

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
6 aprile 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Genova:

"...VTE, il traffico cresce ancora..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Inchiesta torre piloti..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Delegazione UE..."

(Corriere Marittimo, L'informatore Navale, Il Messaggero Marittimo)

"...Lavoro, lo sviluppo della città passa dal porto..." (Il Secolo XIX)

Civitavecchia:

"...Shapping the port of the future..." (Il Secolo XIX)

Napoli:

"...Zes..." (Informazioni Marittime, Il Mattino, La Città)

"...Incontro ambasciatori Asiatici..."

(Seareporter, Informazioni Marittime, Il Mattino, Informare)

"...il piano green del porto..." (Corriere del Mezzogiorno, Roma)

"...Comunità portuale..." (Il Mattino)

Messina:

"...accelerazione definitiva per gli interventi, Milazzo..."

(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...dissequestro del molo..." (Il Messaggero Marittimo, larepubblica.it)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

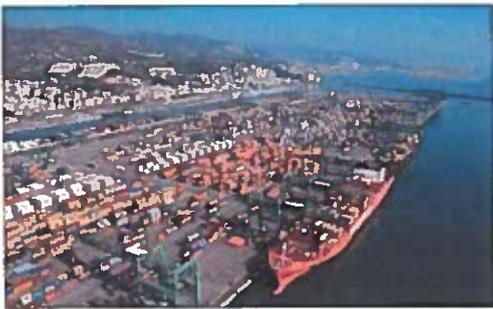
- **Porti affidati a tre campani** (Il Mattino)
- **Intersa delle Autorità Siciliane GNL** (Staffetta Quotidiana)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Vte, il traffico cresce ancora a marzo

Genova - Il terminal genovese di Psa segna 143 mila nel mese appena passato: +6,85 rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.



Genova - A marzo il terminal genovese di Psa, il Vte, ha movimentato 143.166 teu, con una progressione del 13,4% rispetto al mese di febbraio 2018. **Il traffico risulta in crescita anche rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, segnando +6,8%.**

Il Secolo XIX

CONGRESSO UILTRASPORTI LIGURIA. L' ASSEMBLEA DEI DELEGATI HA CONFERMATO IL SEGRETARIO IN SCADENZA

«Lavoro, lo sviluppo della città passa dal porto»

Gulli: prua su potenziamento di moli e infrastrutture. Preoccupa la sicurezza in banchina

PORTO e infrastrutture. E poi: potenziamento della rete ferroviaria, ristrutturazione della circolazione per i tir nella zona di San Benigno e sviluppo delle banchine, a partire dall' entrata in funzione del terminal contenitori di Calata Bettolo, a Sampierdarena. Sono questi, secondo la Uiltrasporti Liguria, i principali temi che le istituzioni genovesi dovranno affrontare e portare a termine da qui ai prossimi mesi con l' obiettivo di creare nuovi posti di lavoro in città e porre le basi per uno sviluppo economico produttivo a medio lungo termine.

Il congresso regionale della Uiltrasporti, ieri, ha confermato Roberto Gulli segretario generale per la Liguria per altri quattro anni.

All' incontro ha partecipato anche il segretario nazionale, Claudio Tarlazzi. «Lo sviluppo di Genova passa per buona parte dal potenziamento del suo porto e da tutte le attività che ruotano attorno allo scalo. Il settore portuale garantisce occupazione a circa 56mila addetti tra occupati diretti e indiretti e di fondamentale importanza per l' intero tessuto produttivo sarà anche la realizzazione di nuove infrastrutture», dice Gulli.

Terzo valico e ferrovia Secondo il segretario ligure, il Terzo valico rappresenta una delle opere più importanti che si stanno realizzando in Italia perché con sentirà alle merci movimentate dal porto di raggiungere i mercati svizzeri e tedeschi.

«Di fondamentale importanza spiega Gulli e pure il completamento del nodo ferroviario cittadino che permetterà la separazione dei flussi del traffico su ferro a carattere metropolitano da quelli a media e lunga percorrenza».

PAMBIANCHI Sviluppo dei terminal Quello dello sviluppo delle banchine, a partire dall' entrata in funzione del terminal contenitori di Calata Bettolo, a Sampierdarena, è stata la perdita per ogni camion dovuta ai ritardi tra uno dei temi affrontati in ambito portuale durante il congresso Uiltrasporti. Il layout del terminal prevede una capacità di circa 500 mila teu, investimenti per 150 milioni da parte dei privati che chiedono però certezza sulla possibilità di approdo delle navi da 14mila teu. «Ci sono anche altri aspetti sui quali ancora non si è fatto abbastanza prosegue Gulli a partire dall' elettrificazione delle banchine. Il potenziamento dello scalo deve passare anche da opere che rendano

- segue

più sostenibili per la città alcune attività che possono creare inquinamento e fastidio agli abitanti di alcuni quartieri, specialmente a Ponente».

Lavoro in banchina Il dossier del lavoro in portuale è stato uno dei temi affrontati dal segretario regionale. «Oltre ad un sistema del lavoro regolamentato sottolinea Gulli lo scalo genovese continua ad avere bisogno di un pool di lavoratori, con flessibilità oraria e possibilità di muoversi all'interno dello scalo, che affianchi l'operato dei dipendenti dei singoli terminal».

Tra i temi toccati anche quello delle agenzie marittime che negli ultimi mesi hanno affrontato, soprattutto a Genova, una crisi senza precedenti a partire dal fallimento della compagnia coreana Hanjin Shipping che solo in città ha lasciato senza occupazione più di 80 lavoratori.

Tir e sicurezza «Il tema della salute e sicurezza sul lavoro dichiara Gulli è uno tra i più attuali che interessa sia il mondo portuale che quello dei trasporti, ma non solo». Lo scorso 26 marzo, al terminal Vte di Pra', un camionista è stato travolto da una motrice in manovra. L'autista è sceso dal suo mezzo per chiedere informazioni ed è stato travolto da un collega che stava facendo manovra.

«Su questo tema chiude non ci possono essere compromessi. Fatti come quello che si è verificato al Vte non sono accettabili: devono essere evitati in tutti i modi».

JOLLY NERO, VIA AL NUOVO DIBATTIMENTO

Inchiesta torre piloti bis a processo i progettisti

Sotto accusa anche Capitaneria e Porto

È COMINCIATA ieri l'udienza preliminare per l'inchiesta bis sulla costruzione della Torre Piloti di Genova, crollata il 7 maggio 2013 per aver subito l'urto della nave cargo Jolly Nero causando la morte di nove persone. Hanno chiesto di costituirsi parte civile i familiari di tre delle 9 vittime e i 4 feriti, oltre a tre associazioni tra cui quella delle vittime della strage di Viareggio. La compagnia Messina ha depositato una nomina in cui si dichiara parte offesa. Il giudice per l'udienza preliminare Maria Teresa Rubini deciderà l'ammissione all'udienza del 10 aprile. L'inchiesta vede imputati progettisti della Torre, collaudatori e datori di lavoro delle vittime. Secondo l'accusa, la torre piloti di Genova venne «costruita a cavallo della banchina senza tener conto delle azioni non ordinarie incidenti sulla struttura come l'urto di navi in manovra nello spazio acqueo antistante al manufatto in assenza di qualsiasi protezione». Le persone indagate sono: il commissario e i dirigenti tecnici del Consorzio autonomo del porto di Genova Gino Capocaccia, Angelo Spaggiari, Paolo Grimaldi, Edoardo Praino, accusati per aver redatto il progetto precontrattuale per la costruzione; il presidente e i membri della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici che espressero parere favorevole



Le macerie dopo l'incidente

al progetto Ugo Tomasicchio, Mario Como e Giuseppe Parise; il progettista Bruno Ballerini; il collaudatore Giorgio Mozzo. Nell'indagine sono entrati anche i datori di lavoro delle nove vittime e i responsabili della sicurezza. Sono indagati l'ammiraglio Felicio Angrisano e l'ufficiale Paolo Tallone della Capitaneria di Porto, Gianni Lettich e Sergio Morini della corporazione Piloti e Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda della Rimorchiatori riuniti.

