



## Dai Porti:

- **Correttivo Porti** (Informazioni marittime, La Repubblica, Il Nautilus, Informare, Informatore Navale)
- **Economia Marittima** (Gazzetta Marittima)

## Trieste:

"...consorzio sviluppo economico..."(Messaggero Marittimo, Informare)

## Genova:

"...Quattordici miliardi investiti..."(Il Nautilus)

## Ancona:

"...Cooperazione AdSP Tirreno e Adriatico..."(Ansa, Civonline)

## Livorno:

"...Non solo crocieristi..." (Il Telegrafo)

"...Spediti in Uruguay 400 vagoni..." (Il Telegrafo)

## Taranto:

"...Piastra portuale..."(Ferpress)

"...Zone Economiche Speciali..."(Il Quotidiano di Puglia)

## Bari:

"...Segretario Generale AdSP per altri 2 anni..."(Brindisi Report, Newspam, Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo quotidiano di Puglia)

"...Assemblea nazionale dei cerealisti..."(Informazioni Marittime)

## Messina:

"...campagna dei sindacati a favore dell'AdSP..."  
(Normanno, Tempo stretto)

"...via ai lavori di gdragaggio..."(Gazzetta del sud)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Messaggero Marittimo

# Informazioni Marittime

## Il "correttivo porti" passa alla Camera



di Paolo Bosso

Stanno per arrivare importanti novità sul lavoro nei porti e sulla composizione dei Comitati di gestione, il quale rafforza sempre più il suo ruolo regolativo, a scapito dei giochi politici. **Approdato in Parlamento a settembre**, il "correttivo porti" è stato **approvato** dalla IX Commissione Trasporti della Camera, presieduta dal deputato del Pd Michele Meta, e ora dovrà essere esaminato dal Consiglio dei ministri per il via libera definitivo. Si tratta di uno schema di decreto legislativo che modifica la riforma dei porti (169/2016), dà **più poteri al presidente sull'organizzazione del lavoro portuale**, caratterizza "tecnicamente" il Comitato di gestione, l'organo che delibera e regola le quindici Autorità di sistema portuale (Adsp) italiane, e riordina il processo di classificazione dei porti. Si va verso la centralizzazione dei poteri, un modello di governance lontano dalle "spa" **auspiccate dal governatore della Liguria, Giovanni Toti**.

**Lo schema di decreto di modifica della 169/2016**

**Lavoro portuale** Sentito il ministero dei Trasporti, il presidente dell'Adsp adotta il "Piano dell'organico del porto", che va aggiornato ogni 3 anni. È un documento «di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto» per le imprese ex articolo 17 (della legge 84/94). Sulla base del piano, il presidente può adottare il piano di formazione e riqualificazione professionale che verrà **finanziato con una quota non superiore al 15 per cento** delle entrate fiscali. L'intervento serve a facilitare pensionamenti, prepensionamenti e riduzione dell'organico, andando a utilizzare l'Agenzia del lavoro portuale - lì dov'è istituita, per ora a Livorno, Trieste, Gioia Tauro e Taranto - o programmi di riqualificazione/formazione per gestire gli esuberanti. «Secondo le previsioni dello schema, l'attivazione di queste misure è assegnata ai presidenti delle Adsp, ma richiederà il coinvolgimento attivo del sindacato, a partire dall'individuazione dell'organico del porto in termini dimensionali quale strumento ricognitivo e per la valorizzazione del lavoro portuale in termini di qualità, efficienza e professionalità, tutti requisiti fondamentali per la competitività dei nostri porti», commenta il segretario Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi.

**Comitato di gestione** Nell'organismo pubblico in cui convogliano tutte le decisioni dell'Autorità di sistema non possono essere designati sindaci e presidenti di Regione, e in generale «coloro che rivestono incarichi di componente di organi di indirizzo politico amministrativo». In altre parole, Comune e Regione devono essere rappresentate da persone che non hanno incarichi nei Consigli comunali o regionali

**Piano regolatore portuale** Si sta cercando un modo per velocizzare l'approvazione dei Piani regolatori portuali, troppo spesso impantanati nella burocrazia, dovuta soprattutto a una vasta consulenza, allargata praticamente a ogni istituzione che abita e circonda il porto. Per questo, si sta cercando di limitare il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale. La semplificazione del "decisore", il Comitato di gestione, potrebbe costituire un primo passo.

### Nuova classificazione dei porti

- Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- Categoria II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle Autorità di Sistema portuale (AdSP);
- Categoria III, porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza interregionale e regionale.

## Autorità portuali Niente caccia alle poltrone nei comitati

Francesco Forte

L'origine del correttivo alla riforma della legge sui porti, varata nell'agosto del 2016, è dovuta al fallimento del referendum costituzionale, che la riforma del 2016 dava ottimisticamente per acquisito, e alla necessità di riscrivere alcune norme alla luce dell'invarianza costituzionale sulle competenze regionali.

Quanto invece non deve essere messa a rischio, con un passo indietro che sarebbe davvero improvido, è la scelta di governance delle nuove autorità di sistema portuale sotto il profilo della composizione del Comitato di gestione. Il via libera di ieri al cosiddetto "correttivo porti" impegna il governo a procedere con celerità su un argomento di importanza fondamentale per i destini dei nostri scali. Vorrei concentrare l'attenzione, fra i vari temi messi sul tavolo da questo documento, su alcuni elementi specifici.

La razionalizzazione dei componenti del vecchio Comitato portuale non ha voluto infatti soltanto eliminare i rappresentanti delle imprese e dei lavoratori (spesso operanti come club privé in un conflitto di interessi permanente che non di rado ha caratterizzato il fun-

zionamento delle Autorità portuali), ma ha inteso pure costituire un vero e proprio consiglio di amministrazione dell'AdSP, composto da soggetti professionalmente competenti, i quali, pur designati dalle amministrazioni interessate (Sindaci o Presidenti di Regione), devono aiutare il Presidente (e il rappresentante dell'Autorità marittima) nella gestione collegiale dell'ente, e non "controllarne" l'attività. Tanto è vero che la norma parla di persone "designate" dalle Regioni e dai Comuni, e non da loro "rappresentanti". E soprattutto ne individua espressamente requisiti di professionalità (comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale) identici a quelli stabiliti per il Presidente dell'AdSP. Regioni e Comuni hanno un potere di nomina dei membri del Comitato di gestione, ma lo devono esercitare in coerenza con l'assoluta necessità di affiancare al Presi-

dente persone dotate di specifiche professionalità e competenze. Diversamente, si rischia di costituire AdSP di fatto interamente gestite dal solo Presidente e/o Segretario generale, con l'ulteriore pericolo che invece sia la struttura dell'AdSP a gestire la stessa ove prevalesse una scelta di tipo "politico" sui nomi dei due soggetti di vertice. Oppure si rischia di avere un'AdSP di fatto monocratica, nella quale il Comitato di gestione diventa il luogo nel quale si confrontano – e al peggio si contrappongono – le istanze del porto e quelle (per definizione ben più politiche) delle istituzioni locali.

Esiste quindi un valore di collegialità tecnica irrinunciabile, rispetto al quale recenti estemporanee richieste di "dar voce" alle istanze degli enti locali mi paiono mal poste e soprattutto molto pericolose per l'autorevolezza e il tasso di competenza richiesto a enti così importanti come le AdSP. Tan-

to più perché Sindaci e/o Presidenti di Regione non solo sono soggetti politicamente eletti, e verosimilmente sono (o dovrebbero essere) già molto occupati ad assolvere i gravosi compiti che i cittadini elettori hanno chiesto loro di svolgere. Ma devono rafforzare la competenza di enti che hanno quali interlocutori operatori privati sempre più forti e globali, che conoscono fin troppo bene il loro settore ed esercitano il proprio potere di mercato nei confronti del territorio e del porto in misura verosimilmente sempre più crescente. L'esperienza finora registrata nelle nuove AdSP non sempre è coerente con questo disegno. Ma i porti non possono permettersi ulteriori sacrifici in termini di efficienza e autorevolezza a vantaggio di una apparente "caccia alle poltrone" che davvero non ha nulla a che vedere con la riforma portuale.

— \* docente di Diritto dell'Unione Europea

# Il Nautilus

---

## LAVORO PORTUALE: UILTRASPORTI, UN PASSO IN AVANTI



ROMA – “Esprimiamo una cauta soddisfazione per il parere espresso dalla IX Commissione della Camera sullo schema correttivo porti preso in esame per l’iter legislativo di approvazione”. È il commento del Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi sull’esito della consultazione in Commissione Trasporti della Camera sullo schema di decreto legislativo di modifica della [riforma dei porti](#), d.lgs169/2016, del Ministero dei Trasporti.

“I porti italiani sono i principali motori di sviluppo dell’economia del Paese ed hanno urgente bisogno di strumenti legislativi efficaci per valorizzare appieno le proprie potenzialità, operando in un mercato internazionale altamente specializzato e competitivo, nel quale il lavoro è una componente essenziale.

“Occorrono pertanto misure adeguate – spiega Tarlazzi – come quelle previste nel correttivo porti, perché si intervenga sulla riconversione, riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori portuali coinvolti nei processi di cambiamento o di trasformazione tecnologica dei traffici, e per agevolarne l’esodo pensionistico anticipato, essendo il lavoro sulle banchine particolarmente faticoso ed impegnativo.

“Secondo le previsioni dello schema, l’attivazione di queste misure è assegnata ai presidenti delle AdSP, ma richiederà il coinvolgimento attivo del sindacato, a partire dall’individuazione dell’organico del porto in termini dimensionali quale strumento ricognitivo e per la valorizzazione del lavoro portuale in termini di qualità, efficienza e professionalità, tutti requisiti fondamentali per la competitività dei nostri porti”.

## **Uiltrasporti, passo in avanti in materia di lavoro portuale**

*Tarlazzi: cauta soddisfazione per il parere espresso dalla IX Commissione della Camera sullo schema correttivo porti*

Ieri la Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati ha proseguito l'esame dello schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, esprimendo parere favorevole con condizioni e osservazioni.

