti verticali e, successivamente, terminati tutti i lavori, la posa in opera di nuovi infissi. Nello specifico, i lavori di restauro del tamponamento ad arco prevedono: l'applicazione di uno strato di malta, il rinforzo con rete in fibra di vetro, un ulteriore strato di malta ed, infine, la posa in opera dell'intonacatura. Stesso procedimento verrà messo in atto per il restauro e rinforzo statico dei setti verticali di separazione tra i box, utilizzando, però, rete in fibra di PBO per il rinforzo.

Per quanto riguarda i lavori al piede della diga foranea partirà, invece, adesso la fase sperimentale del progetto, il cui avvio è stato posticipato di alcuni mesi nell'attesa di ottenere tutte le autorizzazioni necessarie. Ideata dal professor Aminti, che ha incontrato la 4<sup>a</sup> Commissione Consiliare, questa fase prevede un ulteriore allungamento della "berma" sommersa, dagli attuali 5 a 15 metri, portando

## - segue

---

la profondità da 8 a 3 metri (sono stati stoccati ad oggi presso il Pontile di Vada circa 1.467,16 delle ulteriori 20.000 tonnellate di massi con 4 camion che fanno la spola dalle cave fornitrici), nonché il monitoraggio del risultato ottenuto attraverso strumentazioni tecnologiche: quattro pali graduati alti 10 metri che sono già stati installati al Cala de' Medici e che permetteranno di misurare lo spray marino attraverso due telecamere ad altissima risoluzione collegate 24 ore su 24 col laboratorio del professor Aminti.

«La fase di sperimentazione – commenta Matteo Italo Ratti, AD e direttore portuale di Marina Cala de' Medici – durerà tutto l'inverno e si concluderà con la partenza della stagione balneare».

## Autorità portuale disponibile

«L' amministrazione comunale lavori, di concerto con l' Autorità portuale, alla stipula di un protocollo d' intesa e di un comodato d' uso finalizzati entrambi alla riqualificazione dei Molini Lo Presti». Un input giunge anche dalla politica. La dichiarazione è del consigliere Antonio Foti, il quale evidenzia che la disponibilità offerta dal commissario De Simone nelle scorse settimane al consiglio comunale lasciano ben sperare. Si mettano da parte polemiche sterili e concentriamoci sugli eventuali obiettivi da raggiungere. I Molini Lo Presti possono rappresentare davvero il volano di sviluppo per la portualità e non solo, ma anche per l' economia della nostra città».

L' ipotesi proposta dai commercianti

## Parcheggio ai Molini Forza Italia dice "sì"

Milazzo Forza Italia condivide la proposta dei commercianti di realizzare un grande parcheggio all' interno dei Molini Lo Presti ritenendo che tale intervento, oltre a salvare dal degrado l' immobile, consentirebbe di avviare tutta una serie di interventi di valorizzazione del centro cittadino.

«In questo momento i Molini - evidenziano i consiglieri Alessio Andaloro e Martina Maimone - sono legati da un vincolo in tribunale e, poi, dalla gestione dell' organo di liquidazione. Ma ciò non significa attendere l' esito di queste situazioni visto che la pianificazione può essere portata avanti d' intesa con l' **Autorità portuale** considerato che il commissario De Simone ha ribadito la sua disponibilità ad un percorso condiviso di sviluppo dell' ex opificio. Realizzare un parcheggio, assieme a tutta un' altra serie di cose permetterebbe di liberare il centro cittadino, da sempre ostaggio delle auto, e trasformarlo in un vero e proprio centro commerciale naturale, in grado di richiamare i visitatori che potrebbero viverlo in maniera meno caotica rispetto ad oggi e, quindi, poter fare shopping. E un centro trasformato in isola pedonale favorirebbe anche tante iniziative di richiamo.

L' auspicio - concludono i due consiglieri - è che le idee non restino sempre tali perché oggi la nostra città ha bisogno di uno scossone per uscire dal torpore nel quale si trova. È chiaro che senza iniziative ci ritroveremo con le consuete polemiche tra commercianti, costretti sempre più a stringere la cinghia, e amministratori comunali accusati di non creare occasioni di richiamo. Ma per realizzare eventi occorre anche razionalizzare il traffico. Non è possibile chiudere una strada e paralizzare tutte le altre. Da sempre - e Forza Italia non solo l' ha sempre detto, ma lo ha fatto con la pedonalizzazione di via Medici - sosteniamo che il centro di Milazzo può diventare una grande "isola pedonale" lasciando le auto fuori dal quadrilatero via Rizzo, via Crispi, Marina Garibaldi e via Piraino.

Ovviamente occorre un sito dove ospitare le vetture e quella dei Molini - concludono Andaloro e Maimone - è sicuramente il percorso più idoneo perché avremmo un vero e proprio Terminal non solo per chi va alle Eolie, ma per la città».

LA PAROLACHIAVE

## Imposta di sbarco

In alternativa all' imposta di soggiorno i Comuni con sede nelle isole minori o nel cui territorio insistono isole minori possono adottare un' imposta di sbarco che viene riscossa insieme al prezzo del biglietto da parte delle compagnie di navigazione che forniscono i collegamenti di linea.

Fino ad oggi questa possibilità è stata utilizzata da una ventina di Comuni fra cui Capri, Anacapri, Ponza, Ventotene e La Maddalena.

## El puerto de Singapur mueve 27,7 millones de contenedores hasta octubre

El puerto de Singapur movió 519 millones de toneladas en los diez primeros meses del año, lo que supone un crecimiento del 5,9% respecto al mismo periodo del 2016 (490,6 millones de toneladas).

En volumen de contenedores, el tráfico del puerto de la ciudad Estado se situó en 27.731.300 unidades (teu) en enero-octubre, un aumento del 8,5% en comparación con el mismo acumulado del anterior ejercicio.



*El volumen de contenedores del puerto asiático ha crecido el 8,5%*