Il filone processuale principale sulla morte delle 9 persone per il crollo della Torre Piloti si era chiuso nel maggio 2017 con una sentenza di primo grado. Erano stati condannati il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni (10 anni e 4 mesi), il primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto (8 anni e 6 mesi), il direttore di macchina Franco Giammoro (7 anni) e il pilota del porto Antonio Anfossi (4 anni e 2 mesi).

Dogana: Controlli e contrasto traffici illeciti - Delegazione UE in visita a Livorno

LIVORNO - Il porto di Livorno ha ospitato la delegazione della Commissione "Mercato Interno e Protezione Consumatori" del Parlamento Europeo. All'attenzione della delegazione (costituita da quattro rappresentanti, tra cui l'italiano Nicola Danti di S&D) sono state **le procedure e le attività relative ai controlli doganali con riferimento al contrasto dei traffici illeciti e alla sicurezza.**

Ad accogliere la delegazione a palazzo Rosciano: il presidente dell'Authority Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, **Stefano Corsini** e il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, **Giuseppe Napoleoni**, il direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Giuseppe Tarzia, il questore di Livorno, Orazio D'Anna, il prefetto Anna Maria Manzone, il comandante dell'Accademia Navale di Livorno, Pierpaolo Ribuffo, il comandante provinciale della Guardia di Finanza, Paolo Borrelli, il comandante provinciale dei carabinieri, Alessandro Magro, l'assessore comunale Francesca Martini, il consigliere provinciale Yari de Filicaia, i consoli onorari di Svezia e del Senegal, rispettivamente Giovanni Capanna e Andrea Ermini.

Corsini nel dare il benvenuto agli ospiti e introducendo le attività doganali del porto ha messo in evidenza il ruolo di responsabilità svolto dagli uffici doganali nella supervisione degli scambi internazionali, nei controlli e nello sviluppo dei traffici.

Napoleoni parlando dell'espletamento dei controlli e delle procedure doganale ha sottolineato il ruolo collaborativo nei confronti delle attività portuali : *"Noi non vogliamo far perdere traffico ai porti- ha detto - ma vogliamo contribuire ad implementarlo. A Livorno le istituzioni si muovono da anni nel solco di una comprovata collaborazione in virtù della quale siamo riusciti col tempo ad essere sempre più efficaci nelle attività di controllo e a farlo in tempi sempre più rapidi"*.

A margine dell'incontro, l'**europarlamentare Nicola Danti**, ha dichiarato: *"A Livorno partiamo da una base di consolidata professionalità per il quale si sente sempre di più il bisogno di un unico sistema di sorveglianza del mercato a livello europeo - il cammino del rinnovamento passa anche da questi aspetti. L'ambizione del nuovo sistema portuale di Livorno e Piombino di accrescere il proprio ruolo a servizio dell'Europa si coniuga con le azioni di controllo dell'Agenzia delle Dogane in tema di sicurezza"*.

Il Parlamento europeo in visita al porto di Livorno

LIVORNO - Oggi una delegazione del Parlamento Europeo "Mercato Interno e Protezione Consumatori" è in visita al porto di Livorno. La giornata prevede la visita negli uffici dell'**Agenzia Dogane e Monopoli** e dell'Autorità di Sistema Portuale locale e l'incontro con i vertici aziendali.

La Commissione – composta da 7 rappresentanti, tra i quali gli italiani Laura Comi (PPE) e Nicola Danti (Alleanza progressista Socialisti e Democratici) – in sede di incontro avrà modo di analizzare il ruolo dell'Agenzia Dogane e Monopoli, in qualità di organo di controllo delle frontiere dell'UE. In primo piano l'analisi del quadro normativo comunitario (Direttiva generale Sicurezza prodotti e direttive Nuovo Approccio) e il suo recepimento da parte della legislazione nazionale (Codice del Consumo e decreti attuativi specifici),

La visita al porto parte dal Terminal Darsena Toscana, dove viene mostrato l'utilizzo delle apparecchiature scanner che "radiografano" i container in transito dallo scalo labronico. Presente il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Giuseppe Napoleoni.

La visita termina con l'incontro con il presidente dell'Authority, Stefano Corsini, ed il dibattito sul tema degli orientamenti per i controlli all'importazione riguardanti la sicurezza e la conformità dei prodotti.

Il Parlamento Europeo a Livorno: La Commissione "Mercato Interno" incontra le istituzioni a Palazzo Rosciano



La delegazione parlamentare (Andreas Schwab; Nicola Danti; Anneleen Van Bossuyt e Jasenko Selimovic) assieme alle istituzioni

Nella sede della Port Authority si è parlato del ruolo svolto dalle Dogane in tema di sicurezza e contrasto ai traffici illeciti. L'Europarlamentare Nicola Danti: "A Livorno partiamo da una base di consolidata professionalità"

Livorno, 5 aprile 2018 – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e il direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Giuseppe Napoleoni, hanno ricevuto quest'oggi a Palazzo Rosciano una delegazione della Commissione "Mercato Interno e Protezione Consumatori" del Parlamento Europeo, venuta in visita a Livorno per vedere come vengono svolti nello scalo labronico i controlli doganali con riferimento al contrasto dei traffici illeciti e alla sicurezza.

Ad accogliere i parlamentari dell'UE (quattro in tutto, tra cui l'italiano Nicola Danti di S&D), tutti i rappresentanti delle istituzioni locali: presenti tra gli altri il comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe Tarzia; il questore di Livorno, Orazio D'Anna; il prefetto Anna Maria Manzone; il comandante dell'Accademia Navale di Livorno, Pierpaolo Ribuffo; il comandante provinciale della Guardia di Finanza, Paolo Borrelli; il comandante provinciale dei carabinieri, Alessandro Magro; l'assessore comunale Francesca Martini; il consigliere provinciale Yari de Filicaia; i consoli onorari di Svezia e del Senegal, rispettivamente Giovanni Capanza e Andrea Ermini.

"Siamo lusingati dell'attenzione che il Parlamento Europeo ha voluto riservare a Livorno – ha detto Corsini -: le autorità doganali hanno una responsabilità primaria nella supervisione degli scambi internazionali della Comunità e sono un soggetto sul cui supporto siamo certi di poter contare per coniugare efficienza dei controlli e sviluppo dei traffici".

E a proposito di controlli, sono state le Dogane, come sottolineato dal responsabile della direzione centrale antifrode e controlli, Nicola Laurelli, a illustrare a grandi linee le modalità operative in ordine ai controlli legati alla sicurezza dei prodotti, in particolare dei giocattoli. Per Laurelli i funzionari doganali non svolgono soltanto funzioni di natura tributaria ma garantiscono anche la sicurezza delle frontiere esterne dell'Unione per proteggere la salute e l'incolumità dei cittadini. Si tratta di un duplice ruolo che non interferisce con le capacità prestazionali di un porto, anzi...

"Noi non vogliamo far perdere traffico ai porti – ha detto Napoleoni – ma vogliamo contribuire ad implementarlo. A Livorno le istituzioni si muovono da anni nel solco di una comprovata collaborazione in virtù della quale siamo riusciti col tempo ad essere sempre più efficaci nelle attività di controllo e a farlo in tempi sempre più rapidi".

- segue

“A Livorno partiamo da una base di consolidata professionalità – ha detto a margine dell’incontro, Nicola Danti, per il quale si sente sempre di più il bisogno di un unico sistema di sorveglianza del mercato a livello europeo – il cammino del rinnovamento passa anche da questi aspetti. L’ambizione del nuovo sistema portuale di Livorno e Piombino di accrescere il proprio ruolo a servizio dell’Europa si coniuga con le azioni di controllo dell’Agenzia delle Dogane in tema di sicurezza”.

La delegazione parlamentare (Andreas Schwab; Nicola Danti; Anneleen Van Bossuyt e Jasenko Selimovic) assieme alle istituzioni

Il Messaggero Marittimo

Il Parlamento Europeo a Livorno

La Commissione “Mercato Interno” ha incontrato le istituzioni a Palazzo Rosciano

LIVORNO – Una delegazione della Commissione “Mercato Interno e Protezione Consumatori” del Parlamento Europeo, venuta in visita a Livorno per vedere come vengono svolti nello scalo labronico i controlli doganali con riferimento al contrasto dei traffici illeciti e alla sicurezza è stata ricevuta a Palazzo Rosciano dal presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini e dal direttore dell’Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l’Umbria, Giuseppe Napoleoni.