Uiltrasporti ha accolto con favore l'esito del passaggio del testo in Commissione relativamente alle disposizioni sul lavoro portuale: «esprimiamo - ha spiegato il segretario generale dell'organizzazione sindacale, Claudio Tarlazzi - una cauta soddisfazione per il parere espresso dalla IX Commissione della Camera sullo schema correttivo porti preso in esame per l'iter legislativo di approvazione. I porti italiani - ha sottolineato - sono i principali motori di sviluppo dell'economia del Paese ed hanno urgente bisogno di strumenti legislativi efficaci per valorizzare appieno le proprie potenzialità, operando in un mercato internazionale altamente specializzato e competitivo, nel quale il lavoro è una componente essenziale».

«Occorrono pertanto - ha proseguito Tarlazzi - misure adeguate, come quelle previste nel correttivo porti, perché si intervenga sulla riconversione, riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori portuali coinvolti nei processi di cambiamento o di trasformazione tecnologica dei traffici, e per agevolarne l'esodo pensionistico anticipato, essendo il lavoro sulle banchine particolarmente faticoso ed impegnativo».

«Secondo le previsioni dello schema - ha ricordato il segretario generale della Uilt - l'attivazione di queste misure è assegnata ai presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, ma richiederà il coinvolgimento attivo del sindacato, a partire dall'individuazione dell'organico del porto in termini dimensionali quale strumento ricognitivo e per la valorizzazione del lavoro portuale in termini di qualità, efficienza e professionalità, tutti - ha concluso Tarlazzi - requisiti fondamentali per la competitività dei nostri porti».

## LAVORO PORTUALE: UILTRASPORTI, UN PASSO IN AVANTI



Roma, 23 novembre 2017 – “Esprimiamo una cauta soddisfazione per il parere espresso dalla IX Commissione della Camera sullo schema correttivo porti preso in esame per l'iter legislativo di approvazione”. È il commento del Segretario Generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi sull'esito della consultazione in Commissione Trasporti della Camera sullo schema di decreto legislativo di modifica della riforma dei porti, d.lgs.169/2016, del Ministero dei Trasporti.

“I porti italiani sono i principali motori di sviluppo dell'economia del Paese ed hanno urgente bisogno di strumenti legislativi efficaci per valorizzare appieno le proprie potenzialità, operando in un mercato internazionale altamente specializzato e competitivo, nel quale il lavoro è una componente essenziale.

“Occorrono pertanto misure adeguate – spiega Tarlazzi – come quelle previste nel correttivo porti, perché si intervenga sulla riconversione, riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori portuali coinvolti nei processi di cambiamento o di trasformazione tecnologica dei traffici, e per agevolare l'esodo pensionistico anticipato, essendo il lavoro sulle banchine particolarmente faticoso ed impegnativo.

“Secondo le previsioni dello schema, l'attivazione di queste misure è assegnata ai presidenti delle AdSP, ma richiederà il coinvolgimento attivo del sindacato, a partire dall'individuazione dell'organico del porto in termini dimensionali quale strumento ricognitivo e per la valorizzazione del lavoro portuale in termini di qualità, efficienza e professionalità, tutti requisiti fondamentali per la competitività dei nostri porti”.

## Èconomia marittima e cambiamenti il Gotha della portualità s'interroga

Con la prevista partecipazione del ministro Delrio e del sottosegretario Russo, al LEM saranno trattati i temi delle zone franche, dell'invecchiamento dei lavoratori e dell'evoluzione del sistema delle crociere

LIVORNO - Ci sarà il Gotha dello shipping e della portualità nei giorni 14 e 15 dicembre al LEM (palazzo dei portuali in via San Giovanni) per tre tavoli di lavoro coordinati sul tema. "Oggi per domani: prospettive e cambiamenti necessari all'economia marittima". Il ponderoso workshop nasce per iniziativa della Spedimar, la cui presidente Gloria Dari sarà anche moderatrice del primo tavolo, mentre il secondo sarà moderato da Francesca Marcucci.

Tre tavoli dunque, su un programma che è ancora in fase di affinamento ma già si conferma su temi della massima attualità.

Primo tavolo: "Zone franche e Zes" con interventi a livello nazionale del presidente di Assoport Zeno D'Agostino, del direttore generale delle Dogane Teresa Alvaro, del presidente di Fedespedi Roberto Alberti e del presidente di Confetra Nereo Marcucci. In chiave locale sono previste relazioni di Yari De Filicaia (segretario del circolo livornese Economia del mare) Lorenzo Bacci (sindaco di Colle-

salveti) e del presidente dell'AdSP del Tirreno settentrionale Stefano Corsini. Secondo tavolo: "Innovazione e invecchiamento della

popolazione lavorativa. binomio possibile?". Previsto ed auspicato il saluto del ministro Graziano Delrio. Interventi del professor Emanuele Massagli (università di Bergamo), Daniele Grifoni (terminal Lorenzini) Luca Becce (terminal Darsena Toscana) e chiusura dei lavori affidata al ministro Delrio. Terzo tavolo: "Evoluzione del sistema delle crociere". Le relazioni saranno affidate al sindaco di Livorno Filippo Nogarini su programmazione del waterfront. Previsti interventi dell'armamento Onorato, di Alessio Ciampini (relazione porto-città, 7ª commissione Comune) di Massimo Provinciali (segretario generale AdSP e presidente della Porto 2000 su criticità ed opportunità) e sulla visione strategica del MIT (sottosegretario Ivano Russo). I panel sono ancora integrabili con altre partecipazioni in via di definizione.

## Al via il Consorzio sviluppo economico area giuliana Porto, logistica e la manifattura fanno rinascere la zona «ex Ezit»

TRIESTE - Si è costituito nella sede dell'Autorità portuale triestina, il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana, che andrà a sostituire nelle competenze il vecchio Ente per la Zona Industriale di Trieste (Ezit). Un altro passo avanti nel piano di rilancio del porto e dell'economia giuliana nel complesso. Come è stato nelle fasi più brillanti della storia di Trieste, dallo scalo - con la gestione delle aree retroportuali ex Ezit - può ripartire da oggi la capacità di attrarre nuove aziende e generare nuovo sviluppo e

posti di lavoro. Il Consorzio ha la natura di ente pubblico economico e vede la partecipazione, oltre all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, dei comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle Do'ina.

Dal punto di vista patrimoniale, il "nuovo Ezit" avrà un fondo di dotazione iniziale pari a 100 mila euro. La presidenza dell'organismo spetterà a Zeno D'Agostino, e l'Autorità di Sistema avrà la maggioranza

(continua in ultima pagina)



Zeno D'Agostino

### Porto logistica

del Consorzio pari al 52%, mentre ai tre Comuni spetterà il restante 48%, suddiviso in 3 parti uguali.

«È un grande momento perché si completa uno dei tasselli importanti dello sviluppo complessivo del territorio che fa riferimento al porto. È parte di un processo importantissimo di integrazione di tutte le dinamiche che riguardano lo sviluppo dello scalo, dei punti franchi e delle zone industriali. Finalmente il Consorzio torna ad essere un punto di forza, motore di sviluppo e dinamismo economico del territorio. Da qui parte veramente il futuro dello scalo come lo intendiamo noi» ha

commentato Zeno D'Agostino, presidente del porto e del nuovo consorzio.

Obiettivo primario del nuovo organismo consortile sarà quello di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività e iniziative produttive e imprenditoriali, di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche sul territorio giuliano, nonché la gestione degli incentivi e la consulenza alle imprese per la redazione di progetti per accedere ai fondi europei.

Ci sarà un focus fortemente orientato all'innovazione e al supporto tecnologico a favore degli insediati, e si promuoverà, anche al di fuori dell'agglomerato industriale, la prestazione di servizi riguardanti la ricerca tecnologica, la proget-

tazione, la sperimentazione, l'acquisizione di conoscenze di assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa al progresso e al rinnovamento tecnologico. Non mancherà infine l'attenzione per i giovani imprenditori attraverso la promozione e creazione di fabbriche-laboratorio per l'avvio di nuove attività produttive.

Tra i compiti del nuovo ente vi sarà anche l'amministrazione del Punto Franco Industriale. Non a caso, nella concezione di D'Agostino, «il rapporto con il nuovo Ezit è importantissimo per l'attività portuale legata allo sviluppo industriale e manifatturiero, in un'ottica strategica che vede il punto franco come elemento di forza e di nuova attrattività per il territorio regionale».

«Il nuovo consorzio - ha detto

Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, a margine della firma - permetterà al territorio di poter disporre, anche con i punti franchi, di tutti i mezzi per conseguire l'obiettivo della crescita economica e di nuovi posti di lavoro».

Come ha sottolineato la presidente, si tratta di un passaggio fondamentale per la crescita della città e della regione «perché, oltre al piano di sviluppo della portualità e delle infrastrutture, adesso mettiamo in campo anche questo progetto di rilancio dell'area ex Ezit».

«Un consorzio industriale - ha concluso la Serracchiani - nel quale entrano a pieno titolo il porto e i Comuni del territorio e che quindi parte con il piede giusto perché ha la possibilità di diventare un luogo di rilancio della città e dell'intera regione».

# Informare

---

## **Costituito il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana**

*Sostituirà nelle competenze il vecchio Ente per la Zona Industriale di Trieste*

Oggi è stato costituito il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana, che andrà a sostituire nelle competenze il vecchio Ente per la Zona Industriale di Trieste (Ezit). Il Consorzio ha la natura di ente pubblico economico e vede la partecipazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dei Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle-Dolina.

Dal punto di vista patrimoniale, il "nuovo Ezit" avrà un fondo di dotazione iniziale pari a 100 mila euro. La presidenza dell'organismo spetterà a Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, e l'Autorità di Sistema avrà la maggioranza delle quote del Consorzio pari al 52%, mentre ai tre Comuni spetterà il restante 48%, suddiviso in tre parti uguali.

Obiettivo primario del nuovo organismo consortile sarà quello di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività e iniziative produttive e imprenditoriali, di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche sul territorio giuliano, nonché la gestione degli incentivi e la consulenza alle imprese per la redazione di progetti per accedere ai fondi europei.