Ad accogliere i quattro parlamentari della Ue (tra cui l’italiano Nicola Danti di S&D), erano presenti il comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Tarzia; il questore di Livorno, Orazio D’Anna; il prefetto Anna Maria Manzone; il comandante dell’Accademia Navale di Livorno Pierpaolo Ribuffo; il comandante provinciale della Guardia di Finanza Paolo Borrelli; il comandante provinciale dei carabinieri Alessandro Magro; l’assessore comunale Francesca Martini; il consigliere provinciale Yari de Filicaia, i consoli onorari di Svezia e del Senegal, rispettivamente Giovanni Capanna e Andrea Ermini.

“Siamo lusingati dell’attenzione che il Parlamento Europeo ha voluto riservare a Livorno – ha detto Corsini – le autorità doganali hanno una responsabilità primaria nella supervisione degli scambi internazionali della Comunità e sono un soggetto sul cui supporto siamo certi di poter contare per coniugare efficienza dei controlli e sviluppo dei traffici”.

A proposito di controlli, sono state le Dogane, come sottolineato dal responsabile della direzione centrale antifrode e controlli, Nicola Laurelli, a illustrare a grandi linee le modalità operative in ordine ai controlli legati alla sicurezza dei prodotti, in particolare dei giocattoli. Per Laurelli i funzionari doganali non svolgono soltanto funzioni di natura tributaria ma garantiscono anche la sicurezza delle frontiere esterne dell’Unione per proteggere la salute e l’incolumità dei cittadini. Si tratta di un duplice ruolo che non interferisce con le capacità prestazionali di un porto, anzi...

“Non vogliamo far perdere traffico ai porti – ha detto Napoleoni – ma vogliamo contribuire ad implementarlo. A Livorno le istituzioni si muovono da anni nel solco di una comprovata collaborazione in virtù della quale siamo riusciti col tempo ad essere sempre più efficaci nelle attività di controllo e a farlo in tempi sempre più rapidi”.

“A Livorno partiamo da una base di consolidata professionalità – ha detto a margine dell’incontro, Nicola Danti, per il quale si sente sempre di più il bisogno di un unico sistema di sorveglianza del mercato a livello europeo – il cammino del rinnovamento passa anche da questi aspetti. L’ambizione del nuovo sistema portuale di Livorno e Piombino di accrescere il proprio ruolo a servizio dell’Europa si coniuga con le azioni di controllo dell’Agenzia delle Dogane in tema di sicurezza”.

Il Secolo XIX

CONGRESSO UILTRASPORTI LIGURIA. L'ASSEMBLEA DEI DELEGATI HA CONFERMATO IL SEGRETARIO IN SCADENZA

«Lavoro, lo sviluppo della città passa dal porto»

Gulli: prua su potenziamento di moli e infrastrutture. Preoccupa la sicurezza in banchina

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

PORTO e infrastrutture. E poi: potenziamento della rete ferroviaria, ristrutturazione della circolazione per tir nella zona di San Benigno e sviluppo delle banchine, a partire dall'entrata in funzione del terminal contenitori di Calata Bettolo, a Sampierdarena. Sono questi, secondo la Uiltrasporti Liguria, i principali temi che le istituzioni genovesi dovranno affrontare e portare a termine da qui ai prossimi mesi con l'obiettivo di creare nuovi posti di lavoro in città e porre le basi per uno sviluppo economico-produttivo a medio-lungo termine.

Il congresso regionale della Uiltrasporti, ieri, ha confermato Roberto Gulli segretario generale per la Liguria per altri quattro anni. All'incontro ha partecipato anche il segretario nazionale, Claudio Tarlazzi. «Lo sviluppo di Genova passa per buona parte dal potenziamento del suo porto e da tutte le attività che ruotano attorno allo scalo. Il settore portuale garantisce occupazione a circa 56 mila addetti tra occupati diretti e indiretti e di fondamentale importanza per l'intero tessuto produttivo sarà anche la realizzazione di nuove infrastrutture», dice Gulli.

Terzo valico e ferrovia

Secondo il segretario ligure, il Terzo valico rappresenta una delle opere più importanti che si stanno realizzando in Italia perché consentirà alle merci movimen-

tate dal porto di raggiungere i mercati svizzeri e tedeschi. «Di fondamentale importanza - spiega Gulli - è pure il completamento del nodo ferroviario cittadino che permetterà la separazione dei flussi del traffico su ferro a carattere metropolitano da quelli a media e lunga percorrenza».

Sviluppo dei terminal

Quello dello sviluppo delle banchine, a partire dall'entrata in funzione del terminal contenitori di Calata Bettolo, a Sampierdarena, è stato uno dei temi affrontati in ambito portuale durante il congresso Uiltrasporti. Il layout del terminal prevede una capacità di circa 500 mila teu, investimenti per 150 milioni da parte dei privati che chiedono però certezza sulla possibilità di approdo delle navi da 14 mila teu. «Ci sono anche altri aspetti sui quali ancora non si è fatto abbastanza - prosegue Gulli - a partire dall'elettificazione delle banchine. Il potenziamento dello scalo deve passare anche da opere che rendano più sostenibili per la città alcune attività che possono creare inquinamento e fastidio agli abitanti di alcuni quartieri, specialmente a Ponente».

Lavoro in banchina

Il dossier del lavoro in portuale è stato uno dei temi affrontati dal segretario regionale. «Oltre ad un sistema del lavoro regolamenta-

to - sottolinea Gulli - lo scalo genovese continua ad avere bisogno di un pool di lavoratori, con flessibilità oraria e possibilità di muoversi all'interno dello scalo, che affianchi l'operato dei dipen-

denti dei singoli terminal». Tra i temi toccati anche quello delle agenzie marittime che negli ultimi mesi hanno affrontato, soprattutto a Genova, una crisi senza precedenti a partire dal fallimento della compagnia coreana Hanjin Shipping che solo in città ha lasciato senza occupazione più di 80 lavoratori.

Tir e sicurezza

«Il tema della salute e sicurezza sul lavoro - dichiara Gulli - è uno tra i più attuali che interessa sia il mondo portuale che quello dei trasporti, ma non solo». Lo scorso 26 marzo, al terminal Vte di Pra', un camionista è stato travolto da una motrice in manovra. L'autista è sceso dal suo mezzo per chiedere informazioni ed è stato travolto da un collega che stava facendo manovra. «Su questo tema - chiude - non ci possono essere compromessi. Fatti come quello che si è verificato al Vte non sono accettabili: devono essere evitati in tutti i modi».

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© BY NC ND AL CN D R IT RS RVAT

Il Secolo XIX

Il Forum

“Shaping the port of the future”, più di 200 gli iscritti

••• ROMA. Sono oltre duecento gli addetti ai lavori che si sono dati appuntamento a Civitavecchia, martedì 10 aprile, in occasione del Forum intitolato “Shaping the port of the future”. Si tratta di armatori, professionisti, politici, rappresentanti della Commissione Ue e di alcuni dei principali porti europei. I lavori inizieranno alle 9 e si concluderanno nel pomeriggio.

Informazioni Marittime

Zes, Regione Campania: "Chi la vuole più grande non conosce la legge"



«Giungono richieste di alcune forze politiche sull'allargamento della Zona economica speciale della Campania ad alcune aree che non presentano affatto i requisiti di aree retroportuali e che non hanno alcuna connessione economico-funzionale, così come previsto dalla legge, con i porti di Napoli e di Salerno». Con una nota, l'assessore alle Attività produttive della Regione Campania, Amedeo Lepore, chiude qualunque ipotesi ad un allargamento della Zes, perlomeno in quelle aree che non hanno sbocchi a mare. «Si tratta di pura strumentalità e mancanza di conoscenza della norma».

La Zes della Campania è estesa per 5,486 ettari. Per fare un confronto, la superficie complessiva della Campania è di 1,35 milioni di ettari. Ci sono in ballo ancora 300 ettari, «per le aree che dovrebbero presentare caratteristiche utili all'inserimento nella Zes anche in una fase successiva», sottolinea Lepore. «Ora ci sembra fondamentale – conclude – anziché deviare l'attenzione e procrastinare la istituzione della Zes, chiedere al governo di adottare finalmente, per le uniche due Regioni che hanno presentato il piano di sviluppo strategico, il decreto del presidente del Consiglio di istituzione della Zes».

«Non è tempo di polemiche sterili e provincialistiche», aggiunge Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Il piano strategico serve a fare il punto della situazione, dice Spirito, **a meno di un anno** dall'approvazione della legge in Parlamento. I 300 ettari di riserva servono a «valutare le reazioni degli imprenditori e del mercato. Spero che le istituzioni trovino quella unità di intenti necessaria per il successo della zona economica speciale».

Lo sviluppo Zes, Casciello attacca «Troppe aree escluse»

Il parlamentare azzurro
in difesa di Scafati
e Cilento-Vallo di Diano

Esplode la polemica sul mancato inserimento di alcuni territori della provincia di Salerno all'interno del Piano di sviluppo strategico della Zona economica speciale (Zes) della Campania. Il riferimento, in particolare, è al Cilento, al Vallo di Diano, al Golfo di Policastro, agli Alburni e alla città di Scafati. A sollevare la questione è il deputato di Forza Italia Gigi Casciello che ricorda: «Per l'istituzione delle Zes c'è stata una prima proposta preliminare sottoposta al Governo nel dicembre 2016: alla Campania erano stati assegnati 5.467 ettari dal Decreto del presidente del Consiglio del 26 febbraio che ha regolamentato l'attuazione delle Zes a livello nazionale.

La Giunta Regionale, nonostante i suoi toni trionfalistici, con il Piano di sviluppo ne ha coperti 5.154, lasciando fuori circa 300 ettari, ed in particolare una parte strategica della provincia». Casciello si domanda perché «nel percorso di confronto e concertazione che la Regione avrebbe dovuto attivare più puntualmente, nelle more dell'approvazione del Regolamento approvato dal Dpcm 25 gennaio 2018, non siano stati interessati i sindaci e gli amministratori di questa area del salernitano. E perché sono stati dimenticati i Comuni, i sindacati e le imprese. Non c'è stata alcuna condivisione delle linee strategiche da parte di questi Enti». Per questo annuncia battaglia: «Sarà interrogato l'attuale e il futuro Governo per capire quali saranno le azioni che si intendono intraprendere per correggere tale grave errore, considerato che a dispetto di quanto annunciato dalla Regione, occorre un successivo decreto del presidente del Consiglio per istituire e rendere operativo tale piano».

Parla di «scelta ingiustificata» anche il consigliere grillino Michele Cammarano.

Non si fa attendere la replica dell'assessore alle attività produttive Amedeo Lepore, secondo il quale le zone citate da Casciello «non presentano affatto i requisiti di aree retroportuali» e «non hanno alcuna connessione economico-funzionale, così come previsto dalla legge, con i porti di Napoli e Salerno. Si tratta di strumentalità e mancanza di conoscenza della norma». Parole, le sue, che vengono giudicate «arroganti» dall'esponente di Fi che lo accusa di «non conoscere la geografia e la realtà economica salernitana». Sulla questione interviene anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito che lancia un appello: «Basta polemiche sterili e provincialistiche. Le forze istituzionali collaborino». E annuncia di voler «effettuare un punto della situazione ad un anno di distanza dall'avvio della Zes, con la possibilità di allocare altri 300 ettari, rispetto ad un perimetro definito di 5.100 ettari, proprio per valutare quali siano le reazioni degli operatori economici».

r.j.l

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La replica
L'assessore Lepore
«Non avevano
i requisiti previsti»



Zone speciali, “azzurri” all’attacco

Per Casciello e Paolino escluse aree strategiche. Lepore: «Ignorano la legge»

DI SALERNO

Forza Italia chiede di inserire, tra le Zone economiche speciali, anche Scafati, il Cilento, il Vallo di Diano e gli Alburni. E preannuncia battaglia, sia in Parlamento che in Regione. A guidare la rivolta sono il deputato Gigi Casciello e la consigliere regionale, Monica Paolino, che accusano la Regione di aver escluso aree importanti della provincia di Salerno.

A Casciello e Paolino risponde l'assessore regionale, Amedeo Lepore, che evidenzia come si richieda «l'allargamento della Zes per alcune aree che non presentano affatto requisiti di aree retroportuali e che

non hanno alcuna connessione economico-funzionale, così come previsto dalla legge, con i porti di Napoli e di Salerno».

«Si tratta di pura strumentalità – aggiunge Lepore – e mancanza di conoscenza della norma. Ricordiamo che la superficie della Zes della Campania ha una superficie massima di 5.486 ettari e che la superficie complessiva della Campania è ben di 1.359.500 ettari. Per le aree che dovessero presentare caratteristiche utili all'inserimento nella Zes anche in una fase successiva, abbiamo riservato oltre 300 ettari». Invita tutti alla calma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Non è tempo di polemiche sterili e provincialistiche – rimarca – ma è tempo di decisioni. Attendiamo solo il decreto conclusivo di istituzione della Zes da parte del Governo. Tutte le forze responsabili, ne sono certo, opereranno per raggiungere questo obiettivo. L'elaborazione del piano di sviluppo strategico da parte della Regione Campania è stato il frutto di una elaborazione approfondita e ragionata, con il coinvolgimento delle forze economiche e sociali, oltre che di quelle istituzionali».

Casciello, però, rincara la dose. «Secondo Lepore – sotto-

linea il parlamentare – il Cilento, l'intera area a sud di Battipaglia e la città di Scafati non hanno alcuna connessione economica e funzionale con il porto di Salerno. In questo modo dimostra, tra l'altro in modo saccente ed arrogante, di non conoscere concretamente la geografia della regione e la realtà economica della provincia di Salerno oltre che la stessa norma che disciplina le Zes».

«Sarebbe bastato – precisa il parlamentare di Forza Italia – che si fosse seguito ciò che prevede il dpcm 25 gennaio 2018, n.12, con la più piena condivisione delle linee strategiche con sindaci e amministratori locali o con le organizzazioni sindacali e delle imprese, con tutto il partenariato sociale ed economico dell'area. Che il Piano di sviluppo delle zone Zes copra 5.154 ettari della regione Campania, lasciando fuori circa 300 ettari, inoltre, conferma senz'altro la possibilità di inserire aree non considerate prima e che non potranno non essere quelle a Sud della Piana del Sele e della città di Scafati».

Gaetano de Stefano

ESPRESSO 11/14/18



Amedeo Lepore



Gigi Casciello

Porto di Napoli. Pietro Spirito incontra gli ambasciatori dei paesi Asiatici



Napoli, 05 aprile 2018 – Con l'incontro di oggi è stato compiuto un primo step verso la costruzione di un più stretto rapporto di collaborazione tra la città di Napoli, la Regione Campania ed i Paesi dell'ASEAN, ha dichiarato Pietro Spirito. Nell'incontro che si è tenuto nella sede dell'Autorità con gli ambasciatori di Indonesia, Filippine, Malesia, Myanmar, Thailandia, Vietnam è stata comunemente sottolineata la necessità di lavorare assieme per favorire la connessione quale variabile strategica essenziale per la competitività dei territori. Prima dell'incontro, che ha chiuso la giornata di incontri istituzionali della delegazione ASEAN, si è tenuta una visita via mare del porto di Napoli, con un mezzo della Guardia Costiera, alla presenza dell'Ammiraglio Arturo Faraone, Comandante della Capitaneria.

“ Questo incontro – ha dichiarato Pietro Spirito – è il primo passo per costruire una collaborazione che dobbiamo tessere, con la partecipazione anche delle Autorità e degli operatori portuali, tra Napoli, la Campania e i Paesi aderenti all'ASEAN. Noi siamo interessati a creare collegamenti, reti, connessioni di conoscenza, di tecnologia, di intelligenze tra noi e Paesi in forte sviluppo come quelli rappresentati qui oggi. L'istituzione delle ZES potrà sicuramente favorire la crescita della collaborazione, perché è nostra intenzione attrarre investimenti, favorire scambi, sviluppare tecnologie. Noi stiamo costruendo sul nostro territorio una rete: oltre al sistema portuale campano, esiste una forte collaborazione con l'Aeroporto di Capodichino e con la Rete Ferroviaria. Si tratta di allargare la rete, di aprire nuove collaborazioni. Il nostro scopo è rendere concrete iniziative come la visita della delegazione dei Paesi Asiatici.”