Inoltre ci sarà un focus fortemente orientato all'innovazione e al supporto tecnologico a favore degli insediati, e si promuoverà, anche al di fuori dell'agglomerato industriale, la prestazione di servizi riguardanti la ricerca tecnologica, la progettazione, la sperimentazione, l'acquisizione di conoscenze di assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa al progresso e al rinnovamento tecnologico. Non mancherà infine l'attenzione per i giovani imprenditori attraverso la promozione e creazione di fabbriche-laboratorio per l'avvio di nuove attività produttive.

«Oggi - ha sottolineato D'Agostino - è un grande momento perché si completa uno dei tasselli importanti dello sviluppo complessivo del territorio che fa riferimento al porto. È parte di un processo importantissimo di integrazione di tutte le dinamiche che riguardano lo sviluppo dello scalo, dei punti franchi e delle zone industriali. Finalmente il Consorzio torna ad essere un punto di forza, motore di sviluppo e dinamismo economico del territorio. Da qui parte veramente il futuro dello scalo come lo intendiamo noi».

Specificando che tra i compiti del nuovo ente vi sarà anche l'amministrazione del Punto Franco Industriale, D'Agostino ha evidenziato che «il rapporto con il nuovo Ezit è importantissimo per l'attività portuale legata allo sviluppo industriale e manifatturiero, in un'ottica strategica che vede il punto franco come elemento di forza e di nuova attrattività per il territorio regionale».

## Il Nautilus

---

### Delrio: “Quattordici miliardi investiti a Genova per opere infrastrutturali”



GENOVA – Il ministro Delrio ha partecipato all’iniziativa “Connettere l’Italia. Genova: futuro in corso” organizzato da Università di Genova, Contrasporto e Primocanale per fare il punto sullo sviluppo infrastrutturale e trasportistico di Genova e della Liguria.

“La Liguria – ha precisato Delrio – ha caratteristiche di connettività molto basse rispetto al resto del paese e per questo bisogna intervenire. Opere come la diga foranea, il Terzo Valico e la Gronda sono fondamentali in questo senso”.

Al Convegno erano presenti il presidente dell’Autorità di Sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini e il presidente di Msc Gianluigi Aponte che ha ribadito la necessità di avere al più presto le diverse infrastrutture per non perdere la competitività con le altre realtà europee: “Quando ci saranno le diverse opere penso che il traffico portuale potrà essere triplicato o addirittura quadruplicato”.

## Porti: cooperazione Autorità sistema Tirreno e Adriatico

La firma dell'accordo domani a Civitavecchia



(ANSA) - ANCONA, 23 NOV - Un accordo di cooperazione fra l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e quella del mare Adriatico centrale sarà firmato domani, 24 novembre, a Civitavecchia dai rispettivi presidenti, Francesco Maria di Majo e Rodolfo Giampieri. L'intesa sarà siglata a margine del convegno "The role of Mediterranean ports in the future of European transports corridors", a cui parteciperanno rappresentanti dell'Unione europea, della Croazia, del Governo italiano, della Regione Lazio, Marche, Abruzzo e degli imprenditori.

Per Giampieri si tratta di "un accordo strategico che unisce trasversalmente Adriatico e Tirreno centrale creando un percorso privilegiato fra Spagna e Croazia, Albania, Grecia e Turchia attraverso i porti di Civitavecchia, Ortona e Ancona. Una proposta di sviluppo che integra sempre di più i nostri territori all'interno delle reti logistiche comunitarie".

### Nencini in visita all'Adsp per il convegno sul ruolo futuro dei porti nel Mediterraneo

*Sarà preceduto dalla firma dell'accordo di collaborazione tra il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale Rodolfo Giampieri*

CIVITAVECCHIA - Il Vice Ministro dei Trasporti Riccardo Nencini è atteso in porto per il convegno "The role of Mediterranean Ports in the future of European Transport Corridors".

Un evento che si terrà domani alle 9,30 presso la sala convegni dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Si parlerà del Mediterraneo e del ruolo che i suoi porti rivestiranno nel futuro nell'ottica dello sviluppo.

Una giornata importante perché il convegno sarà preceduto dalla firma dell'accordo di collaborazione tra il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale Rodolfo Giampieri. Le due Authority sottoscriveranno e illustreranno il progetto.

Nel corso dei lavori interverranno il vice presidente del Parlamento Europeo David Sassoli, rappresentanti della Regione Lazio, della Regione Marche e della Regione Abruzzo e altri rappresentanti del settore marittimo. Nella prima sessione di lavoro si parlerà dello stato del network centrale e del suo potenziale di sviluppo positivo nel Mediterraneo. Nella seconda sessione si parlerà degli scenari che si prospettano per i porti del Mediterraneo nel futuro del network TEN - T.

## IL COMUNE

### Il sindaco Nogarin «Non solo crocieristi La sfida da vincere»

**IL SOGNO** di far diventare Livorno una città turistica appartiene anche all'amministrazione comunale livornica. Lo stesso sindaco Filippo Nogarin, anche ieri, ha pubblicato un post sul proprio profilo Facebook sul tema. «Se Livorno vuole vincere la sfida del turismo – ha scritto –, diventa fondamentale invogliare le persone che scendono dalle navi da crociera a visitare la nostra bella città. L'infopoint che abbiamo deciso di allestire all'Alto fondale in collaborazione con Confesercenti, Cna e Porto 2000, proprio là dove ogni anno sbarcano un milione di persone, rappresenta il primo passo verso un cambio radicale di mentalità. Livorno – ha aggiunto – deve smettere di considerarsi solo la porta sul mare della Toscana o una città di passaggio. La nostra è una città unica, con potenzialità ancora inesprese e angoli di storia, arte e cultura tutti da scoprire. Con questo nuovo presidio informativo vogliamo aiutare i visitatori ad innamorarsi di Livorno».

**NEI GIORNI** scorsi aveva evidenziato ancora una volta il tema in occasione della rivoluzione del sistema di raccolta e smaltimento rifiuti. «Perché noi puntiamo a una doppia rivoluzione – ha scritto –: trasformare Livorno in una città a vocazione turistica ricettiva e creare un modello di gestione dei rifiuti virtuoso. Questo è il sistema di gestione che abbiamo scelto per Livorno aumentando anche la pulizia e il decoro della città. Mentre per gli albergatori, i gestori dei locali e i ristoratori stiamo studiando soluzioni ad hoc per rispondere alle loro esigenze particolari».



**SINDACO**  
Filippo Nogarin

# L'entrata in scena di Aponte mette il turbo a Darsena Europa

*Il blitz dell'armatore Msc stimolo per Corsini a far presto e bene*

**DARSENA Europa**, primo "step" della piattaforma che ribalterà verso il mare il porto dei container. In attesa che si chiuda la prima fase della gara, con le dichiarazioni ufficiali di interesse a partecipare da parte dei gruppi terminalisti, la recente uscita dell'armatore Gianluigi Aponte ha messo a rumore tutto il mondo dello shipping. Secondo gruppo al mondo nel settore dei container, la Mediterranean Shipping Company (Msc) di Aponte è un colosso che da solo fa la storia del trasporto marittimo. E se Aponte è venuto personalmente a Livorno per parlarne con Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale, vuol dire che l'impegno è ai massimi livelli. E Corsini l'ha recepito esattamente per quello che è: uno stimolo a far presto e bene.



**RE DELLE CROCIERE** L'armatore sorrentino elvetico Gianluigi Aponte

**IL PANORAMA** del prossimo futuro per il settore dei container Livorno si sta dunque chiarendo. Primo punto: la gara per la Darsena Europa, che sarà totalmente diversa dal progetto della piattaforma Europa, ha già almeno due importanti contendenti: la Msc di Aponte («Per il momento da sola» ha chiarito l'armatore) e i cinesi del colosso degli investimenti sulla logistica China Railway International, tirati in ballo dalla Compagnia portuali. Difficile pensare che ai due contendenti non se ne aggiungeranno altri, anche perché il principale terminal container livornese, il Tdt (Terminal Darsena Toscana) ha come soci importanti i gruppi privati Neri e

**VERSO LA CORDATA**  
L'imprenditore sorrentino a caccia di partner: tra i papabili c'è Lorenzini

Negni che più volte si sono dichiarati pronti a farsi sotto. L'interrogativo del momento parte da questi elementi per approfondire il tema più concreto: quello delle possibili alleanze. Se Aponte ha calcolato, nella sua dichiarazione, il termine «Per il momento Msc da sola», è abbastanza logico pensare che l'armatore stia creando una

cordata. Con chi, fa parte dei giochi internazionali che coinvolgono le grandi disponibilità di risorse "cash" dei Fondi d'Investimento; ma possono coinvolgere anche realtà già consolidate nel territorio, come gli stessi terminalisti Lorenzini - oggi socio - e perché no, anche il Tdt, dove la Msc ha lavorato per anni e ha apprezzato la qualità del management e del lavoro. Non è nemmeno un mistero che secondo gli esperti del terminalismo, una volta che partirà la Darsena Europa i due terminal container della Darsena Toscana non avranno più senso se non come banchine ed aree ro/ro e "mul-



### Il colosso cinese

Oltre ad Msc ci sono i cinesi del colosso degli investimenti sulla logistica China Railway International, tirati in ballo dalla Compagnia portuali

### I big di casa nostra

Il Terminal Darsena Toscana ha come soci importanti i gruppi privati Neri e Negri (Livorno e Genova) che più volte si sono dichiarati pronti a farsi sotto

tipurpose". Un'alleanza che consenta a entrambi i terminalisti dei container di attestarsi sulla Darsena Europa sarebbe nella logica delle cose: in un'unica società forse, anche se l'ipotesi al momento si spinge un po' troppo in avanti. Da rilevare che il solo annuncio di Aponte di voler puntare su Livorno ha dato un forte impulso positivo anche all'interporto Vespucci. Che in questi giorni sta raccogliendo dichiarazioni di interesse per la cessione delle ultime aree rimaste libere, e vede il suo futuro di retroporto nettamente in positivo.

A.F.