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, l'Authority accoglie delegazione paesi asiatici



Con l'incontro del 5 aprile è stato compiuto un primo step verso la costruzione di un più stretto rapporto di collaborazione tra la città di Napoli, la Regione Campania ed i Paesi dell'**ASEAN**, ha dichiarato Pietro Spirito. La riunione si è tenuta nella sede dell'Autorità con gli ambasciatori di Indonesia, Filippine, Malesia, Myanmar, Thailandia, Vietnam è stata comunemente sottolineata la necessità di lavorare assieme per favorire la connessione quale variabile strategica essenziale per la competitività dei territori. Prima dell'incontro, che ha chiuso la giornata di incontri istituzionali della delegazione ASEAN, si è tenuta una visita via mare del porto di Napoli, con un mezzo della Guardia Costiera, alla presenza dell'Ammiraglio Arturo Faraone, Comandante della Capitaneria.

" Questo incontro - ha dichiarato Pietro Spirito - è il primo passo per costruire una collaborazione che dobbiamo tessere, con la partecipazione anche delle Autorità e degli operatori portuali, tra Napoli, la Campania e i Paesi aderenti all'ASEAN. Noi siamo interessati a creare collegamenti, reti, connessioni di conoscenza, di tecnologia, di intelligenze tra noi e Paesi in forte sviluppo come quelli rappresentati qui oggi. L'istituzione delle ZES potrà sicuramente favorire la crescita della collaborazione, perché è nostra intenzione attrarre investimenti, favorire scambi, sviluppare tecnologie. Noi stiamo costruendo sul nostro territorio una rete: oltre al sistema portuale campano, esiste una forte collaborazione con l'Aeroporto di Capodichino e con la Rete Ferroviaria. Si tratta di allargare la rete, di aprire nuove collaborazioni. Il nostro scopo è rendere concrete iniziative come la visita della delegazione dei Paesi Asiatici".

Autorità portuale, due seggi per sedare lo scontro tra gli armatori

Insediato l' organismo di partenariato niente accordo su un nome unico due posti a Confitarma e AssoArmatori

Un solo rappresentante per Confitarma e AssoArmatori. Non se ne parla nemmeno. E così, si è arrivati alla conta per di navi, linee, merci e passeggeri per designare i rappresentanti degli armatori in seno all' Organismo di Partenariato dell' Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale. Dei rappresentanti? Sì, plurale, perché alla fine gli armatori hanno due rappresentanti, uno per AssoArmatori e uno per Confitarma. A leggere la delibera con cui il presidente Pietro Spirito insedia il parlamentino dell' Adsp si capisce quanto sia profonda la frattura tra i gruppi armatoriali che neanche per nominare un rappresentante in seno ad un organismo consultivo hanno trovato un accordo.

Ma andiamo con ordine. Cominciamo con il dire che il presidente Spirito, il 23 febbraio scorso, aveva assegnato trenta giorni alle due organizzazioni per trovare un' intesa così come previsto dalle Linee Guida delle Adsp: «Qualora nel corso della procedura di nomina dei componenti dell' Organismo si accerti il caso di equipollenza tra due o più associazioni della medesima categoria, sulla base delle informazioni raccolte, il presidente dell' Adsp invita tali soggetti a trovare un' intesa per stabilire il soggetto componente l' Organismo». Ma anche dopo i trenta giorni,

nessun accordo. Ed è a questo punto che comincia la conta scrupolosa verificata passo dopo passo dal segretario generale Francesco Messineo. I passaggi sono tutti evidenziati. «Le linee guida - è detto nella delibera di nomina - non conferiscono un peso da attribuire ai parametri indicati per la comparazione: dallo specchio riepilogativo dei dati trasmessi dalle due Associazioni si riscontra un numero maggiore di compagnie di navigazione iscritte è un numero maggiore di navi impiegate per il raggruppamento della Confitarma a fronte di un numero notevolmente maggiore di scali effettuati nei tre porti di competenza dal raggruppamento della AssoArmatori/Fedarlinea». E ancora. «Anche l' analisi dei volumi di traffico comportano una prevalenza della Confitarma per il traffico merci e una prevalenza dell' Assarmatori /Fedarlinea per il traffico passeggeri». E poi i singoli porti. «La rappresentanza si suddivide, infatti, anche in funzione dei diversi porti presenti nella Adsp: per Napoli è maggiormente rappresentativa Assarmatori/Fedarlinea, mentre per Salerno è più rappresentativa Confitarma. È altresì, rilevabile, analizzando i nominativi delle compagnie armatoriali iscritte alle due Associazioni che entrambe Confitarma e Assarmatori/Fedarlinea, vedono tra le proprie associate importanti gruppi armatoriali che operano con una prevalenza rispettivamente nel Porto di Salerno (associate Confitarma) e nel Porto di Napoli (associate Assarmatori /Fedarlinea)».

Insomma neanche la conta è servita e alla fine si è optato per la doppia rappresentanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Antonino Pane

Oggi una delegazione di nazioni asiatiche ha visitato il porto di Napoli

Lepore e Spirito: non è tempo di polemiche sterili sulla Zona Economica Speciale

Oggi una delegazione di nazioni asiatiche costituita dagli ambasciatori di Indonesia, Filippine, Malesia, Myanmar, Thailandia e Vietnam ha avuto una serie di incontri istituzionali a Napoli chiusi con una riunione presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che è stata preceduta da una visita via mare del porto di Napoli, con un mezzo della Guardia Costiera, alla presenza dell'ammiraglio Arturo Faraone, comandante della Capitaneria di Porto.

« Questo incontro - ha spiegato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito - è il primo passo per costruire una collaborazione che dobbiamo tessere, con la partecipazione anche delle autorità e degli operatori portuali, tra Napoli, la Campania e i Paesi aderenti all'ASEAN. Noi siamo interessati a creare collegamenti, reti, connessioni di conoscenza, di tecnologia, di intelligenze tra noi e Paesi in forte sviluppo come quelli rappresentati qui oggi. L'istituzione delle Zone Economiche Speciali - ha rilevato Spirito - potrà sicuramente favorire la crescita della collaborazione, perché è nostra intenzione attrarre investimenti, favorire scambi, sviluppare tecnologie. Noi stiamo costruendo sul nostro territorio una rete: oltre al sistema portuale campano, esiste una forte collaborazione con l'Aeroporto di Capodichino e con la Rete Ferroviaria. Si tratta di allargare la rete, di aprire nuove collaborazioni. Il nostro scopo è rendere concrete iniziative come la visita della delegazione dei Paesi asiatici».

E in tema di Zone Economiche Speciali (ZES), l'assessore regionale campano alle Attività produttive, Amedeo Lepore, ha reso noto che ««giungono richieste di alcune forze politiche sull'allargamento della ZES per la Campania ad alcune aree che non presentano affatto i requisiti di aree retroportuali e che non hanno alcuna connessione economico-funzionale, così come previsto dalla legge, con i porti di Napoli e di Salerno». Il Piano di Sviluppo della Zona Economica Speciale della Campania è stato approvato nei giorni scorsi dalla giunta della Regione Campania. L'assessore ha evidenziato che tali richieste sono caratterizzate da «pura strumentalità e mancanza di conoscenza della norma. Ricordiamo - ha precisato Lepore - che la superficie della ZES della Campania ha una superficie massima di 5.486 ettari e che la superficie complessiva della Campania è ben di 1.359.500 ettari.

- segue

«Per le aree che dovessero presentare caratteristiche utili all'inserimento nella ZES anche in una fase successiva - ha specificato inoltre l'assessore regionale - abbiamo riservato oltre 300 ettari. Ora ci sembra fondamentale, anziché deviare l'attenzione e procrastinare la istituzione della ZES, chiedere al governo di adottare finalmente, per le uniche due Regioni che hanno presentato il piano di sviluppo strategico, il decreto del presidente del Consiglio dei ministri di istituzione della ZES».

Anche il presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha sottolineato che «sulla istituzione della Zona Economica Speciale dei porti di Napoli e Salerno non è tempo di polemiche sterili e provincialistiche, ma è tempo di decisioni. Attendiamo solo - ha concordato Pietro Spirito - il decreto conclusivo di istituzione della ZES da parte del governo. Tutte le forze responsabili, ne sono certo, opereranno per raggiungere questo obiettivo. L'elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico da parte della Regione Campania - ha ricordato Spirito - è stato il frutto di una elaborazione approfondita e ragionata, con il coinvolgimento delle forze economiche e sociali, oltre che di quelle istituzionali. Il documento si riserva di effettuare un punto della situazione ad un anno di distanza dall'avvio operativo della ZES, con la possibilità di allocare altri 300 ettari, rispetto ad un perimetro definito di 5.100 ettari, proprio per valutare quali siano le reazioni degli operatori economici e del mercato rispetto alle opportunità di attrazione di investimenti produttivi. Auspico che tutte le forze istituzionali - ha concluso Spirito - trovino quella unità di intenti necessaria per mettere in campo quel tessuto di concordia e coesione che è una delle virtù necessarie per il successo della Zona Economica Speciale».



Sui magazzini Spirito annuncia il piano «green» per il porto

Il Porto di Napoli vara il piano per l'efficientamento energetico e lo sfruttamento delle fonti rinnovabili. A EnergyMed il presidente Pietro Spirito ha annunciato l'installazione di impianti solari sui tetti dei magazzini e il passaggio all'illuminazione a led negli spazi comuni del Porto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PORTO DI NAPOLI

Nuovo piano per illuminazione

NAPOLI. Il Porto di Napoli vara il proprio piano per l'efficientamento energetico e lo sfruttamento delle fonti rinnovabili. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema del Tirreno Centrale Pietro Spirito intervenendo alla giornata inaugurale della XI edizione di EnergyMed. «Quest'anno - ha annunciato Spirito - bandiremo la gara per la realizzazione dell'efficientamento energetico del porto di Napoli. Installazione di impianti solari sui tetti dei magazzini, e illuminazione a led negli spazi comuni».



Manager
Il presidente dell'Autorità portuale Spirito; impegno per accelerare i dragaggi del bacino dello scalo portuale salernitano

Le infrastrutture, la governance

Comunità portuale, Gallozzi e Criscuolo nel parlamentino

Si è arrivati alla conta per designare i rappresentanti degli armatori in seno all'Organismo di Partenariato dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale. Dei rappresentanti? Sì, plurale, perché alla fine gli armatori hanno due rappresentanti, uno per AssoArmatori e uno per Confitarma. A leggere la delibera con cui il presidente Pietro Spirito inuncia il "parlamentino dell'Adsp" si capisce quanto sia profonda la frattura tra i gruppi armatoriali che neanche per nominare un

rappresentante in seno ad un organismo consultivo hanno trovato un accordo. E alla fine si è optato per la doppia rappresentanza. L'Organismo di Partenariato risulta così composto: Pietro Spirito presidente, Arturo Faraone comandante porto di Napoli, Giuseppe Menna comandante porto di Salerno, Guglielmo Cassone comandante porto di Castellammare, Raffaele Aiello per AssoArmatori/Fedarinea, Domenico Ferraiuolo per Confitarma, Agostino Gallozzi per Confindustria, Pasquale

Legora De Feo per Assoterminal, Domenico De Crescenzo Fedespedi/Anasped, Lucio Punzo per Assologistica, Andrea Esposito per gli operatori ferroviari, Stefano Sorrentini per Federagenti, Angelo Punzi per albo trasportatori, Amedeo D'Alessio per Filt-Cgil, Gennaro Imperato per Fit-Cisl, Fabio Gigli per Uil Trasporti, Pasquale Russo per Concommercio e Guerino Minella rappresentante impresa o agenzia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autorità portuale, due seggi per sedare lo scontro tra gli armatori

Insediato l'organismo di partenariato niente accordo su un nome unico due posti a Confitarma e AssoArmatori

Antonino Pane

Un solo rappresentante per Confitarma e AssoArmatori. Non se ne parla nemmeno. E così, si è arrivati alla conta per di navi, linee, merci e passeggeri per designare i rappresentanti degli armatori in seno all'Organismo di Partenariato dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale. Dei rappresentanti? Sì, plurale, perché alla fine gli armatori hanno due rappresentanti, uno per AssoArmatori e uno per Confitarma. A leggere la delibera con cui il presidente Pietro Spirito insedia il "parlamentino dell'Adsp" si

capisce quanto sia profonda la frattura tra i gruppi armatoriali che neanche per nominare un rappresentante in seno ad un organismo consultivo hanno trovato un accordo.

Ma andiamo con ordine. Cominciamo con il dire che il presidente Spirito, il 23 febbraio scorso, aveva assegnato trenta giorni alle due organizzazioni per trovare un'intesa così come previsto dalle Linee Guida delle Adsp: «Qualora nel corso della procedura di nomina dei componenti dell'Organismo si accerti il caso di equipolenza tra due o più associazioni della medesima categoria, sulla base delle informazioni raccolte, il presidente dell'Adsp invita tali soggetti a trovare un'intesa per stabilire il soggetto componente l'Organismo». Ma anche dopo i trenta giorni, nessun accordo. Ed è a questo punto che comincia la con-

ta scrupolosa verificata passo dopo passo dal segretario generale Francesco Messineo. I passaggi sono tutti evidenziati. «Le linee guida - è detto nella delibera di nomina - non conferiscono un peso da attribuire ai parametri indicati per la comparazione: dallo specchio riepilogativo dei dati trasmessi dalle due Associazioni si riscontra un numero maggiore di compagnie di navigazione iscritte è un numero maggiore di navi impiegate per il raggruppamento della Confitarma a fronte di un numero notevolmente maggiore di scali effettuati nei tre porti di competenza dal raggruppamento della AssoArmatori/Fedarlinea». E ancora. «Anche l'analisi dei volumi di traffico comportano una prevalenza della Confitarma per il traffico merci e una prevalenza dell'Assarmatori /Fedarlinea per il traffico passeggeri». E poi i singoli porti. «La rappresentanza si suddivide, infatti, anche in funzione dei diversi porti presenti nella Adsp: per Napoli è maggiormente rappresentativa Assarmatori/Fedarlinea, mentre per Salerno è più rappresentativa Confitarma. È altresì, rilevabile, analizzando i nominativi delle compagnie armatoriali iscritte alle due Associazioni che entrambe Confitarma e Assarmatori/Fedarlinea, vedono tra le proprie associate importanti gruppi armatoriali che operano con una prevalenza rispettivamente nel Porto di Salerno (associate Confitarma) e nel Porto di Napoli (associate Assarmatori /Fedarlinea)».

Insomma neanche la conta è servita e alla fine si è optato per la doppia rappresentanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto Il numero uno dell'autorità portuale, Pietro Spirito

Banchine, moli, sicurezza: la grande sfida del crocierismo

Porto, accelerazione definitiva

Il commissario dell' Authority, De Simone, delinea il quadro degli interventi

Milazzo Accelerare l' iter per gli interventi da tempo programmati nel porto di Milazzo anche perché le somme sono disponibili: ben quattro milioni di euro solo per la messa in sicurezza. I vertici dell' Autorità portuale sollecitati dagli amministratori mamertini - che chiedono azioni concrete a fronte degli impegni assunti da tempo - confermano che sono ormai in fase di definizione tutti gli interventi infrastrutturali legati alla «sistemazione logistica e messa in sicurezza delle aree commerciali del porto di Milazzo». E ora si guarda anche alla parte che interessa molo Marullo e il molo foraneo. «Si sta procedendo - afferma il commissario Antonino De Simone - con i lavori di sistemazione logistica del porto di Milazzo, che comprendono la rifunionalizzazione complessiva e la messa in sicurezza di tutta la zona sud del porto, quella compresa fra la banchina XX Luglio (commerciale) e il molo Marullo (sede dei servizi e degli uffici portuali). L' intervento prevede oltre alla recinzione, che come avevamo detto dall' inizio è tutt' altro che indecorosa, la realizzazione di nuovi accessi e percorsi che offriranno una migliore e più efficiente suddivisione e utilizzo delle stesse aree ottemperando sia alle esigenze di sicurezza e di logistica sia a quelle di continuità doganale. Il porto, infatti, è oggi interrotto dalla presenza del Terminal aliscafi e le opere in progetto consentiranno di ripristinare la necessaria continuità di percorsi carrabili. I lavori saranno completati entro il mese di giugno».