### IL FUTURO DELLE BANCHINE

UNA VOLTA CHE PARTIRÀ LA DARSENA EUROPA I DUE TERMINAL CONTAINER DELLA DARSENA TOSCANA NON AVRANNO PIÙ SENSO SE NON COME BANCHINE ED AREE RO/RO E "MULTIPURPOSE"

**FRONTE DEL PORTO** DOPO LA VISITA DELL'AMBASCIATORE LASARTE

## Spediti in Uruguay 400 vagoni

QUATTROCENTO vagoni merci, opportunamente sottoposti a refitting, sono la più importante spedizione avvenuta nel recente passato dal porto verso l'Uruguay. E adesso, dopo la recente visita dell'ambasciatore di Montevideo dottor Gaston Lasarte, il console livornese Silvio Fancellu sta firmando con la Compagnia dei portuali una seconda, importante spedizione: altri 150 vagoni che partiranno dalle nostre banchine per Montevideo. Sono un contributo importante alla modernizzazione della tratta ferroviaria dell'Uruguay che servirà il nuovo sito produttivo della multinazionale UPM collegandolo al porto di Montevideo; da dove la cellulosa partirà vi mare alla volta di Livorno.

GLI ACCORDI con la Compagnia portuali fanno parte di un consolidato rapporto di collaborazione, rivitalizzato grazie anche al potenziamento della linea di navigazione con il sud America della Msc di Gianluigi Aponte che scala il terminal Lorenzini. Sembra sempre più probabile che la cellulosa possa viaggiare anche in container oltre che nelle tradizionali navi "bulk": e la linea di Msc è una chance importante per il nostro porto. La prossima settimana dovrebbe concretarsi l'accordo tra la UPM, il governo uruguaiegn e la Compagnia portuali per l'operazione treni; che sarà poi seguita, secondo il console Fancellu, anche da ulteriori rapporti sui temi della logistica.

A.F.



**PATTI** L'ambasciatore Gaston Lasarte con il presidente Stefano Corsini e il console Silvio Fancellu

## Porto di Taranto: raccomandazioni Corte dei Conti contribuiscono a migliorare fase finale interventi per "Piastra portuale"

(FERPRESS) – Taranto, 23 NOV – “In un momento di grande attenzione per il porto di Taranto e per le sue infrastrutture al centro di un processo di rilancio e valorizzazione a livello nazionale e internazionale, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio intende fornire un quadro d’insieme relativamente alla “Piastra portuale”, opera complessa e di preminente importanza strategica per il porto, recentemente all’attenzione di una relazione della Corte dei Conti”.

Lo scrive in una nota l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. “La Piastra è un’opera che si articola in cinque differenti interventi: Piattaforma logistica, Strada dei Moli, Ampliamento del IV sporgente, Darsena ad Ovest del IV sporgente, Vasca di contenimento fanghi di dragaggio (quest’ultimo considerato con Delibera CIPE 104/2010 opera connessa e complementare, attesa l’impossibilità di procedere ad un appalto separato, a causa del blocco della spesa per investimenti prevista dalla legge finanziaria 2005).

Il complesso dei cinque interventi – continua la nota – (come si evince dalla descrizione dell’azione strategica n. 6 del Programma Operativo Triennale 2017-2019, documento strategico e di vision dell’Autorità di Sistema Portuale) modificherà “[...]in modo sostanziale l’aspetto e l’efficienza del porto a tutto vantaggio del traffico commerciale e del raggiungimento dell’obiettivo di diversificazione dei traffici.” Altra finalità delle opere in Piastra è quella di contribuire a migliorare le potenzialità del sistema portuale con riferimento al traffico contenitori in import/export, in alternativa al “trasbordo” (transhipment). Un ulteriore aspetto che rappresenta un reale valore aggiunto risiede nella continuità che le opere della Piastra assicurano, una sorta di creazione/perimetrazione di un unico circuito doganale a tutto vantaggio dell’accelerazione delle pratiche per i controlli, dei servizi e dell’abbattimento dei costi e dei tempi, elementi fondamentali anche in vista della costituenda Zona Economica Speciale. Quanto, in particolare, alla Piattaforma, la stessa consente la realizzazione di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità ma intesi come fasi di un unico processo d’interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada – ferro – mare) in un’area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale)”.

“L’azione di verifica della Corte dei Conti sulle opere della Piastra – che rientra nell’attività istituzionale di controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, in cui viene verificata la corrispondenza dei risultati dell’attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge – si è conclusa recentemente con la deliberazione 15/2017/G che analizza i vari aspetti dell’opera (procedurali, amministrativi, finanziari) e formula una serie di conclusioni e raccomandazioni.

La realizzazione degli interventi, come rilevato dalla Corte, è stata caratterizzata da una significativa complessità per l’ampiezza dei lavori in porto (in tutto il porto sono in corso cantieri edili per oltre 400 milioni di euro, con complicazioni in termini di interferenze con le reti dei sottoservizi e rinvenimenti), per le caratteristiche delle aree (le opere insistono su aree a terra e a mare inseriti nel SIN, sito di interesse nazionale), per la tipologia delle opere (vi sono difficoltà nel progettare e realizzare dragaggi ambientali nell’ambito del porto), per la numerosità degli attori (sono numerosi i soggetti chiamati ad esprimere pareri sui progetti così come sono numerosi i soggetti privati e pubblici interferiti) e infine per il particolare interesse archeologico del sito.

Quanto ai tempi per la progettazione e per l’ottenimento di tutte le autorizzazioni (definiti “dilatati” dalla Corte dei Conti), va ricordato che – come si evince dall’elenco cronologico dei vari accadimenti (allegato alla relazione della Corte dei Conti) – tra il 2003 (data di approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare) e il 2013 (data di approvazione del progetto esecutivo) sono state poste in essere tutte le attività che le varie normative prevedono per la realizzazione dei lavori quali (a titolo esemplificativo e non esaustivo) la valutazione di impatto ambientale, il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la Conferenza dei servizi (questa con il coinvolgimento di circa quarantaquattro enti e soggetti privati interessati), le procedure di ottemperanze alle varie prescrizioni (soprattutto ambientali).

## - segue

---

Una volta superata questa fase, i tempi di esecuzione dei lavori sono risultati in linea con quelli medi di realizzazione delle opere pubbliche in Italia. Ad oggi le opere a terra (piattaforma logistica e strada dei moli) sono state ultimate, mentre le opere a mare sono in corso di esecuzione (ampliamento del IV sporgente, darsena ad Ovest e vasca di contenimento fanghi).

Quanto alla gestione finanziaria – aspetto anch'esso oggetto del monitoraggio della Corte dei Conti – il costo complessivo dell'opera ammonta a circa 219 M€ (per effetto dell'adeguamento avvenuto in sede di progettazione definitiva, nel 2010, con l'inserimento dell'intervento di vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio quale opera complementare e connessa) così articolati: 175 M€ di finanziamenti statali ed europei, 37,5 M€ di finanziamenti privati a carico del concessionario e 6 M€ a carico dell'Autorità Portuale (oggi Autorità di Sistema Portuale); ad oggi risultano effettuati pagamenti per 129M€ che corrispondono al 60% del totale. Il costante monitoraggio istituzionale dell'avanzamento dell'opera (che, si ricorda, rientra anche tra le opere del Contratto Istituzionale di Sviluppo per Taranto) rappresenta una garanzia per il pieno utilizzo delle risorse finanziarie, previsto per la conclusione dell'intervento, entro marzo 2020.

L'opera, infine, è soggetta (come la maggior parte delle opere strategiche in Italia) a una stratificazione di monitoraggi (complessità già allo studio delle competenti Amministrazioni che hanno avviato un tavolo per la semplificazione e omogeneizzazione quantomeno di un glossario minimo comune alle varie banche dati) a cura dell'Agenzia Nazionale Anti Corruzione, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché presso il Dipartimento per la Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, oltreché sul sito Future Port, in fase di aggiornamento.

Le raccomandazioni della Corte dei Conti (che, prima di emettere la relazione finale ha comunque auditato tutte le amministrazioni deputate alla realizzazione, al coordinamento, al finanziamento e al monitoraggio dell'opera) contribuiscono a migliorare la fase finale di realizzazione degli interventi e danno maggiore impulso alla costante trasparenza e condivisione degli avanzamenti dei lavori per un'opera la cui realizzazione e valorizzazione operativa, come detto, è uno degli obiettivi tracciati dal Piano Operativo Triennale 2017-2019 e dalla vision 2030 dell'Autorità di Sistema nel breve e nel medio-lungo termine", conclude il comunicato stampa.

## Per le Zes del Mezzogiorno 1,5 mld del Banco di Napoli

*Pronto l'accordo con Taranto. Poi Bari sul trampolino di lancio*

di **Oronzo MARTUCCI**

Il Banco di Napoli è convinto sostenitore della istituzione delle Zone economiche speciali previste dal Decreto Mezzogiorno ed è stato il più veloce tra gli istituti di credito nel mettere a disposizione finanziamenti e percorsi privilegiati per accompagnare le imprese che decideranno di effettuare investimenti nelle aree del Sud che in collegamento con i porti e i retroporti delle Autorità di sistema portuali cercheranno di sfruttare al meglio la fiscalità di vantaggio e la semplificazione burocratica annunciate. Ed è stato tanto veloce da aver messo a disposizione un plafond di un miliardo e mezzo di euro per le Zes delle Regioni che rientrano nelle sue aree di riferimento: Campania, Calabria, Basilicata e Puglia. In pratica la intera somma sarà utilizzata per finanziare iniziative collegate alle Autorità di sistema portuale di Napoli-Salerno in Campania, Gioia Tauro in Calabria, Taranto-Mar Jonio e Bari-Brindisi. Basso Adriatico in Puglia.

L'istituto di credito ha firmato nei giorni scorsi un accordo con l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli-Salerno) per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere Portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'accordo prevede anche con-

sulenza attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo (del quale fa parte il Banco di Napoli) alle imprese che si candideranno quali investitori nelle Zone Economiche Speciali, per la

elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie. L'intesa permetterà di offrire anche percorsi di alta formazione su management, internazionalizzazione e digitalizzazione.

Sulla stessa falsariga è stato costruito l'accordo tra l'istituto di credito e l'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio che verrà presentato martedì prossimo presso la Camera di commercio di Taranto. Con la speranza che nel frattempo si concretizzi il decreto attuativo che il governo avrebbe dovuto emanare entro il 12 ottobre e che mercoledì il ministro del Mezzo-

giorno, Claudio Dè Vincenti, durante la sua visita di mercoledì a Taranto, ha promesso che arriverà nei prossimi giorni.

È fondamentale l'emissione del decreto attuativo. Esso deve: definire le modalità per l'istituzione di una Zes, la durata, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali. Deve essere emanato dal Presidente del Consi-

glio dei ministri, su proposta del Ministro per il Mezzogiorno, di concerto con i Ministri dell'Economia, dei Trasporti e dello Sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata Stato-Regioni. Tocca alle Regioni, sulla scorta di un Piano strategico di sviluppo individuare le aree, anche non contigue ma funzionali alle zone portuali di riferimento, che devono essere

inserite nel perimetro delle Zes. La Regione Puglia ha insediato due Comitati che stanno lavorando alla istituzione di due Zes le quali avranno come riferimento: la prima il porto di Taranto in collega-

mento alle aree di Matera e di Ferrandina in Basilicata; la seconda i porti dell'Autorità di sistema del Basso Adriatico, in particolare Bari e Brindisi, con il coinvolgimento delle aree logistiche e industriali del Salento.

Ma l'assenza del decreto attuativo impedisce ai Comitati di entrare nel merito delle scelte da compiere. Con il risultato che i rappresentanti di tutti i territori, anche in assenza di qualsiasi collegamento funzionale con i porti di riferimento, insistono per ottenere l'inserimento nel recinto della Zes per poter utilizzare la fiscalità di vantaggio e la semplificazione burocratica previste. In particolare Lecce e il Salento chiedono di rientrare nell'area della Zes collegata all'Autorità di sistema dei porti del Basso Adriatico.

Nei giorni scorsi ci sono state dichiarazioni polemiche del deputato tarantino di Direzione Italia Gianfranco Chiarelli a proposito del ritardo con cui il governo sta procedendo alla emanazione dei decreti attuativi per le Zes e per la misura Resto al Sud destinata a finanziare l'avvio di attività imprenditoriali gestite da giovani. «C'è il rischio che i decreti arrivino in piena campagna elettorale e si alimenti il voto di scambio», ha sottolineato Chiarelli.

inserite nel perimetro delle Zes. La Regione Puglia ha insediato due Comitati che stanno lavorando alla istituzione di due Zes le quali avranno come riferimento: la prima il porto di Taranto in collegamento alle aree di Matera e di Ferrandina in Basilicata; la seconda i porti dell'Autorità di sistema del Basso Adriatico, in particolare Bari e Brindisi, con il coinvolgimento delle aree logistiche e industriali del Salento.

Ma l'assenza del decreto attuativo impedisce ai Comitati di entrare nel merito delle scelte da compiere. Con il risultato che i rappresentanti di tutti i territori, anche in assenza di qualsiasi collegamento funzionale con i porti di riferimento, insistono per ottenere l'inserimento nel recinto della Zes per poter utilizzare la fiscalità di vantaggio e la semplificazione burocratica previste. In particolare Lecce e il Salento chiedono di rientrare nell'area della Zes collegata all'Autorità di sistema dei porti del Basso Adriatico.

Nei giorni scorsi ci sono state dichiarazioni polemiche del deputato tarantino di Direzione Italia Gianfranco Chiarelli a proposito del ritardo con cui il governo sta procedendo alla emanazione dei decreti attuativi per le Zes e per la misura Resto al Sud destinata a finanziare l'avvio di attività imprenditoriali gestite da giovani. «C'è il rischio che i decreti arrivino in piena campagna elettorale e si alimenti il voto di scambio», ha sottolineato Chiarelli.

## «Fare gioco di squadra per imprese e giovani che credono nel Sud»

*Relazione di lungo periodo e stretta collaborazione con le Autorità di sistema per sostenere le aziende*

Il direttore generale dell'istituto bancario, Francesco Guido, spiega gli accordi con le Autorità portuali sulle Zes

● «Un accordo che testimonia la comune volontà di un forte investimento per lo sviluppo del territorio. Il Banco di Napoli e l'Autorità portuale del Mar Ionio fanno squadra in vista dell'ormai imminente istituzione della Zes la cui attivazione è attesa entro fine mese. Abbiamo deciso di sostenere un'iniziativa di grande valenza strutturale perché crediamo nella possibilità di un salto di qualità dell'economia pugliese e meridionale»: così il direttore generale del Banco di Napoli, Francesco Guido, spiega la decisione dell'istituto di credito di mettere a disposizione 1,5 miliardi di euro per accompagnare la nascita e lo sviluppo delle Zes.

**Direttore Guido, su quali settori produttivi ritiene debbano puntare le Zes?**

«Sulle eccellenze dei territori di riferimento. E per favorire lo sviluppo abbiamo stanziato 1,5 miliardi per le Zes del Mezzogiorno peninsulare, cioè il territorio di pertinenza del Banco

di Napoli. Abbiamo già chiuso l'accordo con Napoli, adesso è la volta di Taranto. Anche Bari è sul trampolino di lancio. Il Mediterraneo è un'opportunità straordinaria di crescita per l'Italia e le Zes sono lo strumento ideale per coglierla, attraendo investitori internazionali e superando quella sensazione di subalterità ad altri Paesi, come il Marocco o la Grecia, che sul grande mare continuano a costruire, con i loro porti, la maggior parte delle loro fortune come dimostrato anche di recente dal Rapporto Srm».

**Il 28 è prevista la presentazione dell'accordo con l'Autorità portuale di sistema dello Ionio. Quale ruolo**

**lo può avere Taranto nel piano delle Zes?**

«Gli accordi con le autorità portuali nascono per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati

all'impianto dei cantieri e prevedono soluzioni di consulenza, anche attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa Sanpaolo, alle imprese che si candidano quali investitori nelle Zone Economiche Speciali, per la elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie. Gli accordi consentiranno, inoltre, una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con le Autorità di sistema per sostenere le imprese che attorno ai sistemi portuali realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti. L'obiettivo è sostenere la mission delle nuove Autorità portuali del Mezzogiorno perché

garantiscano al sistema manifatturiero del Meridione nuove e potenziate capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali per trattenere nel Pil del Mezzogiorno quanto più valore aggiunto possibile».

**Ci sono nel Decreto Mezzogiorno limiti legislativi relativi alle Zes che andrebbero riformulati per garantire maggiore incisività?**

«Sono articoli congegnati in

termini di ampio respiro che lasciano spazio alla capacità di programmazione e di contestualizzazione alle Autorità Regionali e Portuali. Limiti? Forse la circostanza per cui il credito d'imposta è contingentato ad un certo importo, ma prima di

dichiararlo insufficiente cominciamo a dimostrare che i progetti privati sono molto più ambiziosi. Il track record dell'Italia e del Sud in particolare in materia di programmazione e progettualità purtroppo non è eccellente e questa rappresenta una grande occasione per smentire il passato».

**C'è il rischio che l'operazione Zes fallisca?**

«Se falliamo sulle Zes e le confiniamo in un'opportunità fiscale avremo perso un'occasione irripetibile per aprire il Sud ai traffici internazionali e innescare la crescita dimensionale e produttiva».

**Ci sono altre misure a cominciare da Resto al Sud per i giovani imprenditori, nel Decreto Mezzogiorno che a suo parere possono**

**garantire occasioni di sviluppo al Sud?**

«Penso che le Zes siano una misura strategica e le altre siano interventi tattici. Resto al Sud è un provvedimento di incentivazione dell'imprenditorialità giovanile ma a mio giudizio deve integrarsi in una politica economica di ampio respiro che scelga su quali settori eco-

nomici concentrare prioritariamente gli investimenti, quali siano le prospettive di futuro di questi settori, sulla generazione delle competenze necessarie a vincere queste sfide. Il Banco di Napoli integra sul territorio meridionale le molteplici risorse messe a disposizione dal Gruppo Intesa Sanpaolo, che non sono soltanto l'offerta finanziaria, ma anche l'accompagnamento sui mercati internazionali, l'alta formazione per gli imprenditori, l'innovazione, l'e-commerce, la finanza agevolata, la consulenza strategica su Industria 4.0, il welfare aziendale».

**Iniziative che potrebbero limitare la fuga dei cervelli?**

«I cervelli non fuggono se nascono imprese che investono e pensano in grande, impegnandosi sulle avanguardie della competitività. Occorrono ampie concertazioni fra imprese, ricerca, università e finanza. Il Banco di Napoli progetta esattamente in questa direzione. Non mi basta sottolineare che quest'anno abbiamo erogato finanziamenti per 6 miliardi ma vorrei affermare che quei 6 miliardi sono stati investiti dagli imprenditori in modo lungimirante. Non è affatto automatico. E spero che proprio un'esperienza come quella legata alle Zes sia decisiva per cambiare mentalità».

O.Mar.

# «Lavori complessi in linea con quelli medi delle opere pubbliche»

*Piastra portuale: l'Autorità di sistema replica*

● «Le raccomandazioni della Corte dei Conti contribuiscono a migliorare la fase finale di realizzazione degli interventi e danno maggiore impulso alla costante trasparenza e condivisione degli avanzamenti dei lavori per un'opera la cui realizzazione e valorizzazione operativa, come detto, è uno degli obiettivi tracciati dal Piano Operativo Triennale 2017-2019 e dalla vision 2030 dell'Autorità di Sistema nel breve e nel medio-lungo termine».

È quanto dichiara in una nota l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio, guidata dal presidente Sergio Prete, rispondendo ai rilievi mossi dalla Corte dei Conti.

La relazione sullo stato di realizzazione dell'opera infrastrutturale riguardante la piastra portuale di Taranto, da parte della Corte dei Conti fa

presente, infatti, che l'opera si compone di cinque interventi «volti al potenziamento strutturale, tecnologico e di servizi, trasformando il porto in Hub portuale, quale nodo prioritario inserito nel corridoio scandinavo-mediterraneo all'interno della rete di trasporto trans-europea». Il primo intervento realizzato (piattaforma logistica) è stato inau-

gurato il 2 dicembre 2015, ma non è stato ancora collaudato e non è agibile «in quanto privo di allacciamenti ai pubblici servizi, che sono in corso di completamento a seguito della recente ultimazione dei lavori (in ritardo rispetto alla data prevista) relativi al secondo intervento (strada

dei moli) inaugurato il 29 settembre 2017». Le criticità se-

gnalate riguardano principalmente «la dilatazione dei tempi per l'approvazione delle progettazioni e per la definizione delle procedure di realizzazione degli interventi» e «la stasi nell'utilizzo delle risorse finanziarie complessivamente disponibili».

Ma la risposta non è mancata. L'Autorità di sistema del Mar Ionio fa rilevare in-

fatti che «la realizzazione degli interventi, come rilevato dalla Corte, è stata caratterizzata da una significativa complessità per l'ampiezza dei lavori in porto. Quanto ai tempi per la progettazione e per l'ottenimento di tutte le autorizzazioni tra il 2003 e il 2013 «sono state poste in essere tutte le attività che le varie normative prevedono per

la realizzazione dei lavori. Una volta superata questa fase, i tempi di esecuzione dei lavori sono risultati in linea con quelli medi di realizzazione delle opere pubbliche in Italia. Ad oggi le opere a terra (piattaforma logistica e strada dei moli) sono state ultimate, mentre le opere a mare sono in corso di esecuzione (ampliamento del IV sporgente, darsena ad Ovest e vasca di contenimento fanghi)», specifica l'Autorità di sistema.

Quanto alla gestione finanziaria - aspetto anch'esso oggetto del monitoraggio della Corte dei Conti - il costo complessivo dell'opera ammonta a circa 219 milioni di

euro (per effetto dell'adeguamento avvenuto in sede di progettazione definitiva, nel 2010, con l'inserimento dell'intervento di vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio quale opera complementare e connessa) così articolati: 175 milioni di euro di finanziamenti statali ed europei, 37,5 milioni di euro di finanziamenti privati a carico del concessionario e 6 milioni di euro a carico dell'Autorità Portuale (oggi Autorità di Sistema Portuale). «Ad oggi risultano effettuati pagamenti per 129M che corrispondono al 60% del totale. Il costante monitoraggio istituzionale dell'avanzamento dell'opera (che, si ricorda, rientra anche tra le opere del Contratto Istituzionale di Sviluppo per Taranto) rappresenta una garanzia per il pieno utilizzo delle risorse finanziarie, previsto per la conclusione dell'intervento, entro marzo 2020», conclude l'autorità di sistema del Mar Ionio.

# Segretario generale Adsp: Salvatore Giuffrè ad interim per due mesi

Rinviata, come previsto, nel primo pomeriggio la partita della nomina del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale. Il ruolo di segretario per due mesi all'ammiraglio in congedo e a titolo gratuito



[Marcello Orlandini](#)

BARI - Rinviata, come previsto, nel primo pomeriggio la partita della nomina del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale. Il presidente Ugo Patroni Griffi, pur avendo a disposizione un mazzo di candidature formalizzate nei mesi scorsi, ancora non è arrivato al punto. Stavolta, come spiegato [nel nostro articolo di stamani](#), perchè il comitato di gestione convocato per le 12 era incompleto causa le dimissioni del rappresentante del Comune di Brindisi, Nicola Zizzi, che essendo anche candidato alla segreteria generale non poteva creare condizioni di incompatibilità svolgendo anche il ruolo di decisore.

La soluzione tampone è stata trovata, comunque, affidando la transizione ancora per due soli mesi all'ex segretario generale dell'authority brindisina, Salvatore Giuffrè, sino a quando non sarà stato sostituito Zizzi nel Comitato di gestione e sarà possibile perciò riconvocare il comitato. La designazione del nuovo rappresentante della città di Brindisi tocca al commissario prefettizio Santi Giuffrè (omonimo dell'ammiraglio in congedo), che potrebbe decidere già la prossima settimana. Per poter utilizzare la soluzione-ponte Salvatore Giuffrè, però, è stato necessario stabilire che le sue prestazioni saranno fornite a titolo gratuito (salvo un rimborso spese mensile). Giuffrè infatti, essendo pensionato non può tornare a percepire una retribuzione da un ente pubblico. Sembra che sia stato lo stesso Ministero dei Trasporti, consultato da Patroni Griffi, a sottolineare che Giuffrè non avrebbe potuto rientrare nei ranghi.

Il margine di due mesi di interim però lascia ancora supporre che la riforma della portualità italiana varata dal ministro Graziano Delrio non impedisce alla politica di mettere le mani, o tentare di farlo, nelle nomine sino a rallentare il completamento delle strutture di governo delle nuove authority. Vedremo cosa farà farà Ugo Patroni Griffi, quale professionalità riuscirà a proporre al Comitato di gestione entro due mesi, e se la scelta andrà incontro alla richiesta degli operatori marittimi brindisini di tenere conto del porto di Brindisi nel completamento della governance della Adsp del Mare Adriatico Meridionale

# Autorità portuale, Zizzi si dimette dal comitato di gestione

La lettera al presidente Patroni Griffi: "Potenziale incompatibilità". Il dirigente del Comune di Brindisi in corsa come segretario generale: consenso unanime degli Operatori portuali salentini

Nicola Zizzi, dirigente del Comune di Brindisi

BRINDISI – Lettera di dimissioni sulla scrivania del presidente dell’Autorità di sistema portuale del mar Adriatico: Nicola Zizzi ha rassegnato l’incarico di componente del comitato di gestione facendo riferimento a una “potenziale causa di incompatibilità”, perché il suo nominativo è tra quelli proposti a Ugo Patroni Griffi come segretario generale.

Il presidente ne prenderà atto ufficialmente nella tarda mattina di oggi, in apertura del Comitato portuale, convocato per la designazione del segretario generale. Ma a quanto pare la seduta sarà aggiornata. A quando? Tutto dipende, stando a indiscrezioni, dai tempi necessari alla ricomposizione dell’organo tecnico di gestione, il che vuol dire che il Comune di Brindisi dovrà procedere a stretto giro alla sostituzione di Zizzi. Con chi? Sceglierà il commissario Santi Giuffrè. Certo è che la nuova autorità portuale resta ancora senza la figura del segretario. (Nella foto accanto Ugo Patroni Griffi)

La notizia delle dimissioni, con tutto quel che ne consegue, rimbalza da Bari a Brindisi, con eco a Palazzo di città, dal momento che Zizzi rappresentava sino a ieri il Comune, dopo essere stato nominato dall’ex sindaca Angela Carluccio il 15 maggio scorso, con conferma del commissario prefettizio Santi Giuffrè dopo la caduta dell’Amministrazione cittadina. Il dirigente, già capo di Gabinetto della prima cittadina centrista, è responsabile dei settori Pubblica Istruzione, Cultura, Sport, Turismo, Beni Monumentali e Nuovo Teatro Verdi. Ed è a Zizzi che hanno pensato gli operatori portuali salentini, riuniti nell’associazione Ops, già lo scorso 25 agosto, quando hanno proposto il nome del dirigente brindisino al presidente della nuova autorità portuale che riunisce Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

Secondo gli operatori portuali, Nicola Zizzi, laureato in Giurisprudenza, già ufficiale delle Capitanerie di porto dal 1984 al 1992 con incarichi di comando, dirigente di ruolo presso il Comune di Brindisi, è in possesso dei requisiti richiesti e per questo è un’ottima espressione del territorio. Ufficialmente la “candidatura” è stata presentata con lettere firmata da Teo Titi, in veste di presidente dell’associazione Ops.

“Tale indicazione è stata preventivamente sottoposta a tutti i componenti dell’associazione e, grazie all’alto profilo professionale e umano dimostrato negli anni, ha riscosso tra gli stessi unanime condivisione e assoluto gradimento”, si legge nella missiva.

Le dimissioni di Zizzi, evidentemente, sono da leggere in quest’ottica: sarebbe incompatibile alla candidatura come segretario generale, essendo componente del comitato di gestione dell’authority. Per questo il dirigente comunale ha preferito fare un passo indietro. La decisione spetta a Patroni Griffi. Ma il punto è che di nominativi in corsa ce ne sono diversi. L’unica certezza, al momento, è che il segretario della vecchia autorità portuale di Brindisi, Salvatore Giuffrè, è fuori dalla partita. Il suo mandato come segretario scade domani, dopo quattro anni. E non potrà esserci prosecuzione, se non il tempo strettamente necessario per arrivare alla nomina e, comunque, a titolo gratuito, come è stato ricordato di recente dal Ministero dei Trasporti, di fronte al raggiungimento dei limiti per l’età pensionabile.

# Porto: Griffi prende ancora tempo per il Segretario. L'on. Mariano: "Bari non può farla sempre da padrona"

BRINDISI – Nessuno dei nomi degli aspiranti Segretario Generale dell’Autorità di Sistema Portuale sembra al momento convincere il Presidente Patroni Griffi. Eppure è di oggi la notizia secondo la quale Nicola Zizzi, delegato del Comune di Brindisi in seno al Comitato di Gestione, ha deciso di rassegnare le dimissioni da delegato perché quel ruolo sarebbe incompatibile con quello al quale aspira, ovvero quello di Segretario Generale dell’Authority. Evidentemente l’avv. Zizzi vuole giocarsi appieno le sue carte, anche se, stando sempre ad indiscrezioni, Patroni Griffi vorrebbe prendere altro tempo e prolungare la nomina ad interim dell’Ammiraglio Giuffrè fino a quando non dovesse trovare un sostituto di sua piena fiducia. Il Comune di Brindisi, adesso, dovrà indicare un altro nominativo, dopodiché il Comitato di Gestione potrà essere riconvocato per discutere della scelta più opportuna da compiere. Tra gli operatori brindisini continua a restare accesa la speranza che alla fine il Presidente Patroni Griffi possa scegliere una figura che conosca bene le esigenze del porto di Brindisi, e nelle scorse settimane il Presidente degli OPS Teo Titi lanciò un appello ai parlamentari brindisini affinché si spendano anche loro per una nomina che possa accontentare la comunità brindisina. A tal proposito l’on. Elisa Mariano, da noi interpellata, si è così espressa: "Sarebbe assolutamente utile per la città e per il nostro Porto poter contare su un bravo Segretario generale, competente e conoscitore delle potenzialità del nostro porto e poi, perchè no, capace di controbilanciare l’eccesso di baricentricità che si intravede in molte scelte assunte. Noi siamo davvero convinti che oggi lo sviluppo dei nostri porti passi attraverso un’ottica di sistema, ma per fare questo ci vuole equilibrio e Bari non può farla sempre da padrona. Basti pensare ad esempio alle scelte infelici compiute per la Zes in cui per ragioni propriamente politiche si è stravolto e depotenziato uno strumento che doveva servire principalmente alle aree produttive vicine ai porti di Bari e Brindisi e invece, a mio parere, lo si è esteso a tal punto da snaturarlo rispetto agli obiettivi per cui è stato creato e pensato dal Governo."



INCARICO Salvatore Giuffrè



COMUNE Nicola Zizzi

PORTI DOPO LE DIMISSIONI DI ZIZZI (RAPPRESENTANTE DEL COMUNE) TROVATA UNA SOLUZIONE TEMPORANEA

## Authority, Giuffrè segretario generale Incarico ad interim per due mesi, ma senza stipendio per l'ex ammiraglio

È l'ex segretario generale dell'Authority brindisina, Salvatore Giuffrè il segretario generale dell'Authority di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale. Incarico ad interim, però, e per soli due mesi. La nomina al termine della riunione del comitato di gestione dell'Ente, privo di un componente dopo le dimissioni del rappresentante del Comune di Brindisi, Nicola Zizzi - tra gli aspiranti all'incarico - per evitare condizioni di incompatibilità. Da qui la soluzione temporanea affidando l'incarico all'ex segretario generale dell'Authority

brindisina in attesa di ricomporre e ricostituire il comitato per la decisione definitiva. Ora il Comune dovrà nominare un sostituto di Zizzi. Se la nomina dell'ammiraglio in congedo Salvatore Giuffrè sia un segnale di attenzione per il Brindisi che a più voci - tra le altre quelle del Commissario prefettizio Santù Giuffrè e dell'Associazione Ops - era stato richiesto dal territorio anche per riequilibrare il peso del capoluogo (dopo la decisione di designare Bari e Taranto come sedi di Authority di sistema) è presto per dirlo. La soluzione tampone

potrebbe rivelarsi invece un ulteriore tentativo di ingerenza della politica in attesa di mettere il cappello sulla definitiva assegnazione. L'impressione è dettata proprio dalla soluzione individuata: Salvatore Giuffrè svolgerà l'incarico a titolo gratuito eccetto che per un rimborso spese perché esserale pensò nato non poteva tornare a percepire una retribuzione da un ente pubblico. Pare che lo stesso Ministero dei Trasporti si fosse espresso in senso negativo dopo essere stato consultato dal presidente Ugo Patroni Griffi. Ma tant'è.

In cosa la Uil pensionati di Brindisi confida la propria azione incisiva nel sostegno del presente o nel costruire il futuro al fine di contrastare nel territorio la povertà, la disoccupazione, l'inoccupazione e l'allontanamento dei giovani in cerca di lavoro e dei pensionati che, ormai soli, chiedono con forza di stare insieme al proprio figlio o ai propri figli nipoti.

La partita al gioco sia nel rilanciare lo sviluppo per il Paese sia, per i giovani, nella buona occupazione.

L'Italia, in valore assoluto, secondo il Centro Einaudi, spende 441,4 miliardi, il 29,9% del Pil. In pensione, sanità, assistenza sociale e concretamente nel contrastare la politica economica della finanza e del rigore contabile, sconfigurando l'intolleranza lavoro.

Le prime misure della fase 1 hanno valutato il malessere economico italiano e le risposte si sono rese concrete con la Legge di bilancio 2017.

SEGUE A PAGINA 7

## CORSA ALLA NOMINA

### La proposta di "Ops" e il rischio incompatibilità



Nicola Zizzi

● Il dirigente comunale Nicola Zizzi, nominato in seno al comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dall'allora sindaco Carluccio e riconfermato dal commissario Giuffrè, ha rassegnato le dimissioni. Il suo nome (segnalato dall'associazione "Ops") è infatti tra i pochi rimasti in corsa per il posto di segretario generale dell'ente e dunque, se dovesse essere davvero scelto per quel ruolo, non potrebbe votare come componente del comitato per la propria nomina a segretario.



Accanto, la sede dell'Autorità portuale di Bari, che oggi ospita la nuova Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale. Proprio qui, nella giornata di ieri, si è tenuta la riunione del comitato di gestione dell'ente, che avrebbe dovuto procedere tra le altre cose con la nomina del segretario

● Ancora una fumata nera, a Bari, per la nomina del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale. Era convocata per ieri, infatti, la riunione del comitato di gestione durante la quale sarebbe dovuta arrivare la nomina, che però è stata rinviata, con omestuale proroga bimestrale per il segretario uscente dell'Autorità portuale di Brindisi, l'ammiraglio Salvatore Giuffrè.

La scelta di non nominare il segretario è stata del presidente dell'Autorità di sistema Ugo Patroni Griffi, che ha ritenuto di optare per questo gesto di cortesia istituzionale a causa delle dimissioni di Nicola Zizzi dal comitato di gestione, che hanno lasciato l'organismo senza alcun rappresentante del capoluogo messapico.

A spiegare il motivo delle dimissioni di Zizzi, proscollate mercoldi, sono i fatti baresi. Il dirigente del Comune di Brindisi, nominato dall'allora sindaco Angela Carluccio e confermato dal commissario Santi Giuffrè, è infatti tra i

# Segretario: altra fumata nera Proroga di due mesi a Giuffrè

*Patroni Griffi: «Con Zizzi dimissionario, questione di rispetto»*

candidati al ruolo di segretario generale. A proporlo è stata l'associazione Ops, che mette insieme gli operatori portuali salentini. I quali si sono detti convinti che «in questa delicata fase di transizione del sistema portuale pugliese, sia necessario e opportuno che i due maggiori porti della nuova Autorità (Brindisi e Bari) si vedano equamente riconosciuti e rappresentati attraverso i rispettivi riferimenti territoriali nei due organi di vertice».

Come a dire: se a Bari è an-

data la presidenza, a Brindisi spetterebbe di diritto il segretario generale. Una conclusione che, tuttavia, purtroppo non è necessariamente così scontata. Ad ogni modo, gli operatori salentini, presieduti da Teo Titi, ritengono che Zizzi abbia tutte le caratteristiche necessarie «per svolgere nel migliore dei modi l'incarico», soddisfacendo anche il requisito del riconoscimento per il territorio brindisino.

Essendo dunque Zizzi nella «lista ristretta» di candidati ri-



Ugo Patroni Griffi

masti in corsa per il ruolo di segretario generale, il dirigente comunale brindisino ha ritenuto di rassegnare le dimissioni da componente del comitato di gestione perché proprio in quella veste si sarebbe potenzialmente trovato in stato di incompatibilità nel caso in cui avesse dovuto ratificare la scelta del suo nome, da parte del presidente, come segretario generale.

Proprio a causa di queste dimissioni, tuttavia, Patroni Griffi ha preferito non proce-

dere con la nomina, prevista come detto per ieri. «Fisandosi dimesso da consigliere Zizzi - ha spiegato - è venuto meno il rappresentante del Comune di Brindisi. Mi è sembrato quindi un gesto di garbo istituzionale, a parte il fatto che la scelta non è neanche chiarissima in questo senso, attendere che il comitato di gestione torni nel suo plenum prima di nominare il segretario generale. Anche perché ho atteso a nominarlo anche per aspettare la scelta del Comune di Bari sul proprio rappresentante nel comitato. Non mi sembrava, quindi, corretto procedere in assenza del rappresentante del territorio brindisino».

Ora tocca al commissario straordinario Santi Giuffrè, dunque, scegliere il nuovo rappresentante nel comitato di gestione. «A quel punto - conclude Patroni Griffi - procederò alla sua nomina del nuovo componente, che immagino avrà tutti i requisiti come è sempre stato fino ad ora». E solo allora si conoscerà il nome del nuovo segretario generale.

F.R.P.

# Informazioni Marittime

---

## A Bari l'assemblea nazionale dei cerealisti

E' in programma domani, venerdì 24 novembre, a partire dalle ore 11, l'assemblea nazionale dell'Associazione Nazionale Cerealisti (ANACER) che si terrà presso il Circolo della Vela di Bari, Corso de Tullio, 3 – porto di Bari. L'assise si aprirà con l'intervento del presidente nazionale ANACER Carlo Licciardi. A seguire il dibattito sul tema **"L'importazione di materie prime a garanzia della sicurezza alimentare: il sistema italia come caso di successo"**. Interverranno: Ugo Patroni Griffi (presidente Autorità Portuale del Levante), Pietro Noè (direttore Ufficio 2 della DGISAN del ministero della Salute) e Fabio Del Bravo (dirigente dell'Istituto Servizi Mercato Agricolo Alimentare - ISMEA).

"L'industria alimentare italiana - spiega Anacer - è il nostro fiore all'occhiello e noi, in qualità di importatori supportiamo il sistema Italia importando e commercializzando prodotti salubri che vengono regolarmente controllati dagli uffici sanitari preposti aventi caratteristiche qualitative elevate per poter produrre alimenti che soddisfano il consumatore finale. L'obiettivo della nostra assemblea è quello di sottolineare l'alta professionalità con la quale vengono svolti i controlli e l'assoluta salubrità dei cereali che importiamo. Tra l'altro gli enti controllori che verificano la qualità dei nostri prodotti sono gli stessi che certificano il Made in Italy. Criticarli non è solo ingiusto – prosegue Anacer - è come farsi autogol".

Anacer fa inoltre sapere che il presidente dell'Adsp Ugo Patroni Griffi ha inteso fornire all'associazione il massimo supporto sia per la rilevanza dell'evento e dei relatori, sia per via dei recenti fatti di cronaca avvenuti proprio nel porto di Bari nel giugno scorso, allorché la Procura dispose il sequestro probatorio di circa 50 mila tonnellate di grano proveniente dal Canada. L'Assemblea nazionale Anacer, infatti, offre l'opportunità di fare il punto della situazione considerato il ruolo cruciale di terminale operativo rivestito non solo dal porto di Bari ma, anche, dallo scalo di Manfredonia, storicamente considerato il "porto del grano", a servizio delle industrie molitorie del Molise, della Basilicata, della provincia di Avellino, oltre che naturalmente della Capitanata.

## Campagna dei sindacati a favore dell' Autorità Portuale di Messina: appuntamento sabato

Le associazioni sindacali Fast Confsal e Ugl promuovono una campagna a favore del mantenimento dell' Autorità Portuale di Messina. L' appuntamento sarà organizzato il prossimo fine settimana , a piazza Cairoli, dove si continuerà la raccolta firme ormai arrivata alla soglia delle 5000 firme . Nella giornata di sabato, dalle 10 in poi, si focalizzeranno le oggettive difficoltà e le priorità del settore . Invitati, per l' occasione, 10 deputati regionali della provincia di Messina, eletti alle ultime elezioni. «Riteniamo importante - scrivono i sindacalisti Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino - dopo le ultime dichiarazioni del neo presidente della Regione Nello Musumeci, mantenere alta l' attenzione con la cittadinanza, coinvolgendo i deputati regionali, al fine di supportare attivamente un tema strategicamente importante per il futuro economico e l' autonomia dei Porti di Messina e Milazzo ». «Auspichiamo quindi - scrivono Di Mento e Pellegrino - l' avvio di un serio confronto istituzionale anche sul tema connesso della garanzia dei trattamenti dei lavoratori impiegati negli appalti , la tutela dell' occupazione e più specificatamente nei cambi appalto. Vogliamo affermare il principio primario e fondamentale della clausola sociale: un lavoratore non può più rischiare, ne può perdere il lavoro in ragione esclusivamente del cambio della gara d' appalto». Sono queste le ragioni della campagna, che mira principalmente allo sviluppo del territorio di riferimento per il mantenimento dell' Autonomia dei porti di Messina e Milazzo all' interno dell' Area dello Stretto. (1)

## Nel weekend torna la raccolta firma per la 16esima Autorità Portuale

Continua la campagna in favore della 16ma Autorità Portuale di Sistema dell' Area Integrata dello Stretto. Promotori i sindacati Fast Confsal e Ugl, che non intendono mollare la presa su un argomento così importante e strategico che vede interessata la città di Messina e il futuro dell' intero comparto. L' appuntamento è fissato per sabato 25 e domenica 26 a piazza Cairoli , per incrementare le 5mila firme raggiunte finora. Invitati anche i dieci neo deputati regionali, ai quali i sindacati vogliono illustrare le oggettive difficoltà e le priorità del settore. "Riteniamo importante - scrivono i sindacalisti Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino - dopo le ultime dichiarazioni del neo presidente della regione Nello Musumeci, di cui apprezziamo l' intendimento e la linearità sull' argomento, mantenere alta l' attenzione con la cittadinanza, coinvolgendo i deputati regionali, al fine di supportare attivamente un tema strategicamente importante per il futuro economico e l' autonomia dei Porti di Messina e Milazzo, ma più compiutamente, come da sempre coerentemente sostenuto, va riconosciuta e ufficializzata politicamente l' Area dello Stretto. Auspichiamo quindi l' avvio di un serio confronto istituzionale anche sul tema connesso della garanzia dei trattamenti dei lavoratori impiegati negli appalti, la tutela dell' occupazione e più specificatamente nei cambi appalto. Vogliamo affermare il principio primario e fondamentale della clausola sociale, ovvero un lavoratore non può più rischiare né può perdere il lavoro in ragione esclusivamente del cambio della gara d' appalto. Inoltre il tema dei cambi appalti è anche connesso con il Jobs Act. Poiché proprio nel cambio appalto, invece di conservare la propria professionalità e la propria anzianità, i lavoratori sono considerati dei nuovi assunti senza più tutele". Ecco quindi le ragioni di un impegno attivo di Fast Confsal e Ugl, che mirano principalmente allo sviluppo del territorio di riferimento per il mantenimento dell' autonomia dei porti di Messina e Milazzo all' interno dell' Area dello Stretto, ma è anche la sfida del lavoro.

Tremestieri

## Via ai lavori di dragaggio Approdi "dimezzati"

È stata adottata ieri dal comandante della Capitaneria, Nazzareno Laganà, l'ordinanza che disciplina i lavori di dragaggio degli approdi di . Che inizieranno stamani, dureranno 3 settimane e saranno eseguiti dall'impresa veneta Lmd Spa di Malcontenta cui l'incarico è stato assegnato dall' **Autorità portuale** e della società di gestione Comet. Fino al 15 dicembre, dunque, nello specchio acqueo **portuale**, in prossimità della testata del molo di sopraflutto, si svolgeranno interventi di dragaggio dei sedimenti depositati nell'approdo e il successivo trasferimento via mare degli stessi. Per tre settimane vigerà il divieto di utilizzo del molo esterno mentre quello di riva sarà utilizzabile con prudenza, procedendo a velocità ridotta e mantenendo una distanza di 25 metri dalla testata del molo di sopraflutto, durante le manovre di ingresso e d'uscita.

# Il Secolo XIX

---

## Rimorchiatori Mediterranei, il 35% ceduto a Deutsche Bank

GENOVA. Rimorchiatori riuniti apre le porte ad una partnership con Deutsche Bank. Il fondo Pan European Infrastructure II, gestito dalla divisione infrastrutture di Deutsche Am, parte del gruppo Deutsche Bank, acquisirà una quota del 35% di Rimorchiatori Mediterranei spa, di cui Rimorchiatori Riuniti manterrà il 65%. L'annuncio dell'avvenuta intesa è arrivato ieri, dopo l'anticipazione del Secolo XIX.

Rimorchiatori Mediterranei, principale operatore nel settore del rimorchio portuale italiano e secondo nel Mediterraneo, opera con una flotta di oltre 100 rimorchiatori e altre unità e ha chiuso il 2016 con 110 milioni di euro di ricavi. Il fondo è stato scelto fra i quattro che avevano risposto alla ricerca di un partner finanziario lanciata dal gruppo genovese guidato dalle famiglie Gavarone e Delle Piane. Deutsche Am è uno dei principali asset manager a livello mondiale attivo nella gestione di investimenti infrastrutturali. La partnership consentirà lo sviluppo anche attraverso nuove acquisizioni. «Non è stata una decisione facile accogliere un nuovo partner con il quale continuare il rapido processo di crescita che il gruppo ha intrapreso negli ultimi 10 anni nei servizi di rimorchio portuale - spiega a proposito dell'operazione appena conclusa Gregorio Gavarone, ad di Rimorchiatori riuniti e presidente di Rimorchiatori Mediterranei -. Tuttavia siamo convinti che il successo futuro di questo business dipenda notevolmente dalla capacità di creare vaste economie di scala, processi standard e trasparenti e adeguati investimenti».

## Porti: Rimorchiatori Mediterranei, il 35% a Deutsche bank

Gavarone "Partnership per proseguire la crescita"



(ANSA) - GENOVA, 23 NOV - Rimorchiatori riuniti apre le porte ad una partnership con Deutsche bank. Il fondo Pan European Infrastructure II, gestito dalla divisione infrastrutture di Deutsche AM, parte del gruppo Deutsche bank, acquisirà una quota del 35% di Rimorchiatori Mediterranei spa, di cui Rimorchiatori Riuniti manterrà il 65%. L'annuncio dell'avvenuta intesa è arrivato oggi. Rimorchiatori Mediterranei, principale operatore nel settore del rimorchio portuale italiano e secondo nel Mediterraneo, opera con una flotta di oltre 100 rimorchiatori e altre unità e ha chiuso il 2016 con 110 milioni di euro di ricavi. Il fondo è stato scelto fra i quattro che avevano risposto alla ricerca di un partner finanziario lanciata dal gruppo genovese guidato dalle famiglie Gavarone e Delle Piane.

Deutsche AM è uno dei principali asset manager a livello mondiale attivo nella gestione di investimenti infrastrutturali.

La partnership consentirà lo sviluppo anche attraverso nuove acquisizioni. "Non è stata una decisione facile accogliere un nuovo partner con il quale continuare il rapido processo di crescita che il gruppo ha intrapreso negli ultimi 10 anni nei servizi di rimorchio portuale - dice Gregorio Gavarone, ad di Rimorchiatori riuniti e presidente di Rimorchiatori Mediterranei -. Tuttavia siamo convinti che il successo futuro di questo business dipenda notevolmente dalla capacità di creare vaste economie di scala, processi standard e trasparenti e adeguati investimenti".

## In aumento nel mondo il traffico teu (+7,7%)

LONDRA - Un aumento pari al 7,7% quello della movimentazione portuale container nei porti di tutto il mondo nel terzo trimestre del 2017. L'indicazione arriva da Alphaliner che ha come di consueto svolto uno studio che coinvolge in tutto il mondo oltre 200 scali che rappresentano oltre il 75% dei traffici internazionali. Una crescita che si attesta su una percentuale superiore a quelle registrate nei precedenti due trimestri dell'anno, pari al 7,4% e al 5,8%, ed anche a quella record registrata nel 2011.

Al prossimo 31 Dicembre è attesa una crescita annuale dell'6,4% trainata in particolar modo dalla movimentazione dei porti dell'America Latina, che hanno fin qui mostrato, sempre parlando del terzo trimestre, il tasso di crescita più elevato pari ad +10%. Questa forte ripresa dei volumi (continua in ultima pagina)

## In aumento nel mondo

potrebbe comportare nei prossimi mesi anche una riorganizzazione dei servizi offerti sulle rotte che interessano l'Asia e il Sud America.

Benissimo i porti messicani con un + 15,2% che vede protagonisti Manzanillo, Lazaro Cardenas, Vera Cruz e Altamira. Gli scali container panamensi dal canto loro hanno messo a segno un +11,1%.