Quanto a Molo Marullo invece l' Autorità portuale ha comunicato l' intenzione di attuare un progetto di allargamento del molo Marullo per consentire un migliore attracco alle navi da crociera e offrire servizi più efficienti a terra. Ciò perché si ritiene che nonostante tutto ed in particolare la concorrenza della Calabria, Milazzo possa avere un futuro nel crocierismo, non ovviamente legato alla presenza sporadica di qualche natante, ma attraverso un inserimento stabile negli itinerari. E così da un lato - come ribadito dallo stesso presidente De Simone - si lavora nei vari appuntamenti di settore per "sponsorizzare" lo scalo mamertino, dall' altro si cerca di assicurare le migliori condizioni strutturali delle banchine.

«Abbiamo dato incarico - ha detto il massimo esponente dell' Authority per la progettazione di questo intervento per consentire l' attracco di navi di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra. L' obiettivo è l' ampliamento della banchina che rappresenta la parte

- segue

terminale del porto preceduto dal molo Marullo; oggi quest' area è costituita da una tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. La banchina del molo foraneo ha una larghezza di 12 metri; nel tratto in testata, in corrispondenza del dente, raggiunge i 28 metri, con una profondità di 10 metri. In atto la limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne limita l' uso sia per le operazioni commerciali che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman».(r.m.)

Monti: dissequestro molo svolta

Palermo

Era stato sequestrato per paventate criticità strutturali



PALERMO – La Procura di Palermo ha chiesto e ottenuto il dissequestro del molo Vittorio Veneto del porto di Palermo. Le navi da crociera potranno così nuovamente attraccare in quell'approdo.

Il molo sud della banchina Vittorio Veneto era stato sequestrato nell'Ottobre del 2015, quello nord nel Gennaio 2016 per paventate criticità strutturali con pericolo per l'incolumità pubblica. Per rimuovere le criticità, l'Autorità portuale aveva redatto un progetto di ripristino di entrambe le banchine. Approvato il provvedimento, sono stati eseguiti i lavori per dare corso ai quali è stato chiesto il dissequestro delle aree interessate. Dissequestro temporaneo arrivato a Febbraio 2017. L'Autorità portuale già a Maggio 2016 aveva eseguito una prima tranches di lavori sul molo nell'angolo nord. Lavori parziali di consolidamento che secondo i tecnici del porto sarebbero dovuti essere sufficienti al dissequestro.

Su questo intervento la Procura dispose una perizia tecnica di carico. Ma i risultati dei test non convinsero il gip che non tolse i sigilli a fine agosto. Nella relazione degli esperti il Gip ravvisò ancora margini di pericolosità e obbligò l'Autorità portuale a intervenire in via definitiva.

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, Pasqualino Monti, ha accolto con soddisfazione il dissequestro del molo Vittorio Veneto.

"Nel rispetto dei diversi ruoli istituzionali – ha dichiarato – e nel ritrovato spirito di collaborazione, si è avviato nei mesi scorsi un percorso che certamente muterà il volto del porto di Palermo. Una delle tappe è il dissequestro del molo Vittorio Veneto, un'azione scandita da una recuperata armonia e da una condivisione di obiettivi all'interno dello scalo ma, soprattutto, da un lavoro fortemente attento a quanto richiesto dall'autorità giudiziaria per il tramite dell'organismo di polizia giudiziaria".

"La struttura – ha proseguito Monti- ha lavorato in maniera intensa negli ultimi mesi per dare il colpo di reni ai lavori necessari e coniugare due esigenze: un porto sicuro e una banchina collaudata e l'avvio delle opere di riqualificazione indispensabili per passare da un concetto obsoleto di porto a quello uno di scalo moderno e accogliente".

Palermo, dissequestrato dopo due anni il molo Vittorio Veneto del porto

Domani l' Autorità rientrerà in possesso della struttura, quindi il via ai lavori. Entro due mesi le navi da crociera torneranno a ormeggiare

Dissequestrato dopo oltre due anni il molo Vittorio Veneto del porto di Palermo. Il sostituto procuratore Laura Siani ha firmato il provvedimento: domani la Capitaneria di porto toglierà i sigilli alla banchina più importante dello scalo. Entro due mesi le navi da crociera torneranno a ormeggiare nella banchina centrale. "Domani rientreremo in possesso dell' area e subito partiranno i lavori per il ripristino della banchina - assicura il presidente dell' Autorità portuale, Pasqualino Monti - In attesa che ripartano i lavori della nuova stazione marittima verrà ricostruita la tensostruttura dove transiteranno le migliaia di crocieristi". Per rimettere in funzione il molo Vittorio Veneto ci vorranno almeno due mesi e circa 100mila euro di spesa. "Abbiamo già acquistato tutto il necessario per allestire il terminal - conferma Monti - dai macchinari per i controlli di sicurezza alla nuova tensostruttura. Purtroppo il molo è in stato di totale abbandono, vanno rifatti impianti e pavimentazione e questo richiederà del tempo". Intanto si sblocca anche la partita per la realizzazione della nuova stazione marittima, i cui lavori sono fermi da quattro anni per un contenzioso con l' azienda incaricata di realizzare l' opera. Nei giorni scorsi è arrivato il parere positivo dell' avvocatura di Stato sulla transazione con la ditta appaltatrice. Un parere vincolante per la ripresa dei lavori, che avverrà solo dopo la presentazione del nuovo progetto esecutivo.

Il rilancio

Sicilia, porti affidati a tre campani

I presidenti dei porti fanno sistema in Sicilia e rilanciano la sfida del Sud. Niente concorrenza ma sinergie per puntare al successo.

Le due Autorità di Sistema Portuale della Sicilia istituite dalla recente riforma dei porti voluta dal ministro Delrio, quella Orientale guidata dal salernitano Andrea Annunziata e quella Occidentale guidata dall' ischitano Pasqualino Monti, insieme all' Autorità Portuale di Messina, governata dal commissario straordinario il napoletano **Antonino De Simone**, hanno istituito l' associazione dei porti della Sicilia per generare sinergie, canalizzare idee e risorse e catturare nuovi traffici, in una logica di sistema integrato.

La sede scelta per la firma dell' accordo è quella di Messina, ove il Commissario **Antonino De Simone**, impegnato nel rilancio del porto e delle sue infrastrutture, ha recentemente firmato un accordo atteso da molti anni sul rilancio della Zona Falcata. Il primo presidente sarà Andrea Annunziata. Tre uomini del Sud, tre campani che si ritrovano in Sicilia e che si sono già perfettamente integrati nell' isola. Tre profili professionali di altissimo livello accomunati da un atteggiamento inclusivo, tutti con una importante esperienza maturata proprio nel settore della portualità e che nei precedenti incarichi hanno saputo

dimostrare il loro indiscutibile valore. Pasqualino Monti a Civitavecchia, raccogliendo l' eredità di Francesco Nerli, in pochi anni ha sviluppato importanti investimenti consolidando per il porto di Roma il primato nazionale nel traffico crocieristico. Andrea Annunziata, già sottosegretario ai «trasporti e viceministro, a Salerno ha portato a compimento in meno di cinque anni investimenti per oltre 240 milioni di euro, realizzando quelle infrastrutture che hanno dato grande respiro al territorio. **Antonino De Simone**, con un passato nei ruoli apicali di importanti Capitanerie di Porto, ha centrato per il porto di Messina obiettivi che da oltre quaranta anni venivano inseguiti e mai conseguiti, come è accaduto per i dragaggi e per la zona Falcata. E così proprio dalla Sicilia, dove alle ultime politiche il Movimento 5 stelle ha rastrellato un mare di consensi al punto di avere più voti che candidati, che il sistema della portualità lancia un segnale rivoluzionario di grande vivacità, destinato a generare un precedente di grande rilevanza, non solo per la Sicilia ma per il Paese.

Una risposta ad Assoporti che di fatto sembra caratterizzata da una trazione nordista. E se una delle principali critiche alla riforma dei porti si annida proprio nell' assenza di una efficace azione di

coordinamento che aveva ispirato la rivoluzione dei porti, l' azione spontanea messa in campo dai presidenti dei porti della Sicilia ha dato vigore ad una iniziativa, fortemente identitaria, che è stata molto apprezzata proprio dai siciliani che avranno così l' occasione di imporre, sia sullo scenario nazionale che su quello internazionale, il ruolo strategico dei porti del bacino meridionale del Mediterraneo nello settore della logistica, dell' energia, del turismo ed anche della cantieristica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Antonino Pane

Staffetta Quotidiana

Porti, l' intesa delle autorità siciliane (anche sul GNL)

Un protocollo d' intesa per realizzare una casa comune al servizio del cluster portuale, marittimo e del territorio siciliano. Lo hanno firmato mercoledì scorso nella sede della Port Authority di Messina l' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale (che amministra i porti di Augusta e Catania), l' autorità di sistema del mare di Sicilia Occidentale (per i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) e l' Autorità portuale di Messina. Sarà Andrea Annunziata, presidente dell' AdSP del porto di Augusta e Catania, a presiedere il nuovo organismo mentre la sede scelta è quella di dell' ASP di Palermo. L' obiettivo della casa comune sarà quello, si legge dallo stesso protocollo siglato, di avviare "una collaborazione costante fra i firmatari che ha lo scopo di agevolare lo scambio di buone prassi tra gli aderenti e di tutelarne l' interesse collettivo". Annunziata nel corso dell' evento ha sottolineato la centralità della Sicilia nel Mediterraneo ed evidenziato l' opportunità di intercettare nei suoi porti l' enorme e crescente flusso commerciale grazie anche all' installazione di depositi di Gnl, non solo per il rifornimento delle navi, ma anche per il trasporto pesante su gomma. © Riproduzione riservata.

LE MANOVRE ASAMAR STA PREPARANDO COMUNICAZIONE UFFICIALE

L'ex banchina 75 resta alle crociere Tramontata la darsena per le barchette

L'ASAMAR, l'associazione livornese degli agenti marittimi presieduta da Enrico Bonistalli, sta preparando un comunicato ufficiale sul tema. E non è dettaglio da poco: ovvero, la ex banchina 75, che sembrava destinata ad accogliere le imbarcazioni da diporto oggi nel Mediceo e in via di sfratto per realizzare il 'marina' della Benetti, sarà riservata ancora una volta alle navi da crociera. E tramonta dunque l'ipotesi di farne una darsena per le barche, ipotesi che aveva (giustamente) spaventato tutti coloro che sanno come le violente risacche alzate dal vento colpiscano duramente quello specchio d'acqua. Secondo quanto si è appreso, la decisione di

tenere la ex 75 per le crociere è maturata in una serie di incontri tra il presidente della Porto Authority Stefano Corsini e il direttore marittimo e comandante della Capitaneria contrammiraglio Giuseppe Tarzia.

IN PARTICOLARE Tarzia, la cui istituzione è delegata dalla legge alla sicurezza della navigazione, ha sottolineato come lo specchio d'acqua tra la 75 e il bacino di carenaggio non sia adatto a imbarcazioni da diporto, anche se fossero posizionati quei frangiflutti galleggianti che erano stati previsti. Quale soluzione allora per le barche da sfruttare dal Mediceo? Avanzano un pa-

io di soluzioni alternative. La prima è di dotare la Darsena Nuova – quella in cui venivano varate le navi del cantiere – di pontili galleggianti e aprirla a una parte almeno delle barche del Mediceo. La seconda è di utilizzare l'area dell'andana delle Ancore, dove l'Autorità portuale sta rifacendo la banchina e dove in passato stazionavano i rimorchiatori, per liberare il 'muro del pianto' dove dovranno cominciare i lavori del 'Marina'. Poi le barche verranno progressivamente spostate mano a mano che i lavori andranno avanti. Nella speranza che nel frattempo maturi anche il nuovo assetto della Porto 2000 perché si creino altre possibilità.

A.F.



IL RUOLO Il presidente dell'Autorità portuale di Livorno Stefano Corsini

Al Sud solo il 5,6% dei fondi Undici enti con un patrimonio inferiore a 180 milioni di euro

Fortissima la sperequazione rispetto agli enti del Centro-nord

di **Mariarosaria Marchesano**

NAPOLI Il commissariamento della Fondazione Banco di Napoli, caso senza precedenti in Italia, è anche l'occasione per ragionare sulla ricchezza delle fondazioni di origine bancaria e su dove e come spendono le loro preziose risorse.

Il conto è presto fatto perché basta consultare una fonte autorevole come l'Acri, presieduta da Giuseppe Guzzetti, per capire senza ombra di dubbio come stanno le cose: solo il 5,9 per cento delle risorse erogate dalle Fondazioni viene speso nel Sud e nelle isole, tutto il resto finisce nel Centro-Nord. Ci sono «ragioni storiche» come evidenzia lo stesso rapporto dell'Acri per il 2016, ma il dato, che ogni anno scivola sulle cronache senza suscitare il minimo stupore o stimolare qualche riflessione pubblica, prova che esiste una sperequazione molto forte che è solo in minima parte compensata dalla Fondazione «con il Sud» che è nata proprio con una missione di riequilibrio.

Per capirci, nelle regioni del Mezzogiorno, rispetto a quelle del Nord e del Centro, ci sono molti meno teatri, molte meno scuole e università, molte meno associazioni di volontariato o culturali che possono beneficiare dei finanziamenti provenienti da questi enti che sui territori si traducono in qualità della vita, assistenza per anziani, educazione civica, borse di studio. Ma attenzione, le elargizioni filantropiche, che sono destinate a soggetti non profit e alle istituzioni locali, rappresentano solo un ramo di attività delle Fondazioni di origine bancaria che erogano

in queste iniziative all'incirca 1 miliardo all'anno.

Il ruolo di questi enti – sono 88 in tutto con un patrimonio che sfiora 40 miliardi – è anche quello di promuovere lo sviluppo del Paese in qualità di importanti investitori istituzionali. Investono, cioè, in fondi per l'housing sociale, per l'innovazione delle piccole e medie imprese, per la ricerca tecnologica o per le infrastrutture; ma anche in aziende che operano in settori strategici come le municipalizzate, le autostrade, gli aeroporti. Ma esiste una differenza di peso specifico relevantissima: al Sud ci sono solo 11 fondazioni di piccole dimensioni (tra cui la Fondazione Banco di Napoli) il cui patrimonio medio (sotto i 180 milioni di euro) non è neanche lontanamente paragonabile a quello di cui godono – perché ereditato in gran parte dalle ex banche conferitarie – le cinque più grandi fondazioni del Nord (Fondazione Cariplo, Compagnia di San Paolo, Fondazione

Cassa di Risparmio di Torino, Fondazione Cassa di Risparmio di Verona Vicenza Belluno e Ancona, Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo).

Insomma, è chiaro che la scarsa presenza storica di banche nel Mezzogiorno e la cancellazione di quelle che c'erano con dimensioni di un certo rilievo, come il Banco di Napoli, si rispecchia oggi nella scarsa ricchezza delle attuali fondazioni e nel loro relativo peso sui territori di appartenenza. Riflettere su questo tema è utile non per alimentare sentimenti di rabbia e vittimismo, ma per inquadrare con uno sguardo più ampio il caso della Fondazione Banco di Napoli, che per quattro mesi dovrà affrontare una gestione commissariale e, probabilmente, anche il rinnovo dei vertici che scadono a luglio.

Qualsiasi cosa accadrà – conferma dell'attuale classe dirigente che ancora sostiene Daniele Marrama, oppure, come appare più probabile, la formazione di

una nuova maggioranza espressa da un consiglio generale in grande fermento in queste ore – non si potrà sfuggire dalla questione più spinosa di tutte che due anni fa ha dato il la alla spaccatura in seno al consiglio, con il congelamento della nomina di Francesco Fimmano e cioè le azioni da intraprendere per l'esercizio dei presunti diritti sugli utili della Sga. Una battaglia che se fosse vinta porterebbe proprio al potenziamento del patrimonio della Fondazione. In proposito, Marrama ha fatto le sue mosse, ponendo la questione anche al Mel, ma finora senza risultati concreti.

Toccherà a chi si candida a guidare in futuro l'ente di via dei Tribunali proporre iniziative più incisive tenendo conto che su questo tema i poteri istituzionali sembrano compatiti su una linea di scarsa apertura. Ma il clima politico è cambiato e chissà che la Fondazione non troverà prima o poi il modo di farsi ascoltare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA