



## Dai Porti:

### Trieste:

"...**Il porto si presenta a Budapest...**" (Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ansa)

"...**D'Agostino in Ungheria per due giorni di incontri...**" (Il Messaggero Marittimo)

### Genova:

"...**Dal Righi ai traffici portuali...**" (Il Secolo XIX)

"...**Marittimi in banchina...**" (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

### Livorno:

"...**Sviluppo locale. Esperti a confronto...**" (Il Telegrafo Livorno)

"...**Fra Spinelli e Palumbo duello per Paduletta...**" (Il Tirreno)

"...**Seminario sulle nuove strategie...**" (Il Tirreno)

### Napoli:

"...**Via libera del Tar. Nel porto partono i lavori di dragaggio...**" (Corriere del Mezzogiorno, Informazioni Marittime, Il Mattino)

"...**Nave detenuta nel porto di Napoli...**" (L'Informatore Navale)

### Brindisi:

"...**Dragaggio porti. Per la Puglia l'ultima occasione...**" (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...**La pulizia del mare è possibile...**" (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...**Operatori marittimi Brindisi in pressing per nomina Segretario Generale...**" (Brindisi Report, Newspam)

"...**Revisori per lo sviluppo del Sud...**" (Italia Oggi)

### Gioia Tauro:

"...**Il bilancio dell'Autorità portuale...**" (Informazioni Marittime)

"...**Alta tensione fra i portuali...**" (Gazzetta del Sud)

### Messina:

"...**Il pagamento dell'Ima spetta all'Inps...**" (Gazzetta del Sud)

"...**Sicilia futura e reset uniti...**" (Tempo Stretto)

### Palermo:

"...**L'AdSP Sicilia Occidentale aderisce ad Alis...**" (Informazioni Marittime)

"...**L'ex sindaco Moscherini a giudizio...**" (Il Messaggero)

"...**Il sistema portuale del Mar di Sicilia Occidentale aderisce ad A.L.I.S...**" (L'Informatore Navale, Ansa, Ferpress)

**Assoporti**

**Associazione Porti Italiani**

Data  
29 Settembre 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



**Rassegna stampa**



# INDICE

---



**Notizie da altri porti italiani**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

**Il Messaggero Marittimo**

# Informazioni Marittime

## Il porto di Trieste si presenta a Budapest



Dopo Austria e Germania, ecco l'Ungheria nel [quadro dei rapporti europei](#) che sta tracciando il presidente dello scalo giuliano Zeno D'Agostino (nella foto). Si è aperta ieri infatti una due giorni di presentazioni del porto di Trieste a Budapest, che sta diventando il primo mercato di riferimento dello scalo per il traffico ferroviario dei contenitori.

Dal terminal container del molo VII di Trieste, partono 7 coppie di treni a settimana verso Budapest, "con previsione di un ulteriore incremento del servizio – come ha sottolineato D'Agostino - perché lo chiede il mercato ungherese. Nessun altro collegamento intermodale tra quelli che abbiamo lanciato ha avuto un simile successo".

Notevoli opportunità di crescita quindi per il porto nelle relazioni commerciali con l'Ungheria. Inaugurato nel 2015, con 2 round trip settimanali, il collegamento andata e ritorno che parte dal Trieste Marine Terminal il primo pomeriggio per arrivare a Budapest- Mahart alle 10 del giorno successivo, ha visto un vero e proprio exploit passando velocemente a 4 e quindi 7 coppie di treni a settimana. I volumi del traffico lo confermano: nell'anno di lancio, sul servizio intermodale verso la capitale affacciata sul Danubio sono stati movimentato quasi 4000 teu, per arrivare a sfiorare i 20.000 teu nei primi 8 mesi di quest'anno.

Nella cornice del Budapest Music Center, che ha ospitato l'evento patrocinato dall'Ambasciata di Italia a Budapest, erano presente più di 200 operatori, rappresentanti delle compagnie armatoriali, addetti del settore della logistica, ma anche investitori ungheresi e gruppi bancari, oltre alla comunità portuale giuliana intervenuta per la missione.

La presentazione è stata l'occasione per illustrare i piani di sviluppo del porto, il network dei collegamenti intermodali e l'ottima performance relativa ai dati di traffico dei primi 8 mesi dell'anno. I volumi totali di gennaio-agosto sono cresciuti del +2,80% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 40.259.140 tonnellate di merce movimentata. Per il settore container crescita a doppia cifra (+22% con 402.899TEU), le merci varie totalizzano un +12,75%, mentre il comparto RO-RO con 198.160 unità transitate, registra un +3,78%. Sempre in salita il traffico ferroviario dello scalo, con 5.537 treni lavorati, un aumento del +14,61% rispetto allo stesso periodo del 2016 e una previsione di chiusura annuale di circa 9.000 treni.

Sull'importanza di rafforzare i rapporti istituzionali e commerciali con il paese magiaro si è soffermato l'Ambasciatore d'Italia a Budapest, Massimo Rustico, che ha introdotto l'evento di apertura evidenziando "come Trieste sia la via della logistica per l'Ungheria e come i forti investimenti in atto nello scalo stiano dando grande impulso alla crescita dei rapporti commerciali con lo stato ungherese che esporterà oltre 100 miliardi di euro (90,04 miliardi il valore delle esportazioni al 2016) offrendo grandi opportunità al porto giuliano e all'Italia che nel primo semestre 2017 è diventata il terzo partner commerciale dell'Ungheria".

## RELAZIONI INTERNAZIONALI DEL PORTO DI TRIESTE: DOPO MONACO DI BAVIERA E VIENNA, LO SCALO SI PRESENTA A BUDAPEST IN UNA DUE GIORNI DI INCONTRI



**D'AGOSTINO: "UNGHERIA STA DIVENTANDO IL 1° MERCATO DI RIFERIMENTO DEL PORTO DI TRIESTE PER IL TRAFFICO FERROVIARIO DEI CONTAINER" EXPLOIT DEL SERVIZIO INTERMODALE SU BUDAPEST DAL MOLO VII: IN UN BIENNIO DA 2 A 7 COPPIE DI TRENI A SETTIMANA CON PREVISIONE DI ULTERIORE CRESCITA PRESENTATI AD UNA PLATEA DI PIÙ DI 200 OPERATORI E IMPRENDITORI PIANI DI SVILUPPO, CONNESSIONI INTERMODALI E DATI DI TRAFFICO DELLO SCALO DEI PRIMI 8 MESI 2017 (GEN-AGOSTO): +2,80% VOLUMI TOTALI, +22% TRAFFICO CONTAINER, +3,78% RO-RO +14,61% TRAFFICO FERROVIARIO CON PREVISIONE DI CHIUDERE IL 2017 CON 9.000 TRENI**

Trieste, 28 settembre 2017 – Non solo Austria e Germania nel quadro dei rapporti europei che sta tracciando il presidente dello scalo giuliano Zeno D'Agostino. Si è aperta ieri infatti una due giorni di presentazioni del porto di Trieste a Budapest, che sta diventando il primo mercato di riferimento dello scalo per il traffico ferroviario dei contenitori.

Dal terminal container del molo VII di Trieste, partono 7 coppie di treni a settimana verso Budapest, "con previsione di un ulteriore incremento del servizio – come ha sottolineato D'Agostino – perché lo chiede il mercato ungherese. Nessun altro collegamento intermodale tra quelli che abbiamo lanciato ha avuto un simile successo".

Grandi opportunità di crescita quindi per il porto nelle relazioni commerciali con l'Ungheria. Inaugurato nel 2015, con 2 round trip settimanali, il collegamento andata e ritorno che parte dal Trieste Marine Terminal il primo pomeriggio per arrivare a Budapest-Mahart alle 10 del giorno successivo, ha visto un vero e proprio exploit passando velocemente a 4 e quindi 7 coppie di treni a settimana. I volumi del traffico lo confermano: nell'anno di lancio, sul servizio intermodale verso la capitale affacciata sul Danubio sono stati movimentati quasi 4000 teu, per arrivare a sfiorare i 20.000 teu nei primi 8 mesi di quest'anno.

Nella cornice del Budapest Music Center, che ha ospitato l'evento patrocinato dall'Ambasciata di Italia a Budapest, erano presenti più di 200 operatori, rappresentanti delle compagnie armatoriali, addetti del settore della logistica, ma anche investitori ungheresi e gruppi bancari, oltre alla comunità portuale giuliana intervenuta per la missione.

La presentazione è stata l'occasione per illustrare i piani di sviluppo del porto, il network dei collegamenti intermodali e l'ottima performance relativa ai dati di traffico dei primi 8 mesi dell'anno. I volumi totali di gennaio-agosto sono cresciuti del +2,80% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 40.259.140 tonnellate di merce movimentata.

## - segue

---

Per il settore container crescita a doppia cifra (+22% con 402.899TEU), le merci varie totalizzano un +12,75%, mentre il comparto RO-RO con 198.160 unità transitate, registra un +3,78%. Sempre in salita il traffico ferroviario dello scalo, con 5.537 treni lavorati, un aumento del +14,61% rispetto allo stesso periodo del 2016 e una previsione di chiusura annuale di circa 9.000 treni.

Sull'importanza di rafforzare i rapporti istituzionali e commerciali con il paese magiaro si è soffermato l'Ambasciatore d'Italia a Budapest, Massimo Rustico, che ha introdotto l'evento di apertura evidenziando "come Trieste sia la via della logistica per l'Ungheria e come i forti investimenti in atto nello scalo stiano dando grande impulso alla crescita dei rapporti commerciali con lo stato ungherese che esporterà oltre 100 miliardi di euro (90,04 miliardi il valore delle esportazioni al 2016) offrendo grandi opportunità al porto giuliano e all'Italia che nel primo semestre 2017 è diventata il terzo partner commerciale dell'Ungheria".

## Porti: Trieste si presenta a Budapest

Sette coppie di treni alla settimana per l'Ungheria



(ANSA) - TRIESTE, 28 SET - Non solo Austria e Germania nel quadro dei rapporti europei che sta tracciando il presidente del Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino.

Si è aperta ieri - riferisce la stessa Autorità con una nota - una due giorni di presentazioni del porto di Trieste a Budapest, che sta diventando il primo mercato di riferimento dello scalo per il traffico ferroviario dei contenitori.

Dal terminal container del molo VII di Trieste, partono 7 coppie di treni a settimana verso Budapest, "con previsione di un ulteriore incremento del servizio - come ha sottolineato D'Agostino - perché lo chiede il mercato ungherese. Nessun altro collegamento intermodale tra quelli che abbiamo lanciato ha avuto un simile successo". Grandi opportunità di crescita quindi per il porto nelle relazioni commerciali con l'Ungheria. Inaugurato nel 2015, con 2 round trip settimanali, il collegamento andata e ritorno che parte dal Trieste Marine Terminal il primo pomeriggio per arrivare a Budapest- Mahart alle 10 del giorno successivo, ha visto un vero e proprio exploit passando velocemente a 4 e quindi 7 coppie di treni a settimana. I volumi del traffico lo confermano: nell'anno di lancio, sul servizio intermodale verso la capitale affacciata sul Danubio sono stati movimentato quasi 4000 teu, per arrivare a sfiorare i 20.000 teu nei primi 8 mesi di quest'anno.

Nella cornice del Budapest Music Center, che ha ospitato l'evento patrocinato dall'Ambasciata di Italia a Budapest, erano presente più di 200 operatori, rappresentanti delle compagnie armatoriali, addetti del settore della logistica, ma anche investitori ungheresi e gruppi bancari, oltre alla comunità portuale giuliana intervenuta per la missione.

La presentazione è stata l'occasione per illustrare i piani di sviluppo del porto, il network dei collegamenti intermodali e l'ottima performance relativa ai dati di traffico dei primi 8 mesi dell'anno.

## - segue

---

I volumi totali di gennaio-agosto sono cresciuti del +2,80% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 40.259.140 tonnellate di merce movimentata. Per il settore container crescita a doppia cifra (+22% con 402.899TEU), le merci varie totalizzano un +12,75%, mentre il comparto RO-RO con 198.160 unità transitate, registra un +3,78%. Sempre in salita il traffico ferroviario dello scalo, con 5.537 treni lavorati, un aumento del +14,61% rispetto allo stesso periodo del 2016 e una previsione di chiusura annuale di circa 9.000 treni. Sull'importanza di rafforzare i rapporti istituzionali e commerciali con il paese magiaro si è soffermato l'Ambasciatore d'Italia a Budapest, Massimo Rustico, che ha introdotto l'evento di apertura evidenziando "come Trieste sia la via della logistica per l'Ungheria e come i forti investimenti in atto nello scalo stiano dando grande impulso alla crescita dei rapporti commerciali con lo stato ungherese che esporterà oltre 100 miliardi di euro (90,04 miliardi il valore delle esportazioni al 2016) offrendo grandi opportunità al porto giuliano e all'Italia che nel primo semestre 2017 è diventata il terzo partner commerciale dell'Ungheria".

## D'Agostino in Ungheria per promuovere scalo

TRIESTE - Il porto di Trieste continua a tessere relazioni internazionali. Non solo Austria e Germania nel quadro dei rapporti europei che sta tracciando il presidente dello scalo giuliano Zeno D'Agostino. Si è aperta ieri infatti una due giorni di presentazioni dello scalo giuliano a Budapest, che sta diventando il primo mercato di riferimento dello scalo per il traffico ferroviario dei contenitori.

Dal terminal container del molo VII di Trieste, partono sette coppie di treni a settimana verso Budapest, «con previsione di un ulteriore incremento del servizio - come ha sottolineato D'Agostino - perché lo chiede il mercato ungherese. Nessun altro collegamento intermodale tra quelli che abbiamo lanciato ha avuto un simile successo».

Grandi opportunità di crescita quindi per il porto nelle relazioni commerciali con l'Ungheria. Inaugurato nel 2015, con due round trip settimanali, il collegamento andata e ritorno che parte dal Trieste Marine Terminal il primo pomeriggio per arrivare a Budapest - Mahart alle 10 del giorno successivo, ha visto un vero e proprio exploit passando velocemente a 4 e quindi 7 coppie di treni a settimana. I volumi del traffico lo confermano: nell'anno di lancio, sul servizio intermodale verso la capitale affacciata sul Danubio sono stati movimentato quasi 4000 teu, per arrivare a sfiorare i 20.000 teu nei primi otto mesi di quest'anno.

Nella cornice del Budapest Music Center, che ha ospitato l'evento patrocinato dall'Ambasciata di Italia a Budapest, erano presente più di 200 operatori, rappresentanti delle compagnie armatoriali, addetti del settore della logistica, ma anche investitori ungheresi e gruppi bancari, oltre alla comunità portuale giuliana intervenuta per la missione.

La presentazione è stata l'occasione per illustrare i piani di sviluppo del porto, il network dei collegamenti intermodali e l'ottima performance relativa ai dati di traffico dei primi otto mesi dell'anno. I volumi totali di gennaio-agosto sono cresciuti del + 2,80% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 40.259.140 tonnellate di merce movimentata. Per il settore container crescita a doppia cifra (+ 22% con 402.899 teu), le merci varie totalizzano un - 12,75%, mentre il comparto ro-ro con 198.160 unità transitate, registra un + 3,78%. Sempre in salita il traffico ferroviario dello scalo, con 5.537 treni lavorati, un aumento del + 14,61% rispetto allo stesso periodo del 2016 e una previsione di chiusura annuale di circa 9.000 treni.

Sull'importanza di rafforzare i rapporti istituzionali e commerciali con il paese magiaro si è soffermato l'Ambasciatore d'Italia a Budapest, Massimo Rustico, che ha introdotto l'evento di apertura evidenziando «come Trieste sia la via della logistica per l'Ungheria e come i forti investimenti in atto nello scalo stiano dando grande impulso alla crescita dei rapporti commerciali con lo stato ungherese che esporterà oltre 100 miliardi di euro (90,04 miliardi il valore delle esportazioni al 2016) offrendo grandi opportunità al porto giuliano e all'Italia che nel primo semestre 2017 è diventata il terzo partner commerciale dell'Ungheria».

TRA AMARCORD E COMMERCIO

Funicolare e porti,  
Genova-Svizzera  
un'alleanza secolare

CASSINIS >> 17



FESTEGGIATI I 120 ANNI DELLA FUNICOLARE COSTRUITA DA BUCHER

## Dal Righi ai traffici portuali l'alleanza Genova-Svizzera

Turismo e commercio, la Confederazione punta sulla Liguria

### LA STORIA

ALESSANDRO CASSINIS

UN SIGNORE ottocentesco con barba e cilindro entra nel salone di rappresentanza di Palazzo Tursi e racconta una storia di 120 anni fa, quando il Comune di Genova gli pagò in contanti un milione di lire, quasi 4,3 milioni di euro attuali, per la funicolare Zecca-Castellaccio che aveva progettato, costruito e poi ribattezzato Zecca-Righi. «Eravamo a tavola. Misi i soldi nella tovaglia, ne feci un fagotto e presi il treno per tornare nella mia Svizzera, come al solito in terza classe. Perché in terza classe, direte voi? Perché non c'era la quarta!».

L'uomo è Franz Josef Bucher, eccentrico costruttore e proprietario dei più lussuosi alberghi della *belle époque* e geniale progettista di visionari sistemi di risalita. A riportarlo in vita a Genova, con barba posticcia e costume d'epoca, è un altro svizzero fuori dall'ordinario, Walter G. Finkbohner, uno dei migliori mediatori e interpreti del rapporto fra la Liguria e la Confederazione elvetica, che com-

pie 75 anni proprio il giorno della cerimonia di Genova. La sua performance, in collaborazione con la moglie Maria Maddalena Rosi, va in scena in occasione del gemellaggio fra l'Amt di Genova, che gestisce la funicolare del Righi nata nel 1897, e la svizzera Rigi Bahnen, proprietaria delle cremagliere Vitznau-Rigi del 1871 e Arth-Rigi del 1875.

Si scrive Rigi, ma si pronuncia "Righi": ed è con questo nome che il vulcanico Bucher, dopo aver realizzato "la Rigi" sul Lago dei Quattro Cantoni, volle battezzare la funicolare di Genova. Progetto presentato nel maggio 1890, concessione rilasciata dalla giunta comunale il 25 agosto 1890, Società di ferrovie elettriche e funicolari costituita nel febbraio 1891, progetto esecutivo pronto nell'ottobre 1894, entrata in esercizio del primo tronco San Nicolò-Castellaccio il 28 settembre 1895 e del secondo tronco Zecca-San Nicolò il 15 febbraio 1897. Sette anni di entusiasmo che Claudio Serra e Riccardo Genova raccontano nel volumetto "1897-2017: i 120 anni della funicolare Zecca-Righi (dal Righi svizzero al Righi genovese)" edito da Il Geko. Sette anni che oggi passerebbero in vano fra ricorsi e polemiche.

La via ligure al Nord

La funicolare del Righi nasce dopo l'inaugurazione della ferrovia del Gottardo che porta in Liguria migliaia di turisti svizzeri. Bucher compra nel 1885 l'Hotel Méditerranée di Pegli e ne fa il più moderno Grand Hotel della Riviera, con ascensore, luce elettrica e riscaldamento centralizzato, spiaggia privata e zona fitness. È un momento magico per Genova, prima piazza finanziaria d'Italia e porto-emporio naturale dell'Europa centrale, come sosteneva Carlo Cattaneo. Altri tempi?

Il console generale svizzero in Italia, Felix Baumann, e il console onorario svizzero a Genova René Rais sono convinti che questo è il momento per un rilancio dei rapporti fra la Confederazione e il suo sbocco naturale al mare, la Liguria. L'interruzione della linea ferroviaria tedesca a Rastatt nella valle del Reno, avvenuta il 12 agosto con l'abbassamento dei binari nelle due direzioni a seguito di un incidente costruttivo, ha bloccato il transito delle merci sul corridoio Reno-Alpi verso e dai porti del Nord Europa. Le autorità elvetiche si sono trovate nella drammatica situazione di non avere sbocchi al-

ternativi e ora premono per un migliore interscambio con Genova e La Spezia.

#### Nuovi collegamenti

Il console Baumann ha le idee chiare: «Ci vorrà un collegamento più rapido a sud di Lugano per trasportare viaggiatori e soprattutto merci a Milano». Non solo. «Sarebbe auspicabile un collegamento ferroviario diretto Genova-Zurigo senza cambiare treno a Milano sul modello del vecchio Tee, il Trans Europe Express degli anni '70». È solo un auspicio? Italia e Svizzera sono coinvolte in questi progetti, ora serve la spinta della Regione Liguria, che dovrebbe essere lungimirante come il Comune di Genova, 120 anni fa, di fronte al progetto di un grande visionario chiamato Franz Josef Bucher.

cassinis@ilsecoloxix.it

©BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

### UNA TARGA PER RICORDARE IL GEMELLAGGIO

Al suono maestoso dell'Alphorn svizzero, 120 anni della funicolare Zecca-Righi sono stati celebrati con l'affissione di una targa alla stazione di arrivo che ricorda il gemellaggio fra Amt e Rigi Bahnen. Presenti alla cerimonia il vicesindaco di Genova Stefano Balleari, il direttore generale di Amt Stefano Pesci e l'omologo di Rigi Bahnen Stefan Otz, oltre al console generale di Svizzera Felix Baumann e il console onorario svizzero a Genova René Rais.

#### NUOVI PROGETTI

Il console elvetico: «Auspicio un treno diretto Genova-Zurigo come il Tee degli anni '70»

### UN CORRIDOIO FERROVIARIO DA RISCOPRIRE

A sinistra, il corridoio Genova-Rotterdam con i nuovi tunnel svizzeri del Lötschberg e del Gottardo (nel 2020 si agglungerà il Monte Ceneri). Qui sopra, Genova capolinea dei collegamenti ferroviari con il Nord Europa in una carta del 1897



GENOVA, **L'AUTORITÀ** CHIEDE A TRGE L'ASSUNZIONE DEL PERSONALE PIETRO CHIESA

## Marittimi in banchina, Moby ci prova: «Ma solo per il traffico dei passeggeri»

### IL CASO

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Sono essenzialmente due i punti più corposi che il presidente dell'Autorità si sistema portuale di Genova-Savona presenterà al Comitato di gestione di oggi: l'autorizzazione chiesta dalla compagnia Moby per l'utilizzo dei marittimi sulle operazioni portuali (in base all'articolo 16 della legge in materia) e l'autorizzazione temporanea chiesta da Terminal Rinfuse (Trge) a operare traghetti e container - nella cui relazione di accompagnamento c'è anche la richiesta di poter svolgere l'istruttoria sull'istanza presentata da Superba nelle aree Enel per ricollocare i depositi petrolchimici oggi a Miltedo.

La società fa parte del gruppo Pir, escluso dopo lunghe trattative dalla cordata Spinelli-Aponte-Ascheri che oggi controlla il Trge.

### La vicena Moby

Lo scorso 3 luglio la Moby ha presentato istanza per ottenere l'articolo 16 «per lo svolgimento delle operazioni portuali» - si legge nella relazione di accompagnamento alla delibera - sulle proprie «navi traghetti convenzionali» e le relative attività «di imbarco e sbarco passeggeri, autoveicoli al seguito e mezzi commerciali». Il contenuto della delibera circola da tre giorni: contattata dal *Secolo XIX* mercoledì la Onorata Armatori faceva sapere che la delibera riguardava una proroga per Tirrenia e non Moby, ieri invece il gruppo precisava che «la richiesta di art. 16 è limitata esclusivamente alla gestione della parte passeggeri, come per le altre compagnie che operano all'interno del Terminal Traghetti». L'ingresso di un nuovo 16 in porto fa discutere, sia perché esistono voci su un futuro «cargò» di Moby, sia perché arriva in concomitanza con l'episodio di auto-produzione registrato dal sindacato interna-



Paolo Emilio Signorini BALOSTRO

zionale dei marittimi nel porto di Genova a bordo di una nave Cotunav.

### Terminal Rinfuse

Alla luce del parere dell'Avvocatura di Stato, l'Adsp ripresenterà al Comitato la richiesta di autorizzazione temporanea del Trge per la movimentazione di rotabili e container nel compendio oggi destinato alle rinfuse solide. L'istanza era stata presentata a inizio estate, poi ritirata per il paventato ricorso da parte di Pir (rimasto escluso dalla cordata che controlla il terminal, cioè Spinelli-Aponte-Ascheri) e appunto in-

viata all'Avvocatura per un parere: dunque autorizzazione temporanea, in attesa che si svolga l'intera istruttoria relativa all'Adeguamento tecnico funzionale (Atf), cioè la procedura che permette di cambiare la destinazione d'uso di un terminal portuale. Signorini cerca dunque la mediazione tra l'esigenza di mettere a frutto un'area in crisi del porto, e far quadrare il piano regolatore dello scalo. Dalle carte emerge che ai concessionari del Trge e alla società Spinelli è arrivata una diffida della Capitaneria «a interrompere alcuni utilizzi impropri sul Trge da parte del terminalista Spinelli» che inizio estate si era portato avanti sistemando una parte delle aree del terminal e trasferendo rotabili e container prima delle autorizzazioni. L'Adsp chiede a Spinelli il mantenimento dell'occupazione del personale al Trge, e «l'assunzione a tempo indeterminato» del personale della Pietro Chiesa nelle more del perfezionamento dell'Atf.

# The Medi Telegraph

---

## Genova, Moby userà i marittimi al posto dei portuali

Genova - La replica della compagnia: «La richiesta di art. 16 è limitata esclusivamente alla gestione della parte passeggeri come per le altre compagnie che operano all'interno del Terminal Traghetti».

**Genova - La compagnia di navigazione Moby Lines**, parte del gruppo Onorato Armatori, ha chiesto l'autoproduzione nel porto di Genova. Lo si legge nella bozza delle delibere del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona.

**La richiesta è stata avanzata lo scorso 3 luglio**, l'Adsp la dovrebbe portare domani all'approvazione del Consiglio di gestione. Nei fatti, la compagnia di Vincenzo Onorato **adotterà i propri marittimi per effettuare tutte quelle operazioni che normalmente vengono svolte dal personale del terminal e della Compagnia Unica dei lavoratori portuali**. A titolo di esempio, per citare la bozza della delibera: attività di sbarco e imbarco passeggeri, autoveicoli al seguito, mezzi commerciali, oltre alle attività di check-in e stoccaggio veicoli. **Secondo fonti di settore**, l'obiettivo di Moby è un riposizionamento sul settore merci, a fianco della società-sorella Tirrenia (sovvenzionata dallo Stato), per fare concorrenza al gruppo Grimaldi di Napoli, contro cui è stata avviata un'alleanza commerciale "anti-Grimaldi" con il gruppo Msc di Gianluigi Aponte.

**Un risparmio sulle attività portuali potrebbe quindi aiutare Moby a lanciare** questo tipo di attività cargo, considerando - a quanto si apprende da fonti di settore - che Moby intenderebbe usare il "16" non solo per gli approdi alle Stazioni Marittime, ma anche, in futuro, presso altri terminal del porto di Genova.

**Nel porto di Genova opera in auto-produzione sia Tirrenia**, ma solo per quanto riguarda la parte passeggeri, sia Gnv (gruppo Msc), che ha un proprio articolo 16 ottenuto molti anni fa dopo lunghi anni di trattativa condotta dal fondatore e allora numero uno di Gnv, Aldo Grimaldi, e l'allora console della Compagnia Unica, Paride Batini.

### LA POSIZIONE DELLA COMPAGNIA

«La Compagnia - si legge in una nota - precisa che l'operatività di Moby all'interno del porto di Genova è legata strettamente al traffico passeggeri e accompagnato, non vengono fatte operazioni di imbarco per i semirimorchi. Di conseguenza la richiesta di art. 16 è limitata esclusivamente alla gestione della parte passeggeri come per le altre Compagnie che operano all'interno del Terminal Traghetti».



Riccardo  
Breda

## IL WORKSHOP

### Sviluppo locale Gli esperti a confronto

**E' INIZIATO** ieri il workshop organizzato dalla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno nella sede di Livorno su 'Innovazione sociale e processi di sviluppo locale: la dimensione costiera dell'economia circolare'. I lavori, validi come seminario formativo, continueranno anche oggi con una serie di importanti relazioni. Ieri l'argomento di apertura, dopo il saluto del presidente dell'ente camerale Riccardo Breda, è stata la presentazione della strategia per lo sviluppo della costa da parte della Regione, che punta non solo sui collegamenti ma anche sulla valorizzazione turistica attraverso un piano di sviluppo della portualità nautica. Argomento centrale della giornata odierna sarà il quadro delle principali relazioni nell'area Go Smart Med presentata dall'ingegner Patrizia Serra dell'università di Cagliari. Un intervento molto atteso, per le interconnessioni con l'economia toscana è quello relativo all'economia circolare della Corsica, i cui collegamenti marittimi con la costa toscana sono a questo punto prevalenti anche rispetto a quelli con la costa francese.

**PARTICOLARE** rilievo è stato dato alla relazione di Roberto Bertuccelli [redacted] di sistema della Sardegna sui collegamenti marittimi tra Sardegna e Corsica tra continuità territoriale e autostrade del mare. Tra i progetti sui quali l'Autorità di sistema livornese è capofila, interessante il quadro tra connessioni a livello di area Italia-Francia per i corridoi europei, con l'interoperatività dei servizi tra i nodi

portuali e logistici; un lavoro che è stato svolto dalla direzione della dottoressa Antonella Querci dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale, sulla base degli input dell'Unione Europea. Sulle opportunità per le aziende è previsto tra gli altri anche la dottoressa Gloria Dari della Spedimar. Altrettanto atteso l'intervento di Maria Gloria Gianì del Propeller Livorno sulle sue esperienze di agente marittimo ed esperta delle Autostrade del mare. Poi incontri Business to Business tra aziende.

A.F.

L'ALTRO PRETENDENTE È PALUMBO

## Bando per Paduletta, spunta anche Spinelli

Entro il termine fissato dal bando per le aree di Paduletta si sono fatti avanti in due: oltre alla Iss Palumbo, anche la società di Aldo Spinelli.

di ZUCHELLI IN CRONACA

# L'INCHIESTA » LE "ZOLLE D'ORO" DEL PORTO

di Mauro Zucchelli  
LIVORNO

Nelle grandi manovre sulle aree di Paduletta spunta un nome nuovo, anzi antico (e ben conosciuto anche ai livornesi che poco si interessano del rischio in corso sulle banchine): è quello di Aldo Spinelli, il patron amaranto che si è sempre lamentato di aver incontrato solo muri e ostacoli per "entrare" nel porto di Livorno, lui che sui moli della "sua" Genova ha un ruolo così significativo.

La conferma del gossip che da qualche giorno rimbalza sulle banchine arriva dalla procedura telematizzata di gestione del bando di gara 52 minuti dopo che ieri mattina sono scaduti i termini entro i quali eventuali pretendenti dovevano farsi avanti. La società messa in campo per quest'affare è la Spinelli srl, della quale Aldo Spinelli è presidente e il figlio Roberto procuratore (consiglieri Iain Ross MacLeod, Ivana Serranaro e Mirco Pamaritello): oltre 500 addetti, 11,7 milioni di capitale, 54 mila mq di terminal container, delle 14 sedi due sono a Livorno (in via delle Cateratte 126 e in via Iacoponi). Da ricordare che il 55% è in pugno alla famiglia dell'imprenditore genovese mentre, nell'estate di due anni fa, il resto è stato ceduto alla Lighthouse Italy controllata da Icon Infrastructure, un fondo inglese che ha in pancia investimenti per 2,5 miliardi di euro.

Non è il solo nome reso noto: accanto alla Spinelli srl, l'altro è quello della Iss Palumbo. Quartier generale in via Quagliariati, proprio di fronte a Paduletta, è la società guidata da Andrea Palumbo con il figlio Filippo e Roberto Ferraro amministratori delegati, consiglieri Enver Christian Armand Moretti, Frank Georg Opal Olsen e Tom De Clerk). Anche in questo caso c'è una società familiare che si allea con un grande gruppo finanziario internazionale: lo richiama la sigla "Iss" che sta per Inchcape Shipping Services, antica società scozzese poi acquistata dalla finanza degli Emirati Arabi alla metà del decennio



I magazzini della Clp nelle aree di Paduletta

IDENTIKIT

### Oltre 80mila mq in zona Sponda Est

L'haene chiamate le "zolle d'oro" del porto. Una parte di Paduletta è stata acquistata già anni fa

per quegli 80 mila metri quadri con 150 mila metri quadri di capannoni - in affitto fino al 2024 alla Clp a 1,3 milioni all'anno - a un passo dalla Sponda Est della Darsena Toscana sono rifiniti uno spazio-chiave nella geografia del porto. E ora sono stati conferiti in una sorta di "Spil 2": l'80% di tale nuova società, nata dalla cordata di Spil, viene messo in vendita a un prezzo di almeno 13,7 milioni di euro.

Questo è il bando scaduto ieri. In precedenza, la stessa area erano state al centro di un "avviso esplorativo" di Spil nell'agosto dello scorso anno e, prima ancora, di una Idea del Comune per creare un polo logistico in porto insieme a un partner privato.

# Fra Spinelli e Palumbo duello per Paduletta

E il Tar respinge la richiesta di sospensiva: udienza l'11 ottobre

scorso. Diversamente da quello di Spinelli, il nome di Palumbo era già saltato fuori a più riprese lungo tutto il travagliato iter della vicenda di Paduletta: il riferimento è alla "comfort letter" dell'attestatore del piano di Kpmg (che parla di trattativa col gruppo Palumbo già nel giugno scorso) così come al consiglio d'amministrazione di Spil che il 28 aprile aveva valutato positivamente la candidatura di Palumbo. Presente però come Palumbo Group anzi-

ché come las Palumbo. Anche in quel caso erano due i soggetti sul ring in seguito all'"avviso esplorativo" lanciato nell'agosto dello scorso anno. L'altro era la società immobiliare Fondiaria Saffi che ha come amministratori Rodolfo Cagliata e Riccardo Spagnoli.

Il fronte del bando è solo uno dei palcoscenici sui quali è in atto lo scontro che coinvolge gli equilibri di potere in porto. Come accade ormai da mesi, i duelli si trasferiscono dalle banchine alle aule di

giustizia: per sbarrare il passo a questo bando è stato presentato un ricorso al Tar da parte della Clp (50% Compagnia portuale, 50% Neri-Negri). In quell'atto, del quale il Tirreno ha dato conto nei giorni scorsi, era presente anche una richiesta di sospensiva per mettere tutto nel freezer in vista del pronunciamento di merito da parte della giustizia amministrativa.

In realtà, i giudici del Tar hanno respinto al mittente l'istanza: niente stop al bando (che il Comune di Livorno sta

gestendo in presa diretta in nome e per conto della Spil). Il Tribunale amministrativo ha ritenuto che la scadenza del bando non fosse lesiva degli interessi del ricorrente e dunque non ha trovato motivo per accogliere la richiesta di mettere tutto nel freezer e bloccare ogni cosa. Anche perché, come viene sottolineato nello stesso decreto, i giudici hanno già stabilito in tempi molto rapidi la data della camera di consiglio: l'11 ottobre.

CONTRIBUTO DI SPIL/2

# Il Tirreno

---

## INTERVENTO

### VENDITA OPACA,

### LAUTHORITY

### COMPRI TUTTO

L'operazione di vendita del patrimonio Spil sulle aree e capannoni nell'area di "Paduletta", emersa col dossier del Tirreno, presenta elementi di opacità e incongruenza. Come è emerso a una iniziativa sulla portualità alla quale ha partecipato il sindaco, è cambiato il rapporto fra porto e territorio: il porto deve restare un punto di transito della merce, mentre nelle aree retroportuali dovrebbero svolgersi attività logistiche ad alto valore aggiunto. E' ben diverso dall'operazione voluta dal sindaco: in contrasto con il Prg portuale, in linea col ritorno al "porto dei pollai".

L'elemento di opacità sta nel fatto che il Comune stabilisce, su un massimo di 100 punti, un valore di 80 punti a una indefinita "offerta tecnica" e 20 punti "all'offerta economica". È palese la volontà di bypassare il diritto di prelazione che l'attuale impresa affittuaria dovrebbe esercitare secondo la normativa.

Leggendo la documentazione Spil, non sembra certo «un'operazione fatta nell'interesse della città e dei livornesi», come afferma il sindaco, bensì un "abito su misura" per qualche nostrano imprenditore evergreen.

Le affermazioni apodittiche del sindaco Nogarin in difesa di questa operazione sono deboli anche sul piano sociale ed occupazionale, là dove afferma che «speriamo di creare nuovi posti di lavoro in porto». Su quel lay out e sulle banchine che lo servono, vengono attualmente svolte operazioni portuali "labour intensive" che impegnano svariate centinaia di lavoratori dipendenti del terminalista art. 18 che vi opera, dell'impresa art. 16 che per questa svolge operazioni portuali, sommando a questi tutto il lavoro indotto e indiretto che queste attività producono.

Non ci vuole molto per capire che se l'operazione fosse realizzata, il saldo occupazionale del porto sarebbe negativo e si aprirebbero problemi sociali e di instabilità lavorativa già così precaria per la città. Se non si modificherà il bando, proponiamo che **LAUTHORITY** ripristini fattori di coerenza funzionale e sociale del porto comprando tali aree.

**Circolo Porto Prc**

**STAMANI IN CAMERA DI COMMERCIO**

## Trasporti, seminario sulle nuove strategie

► LIVORNO

Stamani alle 10 la Camera di commercio ospita il primo seminario informativo e la prima edizione di incontri B2B del progetto "Go SMarT Med", cofinanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale nell'ambito del Programma Italia-Francia 2014-20.

L'obiettivo è quello di mitigare l'isolamento con una gestio-

ne innovativa dei trasporti. Come? Con una "governance" strategica che coordini al meglio le connessioni tra i porti e migliorare la connessione dei nodi secondari e terziari dell'area di cooperazione alle reti europee Ten-T.

All'incontro nella sede dell'ente camerale partecipano i partner di progetto e di altri relatori, che spiegheranno il sistema at-

tuale del trasporto marittimo delle merci e le potenzialità offerte dal nuovo sistema. Beneficiarie del nuovo sistema orientato all'integrazione delle tariffe (minori costi per il cliente), degli orari (minore tempo di viaggio) e delle frequenze di linee, sono le compagnie marittime, le aziende che inviano/ricevono merci, gli operatori portuali. Info: gosmartmed@gmail.com

## **Giannini (Pd)** **«Dragaggio porti per la Puglia l'ultima occasione»**

■ A marzo scorso la Regione aveva lanciato una manifestazione di interesse per il dragaggio dei fondali dei porti. Hanno risposto 29 Comuni, che hanno presentato richieste per 52 milioni cui vanno però stralciati i 19 milioni per gli interventi negli scali di Bari, Brindisi, e Taranto che saranno finanziati con fondi Pon. E così la scorsa settimana è arrivato un avviso pubblico per la selezione dei progetti: oltre che gli enti locali, possono partecipare le Autorità di sistema, che dovranno presentare i piani di caratterizzazione dei fondali.

«È un'occasione storica - secondo il consigliere regionale Gianni Giannini (Pd) - per risolvere l'atavica questione del dragaggio, migliorare la qualità ambientale, la fruibilità dei porti e la loro sicurezza, e creare condizioni per l'incremento dei flussi turistici. Un'occasione che non può essere persa. L'iniziativa della Regione - aggiunge l'ex assessore ai Trasporti - mira a ripristinare ed incrementare la competitività del sistema portuale, la sicurezza della navigazione, nonché a creare le condizioni per supportare la pesca e rilanciare la cantieristica navale».

**MANFREDONIA** IMPORTANTE CONFRONTO ALLA PRESENZA DI AMMINISTRATORI LOCALI E DEI RAPPRESENTANTI DELLA MARINERIA

## «La pulizia del mare è possibile ma i pescatori vanno aiutati»

L'esperienza della Fondazione Vassallo utile agli operatori del Golfo

● **MANFREDONIA.** «Ripulire il mare si può, lo prevede una specifica legge dello Stato. Per questo in partita occorre che la Regione la recepisca e emanì i relativi decreti attuativi». È uno dei messaggi lanciati da Dario Vassallo, fratello di Angelo Vassallo, meglio conosciuto come il "sindaco pescatore" di Pollica, nel salernitano, intervenuto al convegno indetto e organizzato dall'associazione culturale e politica "Manfredonia Nuova" svoltosi presso la sala del LUC, coordinato dalla presidente Enrica Anzidei, presente un folto pubblico interessato al problema mare. Quello della pulizia dei fondali marini, è solo un aspetto dei tanti che minacciano la salute del mare. Una delle minacce viene dalle trivelle per la ricerca del petrolio evidenziata dal sindaco di Paestum Franco Tavaglione. Il delegato regionale del Comitato No-Triv, Francesco Sisto, ha esortato la costruzione presso la Regione dell'Agenda difesa del mare. Una decisa presa di posizione a difesa del mare è stata espressa dal vice presidente della Provincia di Foggia, Rosario Cuzani, e dal consigliere



I relatori al convegno

regionale Napoleone Orea.

«Occorre essere paratici senza giri di parole», ha ammonito Dario Vassallo invitando gli operatori a farsi parte attiva nel presentare progetti per interventi in mare. Ha illustrato le iniziative realizzate a Pollica dal fratello Angelo e proseguite con la Fondazione Vassallo. Tra queste una rete tra pescatori, cooperative e associazioni di categoria per smaltire i rifiuti finiti nelle reti di pesca. «Se scarichiamo a terra i rifiuti raccolti in mare rischiamo di incorrere in san-

### San Marco in Lamis «Topo d'appartamento» preso mentre esce da finestra

■ **SAN MARCO IN LAMIS.** Arrestato in flagranza a San Marco in Lamis e posto ai domiciliari un presunto topo d'appartamento: si tratta di Antonio Potenza, trentaduenne di luogo. Ad arrestarlo per tentato furto sono stati i carabinieri della locale caserma e i colleghi dell'1° Battaglione di Bari. «Una pattuglia informata di un furto in corso in abitazione del centro storico è bloccato l'in-

degato» dicono dal comando provinciale dell'Arma «mentre usciva da una finestra, con il botino connesso in oggetti vari e status d'arresto, il tutto recuperato e riconsegnato alle padrone di casa. Nel corso dell'operazione è anche stato trovato nella disponibilità dell'arrestato, uno zaino in cui erano custoditi 100 grammi circa di marijuana, sottoposta quindi a sequestro».



Il porto peschereccio di Manfredonia

**LESINA** LA PROTESTA DEL CONSIGLIERE GATTA CONTRO LA GIUNTA REGIONALE PUGLIESE

## «Assurdo escludere il Gargano dalla ciclovie dell'Adriatico»

● **LESINA.** «Una straordinaria opportunità che concorre al raggiungimento dell'agognata stagionalizzazione del turismo, ma che è ancora chiusa nei cassetti dell'assessorato regionale ai Trasporti per ragioni non chiare: ho depositato un'interrogazione consigliere sulla 'Ciclovie Adriatica' sul Gargano e in Puglia. I fondi statali ci sono, ma la Giunta regionale non firma il protocollo d'intesa. Perché?». Così il vicepresidente del Consiglio regionale, Giandomenico Gatta che aggiunge: «Con le Leggi di Stabilità 2016 e 2017 sono stati previsti, a livello statale, fondi per la mobilità ciclistica per un totale di 334 milioni di euro e quest'anno sono state inserite ulteriori ciclovie tra cui qual-

l'Adriatica. Ergo, le risorse

esistono e sono disponibili, tant'è che nel vicino Molise hanno già provveduto alla sottoscrizione dei progetti finanziati con 5 milioni di euro del Patto per il Sud e con altri fondi ministeriali. Vediamo, dunque, alla Puglia: pervenire sul sito ufficiale del Turismo della Regione è ben visibile, alla voce 'Itinerari', il percorso Adriatico, con una descrizione meticolosa delle 24 tappe pugliesi. Tappe che interessano in modo strategico soprattutto il territorio foggiano, con la Ciclovie dei Laghi di Lesina e Varano e la previsione di un collegamento più diretto tra Molise e Puglia attraverso la realizzazione di un nuovo tratto ciclabile sulle dune costiere a metà tra la statale 16 e la ferrovia adriatica».

«Orbene, è già pronto lo studio di fattibilità e la Provincia di Foggia, pur avendo già avviato la pianificazione della mobilità ciclistica, è rimasta indietro con i finanziamenti. Il tutto pare per un inspiegabile inerzia della Giunta regionale che non ha firmato ancora il protocollo d'intesa. Allora chiedo di conoscere le ragioni che ostano al completamento dell'iter burocratico necessario e quali siano i tempi per sbloccare la situazione: si tratta di un intervento in grado di arricchire l'offerta turistica della nostra Regione e sarebbe un vero peccato se si perdesse la chance di utilizzare risorse disponibili per realizzarlo», rimarca il vicepresidente del Consiglio regionale della Puglia, Giandomenico Gatta.

zioni» ha rivelato Michele Conocitore, pescatore furlamente motivato e impegnato nella difesa del mare. La Fondazione Vassallo ha messo a punto il progetto "Pulizia dei fondali marini" presentato alla Conferenza mondiale sugli Oceani tenutasi a Washington nel 2014, e premiato fra 134 progetti presentati da vari Paesi del pianeta. «La difesa del mare è un fatto essenzialmente culturale» ha affermato Vassallo che ha anche bocciato la pratica del fermo biologico. «D'accordo i pescatori, si è diviso il mare in rettangoli di 10 miglia. Come in una scacchiera. La pesca è consentita per tre anni alternativamente nei vari rettangoli. I risultati sono ottimi e visibili». Un esempio quello di Pollica e del suo sindaco Angelo Vassallo che ha dato una svolta decisa e prospettica nelle politiche a difesa del mare. Alcuni cenni sono stati ricordati nel convegno organizzato per ricordare «la figura ma soprattutto la seconda opera svolta a favore della difesa del mare e delle attività che si svolgono in mare» ha ricordato Italo Magno. «Un uomo, un pescatore che si è dato alla politica per fare della buona politica per sollevare le sorti di un territorio e rilanciare l'economia fatta per la gente e non per le speculazioni, ripartendo dal mare e dalla natura. L'impresa è difficile e dura - ha concluso - gli interessi taciuti e non tutti puliti, la corruzione e l'illegalità incombe, ma è possibile invertire la rotta ispirandosi ad Angelo Vassallo».

Michele Apollonio

# Brindisi Report

---

Operatori marittimi Brindisi in pressing per nomina segretario generale

## Operatori marittimi Brindisi in pressing per nomina segretario generale

Le categorie imprenditoriali del porto di Brindisi tornano a fare pressing affinché si acceleri da parte dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale la nomina del segretario generale

*BRINDISI - Le categorie imprenditoriali del porto di Brindisi tornano a fare pressing affinché si acceleri da parte dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale la nomina del segretario generale, e perchè sia un professionista brindisino ad assumere tale carica (Il presidente Ugo patroni Griffi è di Bari), come riconoscimento dell'importanza di Brindisi nelle strategie della nuova authority che comprende anche i porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli. Ecco la nota congiunta firmata dai Propeller Club di Brindisi, Bari e Taranto, da Raccomar Brindisi (agenti marittimi), Fedespedi Brindisi (spedizionieri), Ops (Operatori portuali salentini) e Ance (aziende del settore costruzioni), diretta al ministro Graziano Delrio, allo stesso Ugo Patroni Griffi, al governatore Michele Emiliano e al sindaco di Bari, Antonio Decaro.*

"Se è vero, come ama ripetere spesso il ministro Delrio che: "la Geografia è Destino", il porto di Brindisi, già Porta d'Oriente dell'Impero Romano, Base Logistica delle "Crociate" nel medioevo, può diventare con i porti pugliesi, la "Porta d'Oriente" del Sistema Paese. Questa è la scommessa e l'occasione irripetibile per Brindisi, la Puglia ed il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse via ferro al Corridoio Baltico Adriatico, come Gateway dell'Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell'economia del Mezzogiorno.

La Puglia e tutto il Sud non è, e non deve essere la periferia di Bruxelles e del Nord d'Italia, ma è invece, secondo un'intuizione secolare che risale a Federico II ed ai Normanni, il cuore del Mediterraneo che guarda ad Oriente.

Il territorio di Brindisi e della Puglia, ricompreso nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, può e deve diventare il soggetto di una strategia di sviluppo logistico sostenibile, deve riacquistare la capacità di pensare da se, riacquistare la propria soggettività e la propria autonomia; non deve continuare ad essere governato e programmato da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterna.

Bari, per la prima volta, dalla riforma del 1994 esprime un presidente e sarebbe opportuno un analogo riconoscimento per Brindisi, a livello di segretario generale: scelga liberamente il presidente, ma tenga presente, come è avvenuto per Napoli con Salerno, l'opportunità di non mortificare ulteriormente questo territorio e questa città, attualmente senza sindaco.

Considerato che il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si è insediato il 28 luglio, il Piano Operativo Triennale dovrà essere approvato entro (90 giorni) il 26 ottobre e che ancora non è stato nominato il nuovo segretario generale, (che, come previsto dalla legge: tra le altre competenze, "elabora il piano regolatore di sistema portuale") le problematiche rischiano di aggravarsi.

Brindisi non può continuare ad essere, come negli ultimi 60 anni, il porto e la periferia delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica tardi e male un'idea di sviluppo inadeguata e insostenibile.

## - segue

---

Seguire tale spirale equivale a commettere due errori complementari che si amplificano a vicenda: da una parte la “terapia-strategia” propinata dall’esterno, spesso aggrava le patologie, dall’altra si rinuncia all’origine alla possibilità di rovesciare il rapporto: non pensare Brindisi e la Puglia alla luce dello sviluppo “esogeno”, ma pensare allo sviluppo del territorio alla luce della Puglia e di Brindisi, delle sue naturali prospettive e potenzialità ambientali, posizionali e logistiche.

Occorre una visione lungimirante sul ruolo che il porto di Brindisi può ricoprire, occorre un forte segnale di discontinuità’ col passato delle vecchie Autorità Portuali (a quelle di Bari e Brindisi in due anni sono stati revocati un totale di circa 110 milioni di euro), ma occorre anche una forte perequazione territoriale a livello di risorse professionali ai livelli apicali.

Questo è l’appello che lanciamo oltre che al presidente Ugo Patroni Griffi, anche al ministro Graziano Delrio, al presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ed al sindaco della città metropolitana di Bari, Antonio Decaro (auspicando che nel suo ruolo di presidente dell’Anci rappresenti pienamente la città di Brindisi in questo particolare momento in cui si trova senza guida politica): il tempo si fa breve, occorre scegliere con urgenza il nuovo segretario generale dell’Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale tenendo presenti gli anzidetti criteri di discontinuità e di perequazione territoriale”.

# Porto: “Occasione irripetibile. Il Segretario Generale sia espressione di Brindisi”



BRINDISI – Riceviamo e pubblichiamo una nota di Propeller club port of Bari, Brindisi, Taras, RACCOMAR, OPS, FEDERSPEDI, ANCE.

Se è vero, come ama ripetere spesso il ministro Delrio che: “la Geografia è Destino”, il porto di Brindisi, già Porta d’Oriente dell’Impero Romano, Base Logistica delle “Crociate” nel medioevo, può diventare con i porti pugliesi, la “Porta d’Oriente” del Sistema Paese. Questa è la scommessa e l’occasione irripetibile per Brindisi, la Puglia ed il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse via ferro al Corridoio Baltico Adriatico, come Gateway dell’Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell’economia del Mezzogiorno. La Puglia e tutto il Sud non è, e non deve essere la periferia di Bruxelles e del Nord d’Italia, ma è invece, secondo un’intuizione secolare che risale a Federico II ed ai normanni, il cuore del Mediterraneo che guarda ad Oriente.

Il territorio di Brindisi e della Puglia, ricompreso nella giurisdizione dell’Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale, può e deve diventare il soggetto di una strategia di sviluppo logistico sostenibile, deve riacquistare la capacità di pensare da se, riacquistare la propria soggettività e la propria autonomia; non deve continuare ad essere governato e programmato da un pensiero e da un’idea di sviluppo esterna.

## - segue

---

Bari, per la prima volta, dalla riforma del 1994 esprime un presidente e sarebbe opportuno un analogo riconoscimento per Brindisi, a livello di Segretario generale: scelga liberamente il Presidente, ma tenga presente, come è avvenuto per Napoli con Salerno, l'opportunità di non mortificare ulteriormente questo territorio e questa città, attualmente senza sindaco.

Considerato che il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale si è insediato il 28 luglio, il Piano Operativo Triennale dovrà essere approvato entro (90 giorni) il 26 ottobre e che ancora non è stato nominato il nuovo Segretario Generale, (che, come previsto dalla legge: tra le altre competenze, "elabora il piano regolatore di sistema portuale") le problematiche rischiano di aggravarsi.

Brindisi non può continuare ad essere, come negli ultimi 60 anni, il porto e la periferia delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica tardi e male un'idea di sviluppo inadeguata e insostenibile. Seguire tale spirale equivale a commettere due errori complementari che si amplificano a vicenda: da una parte la "terapia-strategia" propinata dall'esterno, spesso aggrava le patologie,

Si tiene oggi, a Bari, il seminario nazionale Inrl, il primo di 15 appuntamenti formativi

## Revisori per lo sviluppo del Sud

*Rilanciare il Mezzogiorno con legalità e trasparenza*

Revisori Legali a sostegno dello sviluppo del Mezzogiorno: si svolge oggi presso l'aula magna «Aldo Cossu» dell'Università degli studi di Bari il seminario nazionale organizzato dall'Istituto nazionale revisori legali in collaborazione con l'università degli studi di Bari e la Lapet, l'Associazione nazionale dei tributaristi.

«Si tratta di un importante appuntamento», sottolinea il presidente dell'Inrl Virgilio Baresi che aprirà i lavori, «che intende stimolare un costruttivo contributo sul tema del rilancio economico del meridione al quale, grazie alla nuova legge sulla revisione legale entrata in vigore il 1° gennaio scorso, i revisori legali vogliono dare il loro apporto professionale attraverso un rigoroso e neutrale monitoraggio contabile sia dei conti negli enti pubblici che nei bilanci delle imprese private.

Solo attraverso un rendiconto ispirato ai principi della terzietà, legalità, trasparenza e competenza, è infatti possibile assicurare all'economia dei territori meridionali un tempestivo ripristino delle ottimali condizioni di rilancio».

Il programma del seminario prevede la relazione introduttiva svolta dal presidente dell'Istituto, Virgilio Baresi, i saluti del consigliere

nazionale Inrl Luigi D'Amelio, del delegato provinciale Inrl di Bari, Giuseppe Siragusa, del presidente della Lapet Roberto Falcone, del responsabile Agenzia delle entrate Basilicata, Antonio Amendola, e gli interventi di Francesco Alfonso, capo della segreteria del ministro dell'economia, e del magnifico rettore dell'università di Bari Antonio Felice Uricchio. Seguiranno le relazioni svolte da Giuseppe Coco, consigliere del ministro per la coesione territoriale e il mezzogiorno, Claudio De Vincenti, dal presidente della V commissione bilancio della camera dei deputati, Francesco Boccia, dall'avvocato generale di stato emerito Michele Dipace, dal magistrato del ministero di giustizia, Caterina Garufi, dal presidente dell'autorità portuale del levante, Ugo Patroni Griffi e dal confermato di storia dell'industria Federico Pirro. Al termine del seminario nazionale è prevista una mozione finale e nel pomeriggio si terrà l'incontro formativo per i revisori legali con relatrice la prof.ssa Anna Ruggieri, accreditata al Mef, che permetterà ai revisori iscritti l'acquisizione di 3 crediti formativi.

Per il consigliere nazionale Inrl Luigi D'Amelio «questo appuntamento in Puglia è un forte e importante segnale per il nostro territorio, a testimonianza dell'impegno dei revisori legali nel sostenere lo sviluppo

## - segue

---

del meridione che abbiamo espresso anche al ministro per la coesione territoriale e il mezzogiorno De Vincenti al quale abbiamo ribadito la necessità di ripristinare una Cassa per il Mezzogiorno». Anche per il delegato provinciale Inrl di Bari, Giuseppe Siragusa: «La partecipazione attiva dell' Inrl e della Lapet per lo sviluppo del sud Italia rappresenta la volontà condivisa di realizzare un valore etico indispensabile per una ricerca seria e responsabile tra le diverse categorie di docenti e professionisti sul percorso da intraprendere per lo sviluppo di questi territori».

Ma Bari rappresenta anche il primo dei 15 appuntamenti formativi che l' Inrl ha predisposto, da qui alla fine di ottobre, quale ente formatore riconosciuto dal Mef attraverso la società «Formazione e Centro Studi Revisori Legali Italiani Inrl srl».

Infatti dopo Bari seguiranno il seminario che si terrà presso l' auletta della camera dei deputati a Roma il 9 ottobre prossimo sul tema «Legalità, trasparenza, competenza: l' attuale ruolo del revisore legale, doveri, diritti e terzietà», il seminario a Vicenza programmato il 16 ottobre e il seminario interregionale del 27 ottobre a Palermo. Altri seminari formativi sono poi programmati a Genova, Novara, Milano, Brescia, Padova, Bologna, Firenze e Napoli.

## NAVE "DETENUTA" NEL PORTO DI NAPOLI



Napoli, 28 settembre 2017 – Nella tarda serata di ieri gli uomini della Guardia Costiera di Napoli – Nucleo *Port State Control*, hanno emanato un provvedimento di fermo a carico di una nave porta container battente bandiera Lussemburghese nell'ambito dell'attività svolta dal Corpo delle Capitaneria di Porto – Guardia Costiera a tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino e costiero.

La "detenzione", effettuata ai sensi della normativa europea in materia di controlli dello Stato di approdo, è stata decisa in quanto la nave "MSC SEATTLE", a seguito di un'attività di investigazione accurata, risultava non essere in regola con i requisiti previsti dalle convenzioni internazionali riguardanti la sicurezza della navigazione.

Il Nucleo PSC della Capitaneria di Porto di Napoli, guidato dall'Ammiraglio Arturo FARAONE, mantiene alta l'attenzione sul fenomeno delle "carrette" del mare, ovvero navi sub-standard che, in difformità delle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino nonché per le condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi.

Al momento l'unità risulta ancora ferma in rada, in attesa degli accertamenti da parte dell'organismo riconosciuto responsabile della certificazione nave. Solo a seguito dell'eliminazione di tutte le deficienze riscontrate la nave potrà tornare in mare e comunque non prima che abbia dato esito positivo il controllo degli ispettori

## Porto, sbloccata la gara dei dragaggi no del Tar alla sospensiva del bando

### La decisione

Il presidente dell'Autorità, Spirito  
«Una delle opere fondamentali  
per lo sviluppo dello scalo»

**Antonino Pane**

Il dragaggio del porto si farà. Ora i dubbi e le paure sono finiti, nel giro di un paio di mesi le draghe dovrebbero cominciare a tirare fuori la sabbia dai fondali del porto. Ieri il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensiva presentata dal secondo classificato alla gara per il dragaggio nel porto di Napoli. E Pietro Spirito, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, ha tirato un sospiro di sollievo così come tutti gli operatori del porto di Napoli. I fondali insabbiati stanno affossando lo scalo, le navi da carico più grandi saltano completamente Napoli. La priorità delle priorità, dunque. Spirito ha detto che firmerà subito il contratto e, ora che i traffici sono in aumento

grazie alla ripresa economica, la possibilità di far attraccare le porta-contenitori più grandi è una vera e propria manna dal cielo.

Il presidente Spirito vuole aprire in tempi brevi il cantiere più grande e più atteso: «Un risultato di rilievo - dice - perché consente di formalizzare il contratto con l'impresa che ha vinto la gara dell'escavo dei fondali e avviare concretamente i lavori. La decisione del Tar - ha aggiunto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centrale - sblocca una delle opere principali per lo sviluppo del nostro scalo e apre una fase del tutto nuova propedeutica al completamento del Nuovo Terminal di Levante». Tornando alla decisione del Tar c'è da dire che i giudici hanno ritenuto che «... l'interesse pubblico alla realizzazione dei lavori sia particolarmente qualificato avuto riguardo alla natura dell'opera...».

La sentenza, invece, è attesa per la metà del mese di gennaio del 2018. Per i dragaggi, infatti, l'Autorità di sistema portuale ha a disposizione circa 40 milioni di euro ottenuti nell'ambito del Grande Progetto



**Fincantieri  
Castellammare  
a Roma vertice  
del ministro  
Delrio  
per sbloccare  
i finanziamenti  
per i traghetti**

porto di Napoli. Spendere questi soldi significa anche dare un contributo alla spesa complessiva dei fondi europei. E poi i benefici esterni al porto. «La nuova Darsena - ha sottolineato Spirito - consentirà di realizzare collegamenti ferroviari diretti con la rete nazionale in modo da liberare definitivamente la città dal traffico dei mezzi pesanti su gomma. Il dragaggio, insomma, porterà benefici ambientale anche a quella parte della città che gravita intorno al porto».

Un altro, importante tassello per l'intero sistema portuale campano è stato messo a Roma durante una riunione al ministero delle Infrastrutture a cui hanno partecipato il presidente Spirito e il sindaco di Castellammare di Stabia, Antonio Pannullo. Al centro dell'incontro la situazione dello stabilimento Fincantieri di Castellammare in relazione al fondo che il ministero dedicherà al rinnovo del naviglio regionale. «Grazie all'impegno del ministro Delrio - aggiunto Spirito - nei prossimi mesi andrà in discussione alla Conferenza Stato Regioni un pacchetto di misure finanziarie e di linee guida per assegnare alle Regioni risorse da dedicare al rinnovo della flotta traghetti. In questo ambito, esistono le condizioni per un consolidamento ed un rilancio dello stabilimento di Fincantieri a Castellammare».

IN PRODUZIONE RISERVATA

## AdSP Mar Tirreno Centrale: Tar Campania rigetta richiesta sospensiva dragaggio porto Napoli

(FERPRESS) – Napoli, 28 SET – Il TAR della Campania ha respinto la richiesta di sospensiva presentata dal secondo classificato alla gara per il dragaggio nel porto di Napoli. Un risultato di rilievo perché consente di formalizzare il contratto con l'impresa aggiudicatrice dell'escavo dei fondali del porto di Napoli e avviare i lavori.

“La decisione del TAR- ha commentato il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno centrale- sblocca una delle opere principali per lo sviluppo del nostro scalo e apre una fase del tutto nuova propedeutica al completamento del Nuovo Terminal di Levante” .

L'intervento, infatti, consentirà una revisione della capacità produttiva del porto (con ricadute sui traffici commerciali), e una razionalizzazione delle relazioni intermodali, e consentirà altresì di aumentare il livello di sicurezza e salubrità delle aree adiacenti al porto.

Il dragaggio, la Darsena di Levante e i collegamenti stradali e ferroviari, nel loro insieme, elimineranno i vincoli che confinano la funzionalità dello scalo marittimo partenopeo, razionalizzando le infrastrutture e migliorando il sistema delle relazioni intermodali attraverso un incremento della ripartizione modale delle merci su ferro con impatti positivi sull'inquinamento dell'aria, sulla sicurezza delle movimentazioni delle merci e sulla sicurezza della navigazione.

Ciò risponde ad una strategia complessiva per il riordino e lo sviluppo sostenibile del porto di Napoli, che deve necessariamente essere considerato come un nodo terminale di una più ampia rete della portualità regionale e della logistica campana nel contesto nazionale e del bacino del Mediterraneo, in linea con il Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche (ed 2012) che evidenzia, tra le altre, la chiara ed esplicita forza del quadro programmatico delle Reti TEN – T a valle della decisione del Consiglio dei Trasporti della Unione Europea del 22 marzo 2012 (con un solo un chiaro disegno programmatico che, per la prima volta nella storia della Unione Europea, indica ai vari Stati membri un quadro dettagliato di priorità) ed una grande attenzione alla tematica portuale in quanto forza determinante per la crescita e lo sviluppo economico.

Tornando al rigetto del Tribunale Amministrativo Regionale, i Giudici hanno correttamente ritenuto che “... l'interesse pubblico alla realizzazione dei lavori sia particolarmente qualificato avuto riguardo alla natura dell'opera ...”. La sentenza, invece, è attesa per la metà del mese di gennaio del 2018 ma nel frattempo si potrà procedere all'apertura dei cantieri, assicurando al porto di Napoli gli ingenti finanziamenti comunitari assegnati, nel Grande Progetto, all'opera di dragaggio dei fondali ( circa 40 milioni di euro).

## Via libera del Tar Nel porto partono i lavori di dragaggio

*Spirito: «Lunedì consegneremo il cantiere»*

Napoli I dragaggi nel porto di Napoli, dopo anni di attesa, possono finalmente cominciare, magari anche con l' aiuto della Regione Campania e degli operatori. È stato superato l' ultimo scoglio, quello dei ricorsi: il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensiva del secondo classificato della gara assegnata il 12 luglio, riconoscendo l' interesse pubblico dell' opera.

«La comunità portuale li aspettava da trent' anni», afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania. Approfondendo i fondali si allargheranno gli orizzonti di mercato del porto permettendo l' accesso di navi mercantili più grandi, nonché di completare un' altra opera importante, la nuova Darsena di Levante.

Si tratta dell' escavo di 1.306.736 metri cubi di sedimenti per portare i fondali, a seconda delle zone interessate, tra gli 11 e i 14 metri, fino a 16 metri nell' imboccatura di accesso di Levante.

Costerà 25,5 milioni di euro su base d' asta, garantiti dai finanziamenti europei del «Grande progetto». Se ne occuperà il raggruppamento temporaneo d' impresa Società Italiana Dragaggi (mandante) insieme a Consorzio Integra, Rcm Costruzioni e Savarese Costruzioni (mandatarie).

«La sentenza ci permette di avviare i lavori», commenta Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. «Entro lunedì prossimo - garantisce - consegneremo il cantiere alle imprese, per un totale di 14 mesi di lavori». Verranno interessate la maggior parte delle banchine del porto. I volumi più importanti saranno escavati all' imboccatura di accesso di Levante, nella darsena Diaz - zona dei vecchi silos e dei bacini di carenaggio - e nella darsena Pollena, dove si trova il terminal container. Dragaggi che permettono di riprendere la costruzione della Darsena di Levante - dove verrà realizzato un nuovo terminal container - visto che ci sono due casse di colmata che aspettano proprio quei sedimenti per riempirsi. Dragaggi che richiedono però anche lavori «di fino». L' Adsp ha infatti chiesto agli operatori-gestori delle banchine interessate di contribuire direttamente alle operazioni tramite finanziamenti regionali. Per Spirito «è inutile aspettare. Ieri ho parlato con l' amministratore delegato di Grandi Navi Veloci della necessità di interventi minori. Faremo domanda alla

## - segue

---

Regione per finanziare escavi marginali, lì dove la draga non può intervenire».

L' avvio dei dragaggi, secondo Mimmo De Crescenzo, presidente del Consiglio territoriale di Campania e Calabria degli spedizionieri doganali di Napoli, è frutto della buona governance del porto, «avvalora il buon lavoro dell' Adsp. Stavolta i tempi tra gara e assegnazione sono stati davvero brevi. Poi c' è il cantiere del nuovo terminal traghetti del Beverello che dovrebbe partire entro l' anno. Segnali forti a cui non eravamo abituati». Una «giornata epocale» per Mario Esposito, presidente del gruppo Ormeggiatori e Barcaloli del porto di Napoli. «Si potrebbe parlare - afferma - di rinascita dello scalo. Ora tutti al lavoro, istituzioni, operatori portuali ed armatori.

Niente più scuse per non vedere Napoli riprendere traffici commerciali che da sempre sono stati suoi». Un evento «di indiscussa portata», aggiunge Sorrentini.

«Dopo la costituzione - conclude - degli organi di gestione dell' Adsp, effettuata in largo anticipo rispetto alla totalità dei porti italiani, e l' approvazione del piano operativo triennale, il nostro porto mette a segno un altro punto di efficienza».

## Tar Campania sblocca i dragaggi nel porto di Napoli



di Paolo Bosso

Qualche settimana ancora e i dragaggi nel porto di Napoli, dopo anni di attesa, possono finalmente cominciare. È stato superato l'ultimo scoglio, quello dei ricorsi: il Tar della Campania ha respinto la richiesta di sospensiva del secondo classificato della gara assegnata il 12 luglio scorso riconoscendo l'interesse pubblico dell'opera. «La comunità portuale li aspettava da trent'anni», afferma Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania. Approfondendo i fondali si allargheranno gli orizzonti di mercato del porto permettendo l'accesso di navi mercantili più grandi, nonché di completare un'altra opera importante, la nuova Darsena di Levante.

Si tratta dell'escavo di 1.306.736 metri cubi di sedimenti per portare i fondali, a seconda delle banchine interessate, tra gli 11 e i 14 metri, fino a 16 metri nell'imboccatura di accesso di Levante. Il bando è stato vinto con un'offerta di 25,5 milioni dal raggruppamento temporaneo d'impresa Società Italiana Dragaggi, in qualità di mandante, insieme a Consorzio Integra, Rcm Costruzioni e Savarese Costruzioni come mandatarie. Verranno finanziati da risorse europee, quelle del "Grande progetto".

**«Il Tribunale ha riconosciuto il prevalente interesse pubblico e bocciato la richiesta di sospensiva. Ora possiamo firmare il contratto e avviare i lavori», commenta Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. Per gennaio dell'anno prossimo il Tar ha fissato l'udienza per la decisione di merito. «Tra venerdì e lunedì prossimi firmeremo il contratto e consegneremo il cantiere alle imprese, per un totale di 14 mesi di lavoro», precisa Spirito.**

Dragaggi importanti perché, oltre a permettere l'accesso più agevole delle navi e l'ingresso di unità mercantili più grandi, sbloccano di fatto la realizzazione della Darsena di Levante, le cui casse di colmata aspettano proprio quei sedimenti provenienti dall'escavo dei fondali. Dragaggi che richiedono però anche lavori "di fino" lì dove la draga non può arrivare. Per questo l'authority portuale ha chiesto agli operatori-gestori delle banchine interessate di contribuire direttamente alle operazioni, magari tramite finanziamenti regionali. «È inutile aspettare», spiega Spirito, «ho parlato con l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci della necessità di interventi minori. Faremo domanda alla Regione per finanziare dragaggi marginali, lì dove la draga non può intervenire».

L'avvio dei dragaggi, secondo Mimmo De Crescenzo, presidente del Consiglio territoriale di Campania e Calabria degli spedizionieri doganali di Napoli, è frutto della buona governance del porto, «avvalora il buon lavoro dell'Adsp. Stavolta i tempi tra gara e assegnazione sono stati davvero brevi. Poi c'è il cantiere del nuovo terminal traghetti del Beverello che dovrebbe partire entro l'anno. Segnali forti a cui non eravamo abituati». Una «giornata epocale» per Mario Esposito, presidente del gruppo Ormeggiatori e Barcaiooli del porto di Napoli. «Si potrebbe parlare - afferma - di rinascita dello scalo. Ora tutti al lavoro, istituzioni, operatori portuali ed armatori. Niente più scuse per non vedere Napoli riprendere traffici commerciali che da sempre sono stati suoi». Un evento «di indiscussa portata», aggiunge Sorrentini. «Dopo la costituzione - conclude - degli organi di gestione dell'Adsp, effettuata in largo anticipo rispetto alla totalità dei porti italiani, e l'approvazione del piano operativo triennale, il nostro porto mette a segno un altro punto di efficienza».

## Port Agency di Gioia Tauro, il bilancio dell'Autorità portuale

A due mesi dalla **costituzione** dell'Agenzia portuale del lavoro, l'Autorità portuale di Gioia Tauro fa il punto sull'applicazione normativa e sull'efficacia di questo particolare organo di coordinamento. La **Port Agency**, spiega in una nota l'ente portuale, è stata costituita il 27 luglio scorso, per atto notarile, a fronte di un'autorizzazione a rogare l'atto votata dal Comitato portuale del 26 luglio, nell'assoluto rispetto dei termini atteso che in data 1 agosto, all'indomani dei licenziamenti da parte del terminalista Mct, i lavoratori sono stati iscritti regolarmente negli elenchi da essa detenuti.

La costituzione dell'Agenzia è avvenuta nel pedissequo rispetto di ogni comma dell'art. 4 DI 243/2016, convertito in legge 18/17, testo normativo entrato in vigore il 23 febbraio, nato dal confronto puntuale tra il legislatore e le organizzazioni sindacali che hanno contribuito alla sua stesura. L'Autorità portuale, si legge nel comunicato, ha dato attuazione alla citata disposizione normativa registrando preventivamente la prescritta intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed attivando, per tempo, tutti i confronti inter-istituzionali con gli Enti a vario titolo coinvolti (Ministero del Lavoro; Inps; Ispettorato nazionale del Lavoro e Camera di Commercio), posto che l'entrata in vigore della norma non è stata accompagnata da circolari applicative che hanno implicato, conseguentemente, un importante impegno per dare fattiva attuazione tanto alla citata disposizione quanto agli obblighi assunti in sede di sottoscrizione dell'APQ 2016.

La scelta del legislatore di optare per siffatto modello normativo discende, evidentemente, secondo l'Authority, dalla oggettiva impossibilità di istituire un'impresa/agenzia ex art. 17, in quanto è mancato il presupposto legittimante ovvero sia l'incremento dei traffici e, conseguentemente, la necessità di gestire relativi picchi. Il legislatore, quindi, ha temperato da un lato il bisogno di dare risposte ai lavoratori licenziati dall'altro il puntuale rispetto della normativa in materia, delineando uno strumento peculiare che rappresenta una novità nel panorama giuridico e portuale italiano che non ha precedenti e che non può essere paragonato ad altre figure esistenti, non altrimenti sovrapponibili e pertanto non confrontabili con altre realtà cui l'agenzia è accomunata solo per assonanza nominativa.

Pertanto, in questo contesto nuovo, e ribadiamo senza precedenti, l'Autorità portuale, con il massimo impegno profuso dai propri uffici, è riuscita a traguardare la creazione dell'Agenzia, nei termini dettati dal Ministero vigilante. L'Agenzia, così come costituita, ha sottoposto alle organizzazioni sindacali, per come prescritto dalla norma, il regolamento recante il Piano di avviamento e di chiamata, nonché il Piano di formazione dei lavoratori iscritti, accogliendo ogni utile suggerimento proveniente dai sindacati. Martedì scorso è stato formalmente approvato dai sindacati e verrà tempestivamente sottoposto dall'Amministratore Unico, nell'assemblea dei soci, per le valutazioni di questa Autorità portuale.

Al contempo, aggiunge l'ente portuale, l'Amministratore unico ha provveduto a tutti gli adempimenti funzionali alla corresponsione dell'Indennità di mancato avviamento, dopo aver ricevuto l'autorizzazione da parte del Ministero dei Trasporti che ha già provveduto alle prescritte comunicazioni al Ministero del Lavoro e alle direzioni Inps centrali e periferiche che, a loro volta, hanno fornito, all'esito di un ulteriore tavolo tecnico, puntuali indicazioni operative per i connessi procedimenti telematici.

L'Agenzia, sottolinea l'Authority, a fronte di specifiche richieste dei lavoratori, ha attivato un ulteriore confronto con il Centro dell'Impiego di Reggio Calabria, la cui Responsabile ha confermato la compatibilità di siffatta iscrizione, in regime di percezione del trattamento Ima, per consentire ai lavoratori tanto il rilascio di certificazioni funzionali alla sospensione della riscossione di mutui bancari e prestiti finanziari quanto per poter fruire di eventuali bandi/concorsi al di fuori dell'ambito portuale. Come sancito dalla norma il pagamento dell'Ima spetta all'Inps, autorizzato all'erogazione diretta a favore di ciascun lavoratore. L'Amministratore unico con il supporto degli uffici dell'Autorità portuale, in continua interfaccia con le dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sta svolgendo tempestivamente, con elevata professionalità, le relative funzioni, garantendo ai lavoratori specifico supporto attraverso ogni informazione relativa agli adempimenti riconnessi alla gestione dell'Agenzia.

## - segue

---

Attenzione e impegno che stridono, precisa l'Autorità portuale, con il tentativo di chi, all'esterno, strumentalizza suddette informazioni. Si tratta di un atteggiamento, messo in campo in modo semplicistico, che nulla ha a che fare con la giusta difesa dei diritti dei lavoratori, ma che, al contrario, ingenera allarmismi a causa di errate interpretazioni non altrimenti supportate da approfondimento normativo. E' necessario, quindi, chiarire che l'Ente non si presta a facili strumentalizzazioni che hanno solo l'obiettivo di ingenerare preoccupazioni nei lavoratori e nelle loro famiglie, il cui pensiero costante ha animato l'attività amministrativa di questa Autorità portuale per dare risposte concrete alle loro aspettative. Ed è, altresì, naturale che ogni interferenza, di suddetta fattispecie e non altrimenti corroborata da fondamento, conclude la nota dell'Authority, rallenti inevitabilmente l'operato degli uffici già abbondantemente oberati da questa nuova realtà.

Riuniti ieri in assemblea circa un centinaio dei quasi 400 ex lavoratori licenziati da Mct

## Gioia Tauro, alta tensione fra i portuali

*Dopo un' animata discussione è stato anche proposto un nuovo blocco delle attività*

Domenico Latino GIOIA TAURO Si è consumata in un clima di estrema tensione l'assemblea svoltasi ieri pomeriggio all'interno della sala "Fallara" che ha visto la partecipazione di circa un centinaio dei quasi 400 ex lavoratori portuali licenziati da MCT, il terminalista che gestisce lo scalo in regime di monopolio, tutti destinati all'agenzia di somministrazione appena costituita.

L'incontro era stato organizzato con l'intento di formare un apposito comitato in grado di rapportarsi legittimamente step-by-step con le Istituzioni o gli enti, come ad esempio l'Inps, che sono chiamati a fornire loro le certezze, in primis economiche, necessarie. Non c'erano le varie sigle sindacali, tenute volutamente fuori da chi, comprensibilmente amareggiato e disilluso, oramai preferisce autogestirsi. Si doveva discutere "inter nos" innanzitutto delle modalità per la creazione del Comitato, si è finiti a parlare inevitabilmente di Tfr e di Ima, l'indennità di mancato avviamento, visto che ancora non è stata erogata la prima mensilità.

Il confronto è andato avanti intenso, a tratti drammatico, alcuni riferiscono di aver avuto, questo "27" uno stipendio di appena 200 euro, parliamo di padri di famiglia, magari con un mutuo sulle spalle, che dicono di essersi

ritrovati sul lastrico. Ma forse non è solo questo. Al trauma per l'improvvisa e, si spera, momentanea condizione di indigenza si aggiunge - ed è un aspetto assolutamente da non sottovalutare - quel senso di frustrazione addosso a chi per anni ha lavorato per portare avanti i propri progetti e gli interessi dell'azienda; ha vissuto da sempre secondo il proprio "status" di portuale; ha condiviso turni, gioie e momenti di difficoltà con i tanti colleghi che magari sono stati più fortunati di lui e sono ancora lì dentro, in mezzo alle maestose gru; mentre oggi si ritrova catapultato in una realtà avvilente. Iniziando le giornate senza una certezza, orfano della routine di un tempo, e, soprattutto, guardando il futuro con enorme fragilità.

Date simili pre-condizioni, è dunque assolutamente comprensibile che gli animi si siano presto surriscaldati. Si sono sentite, eccome, le rimostranze dei portuali. In un dibattito acceso trascinato fino al momento in cui, alcuni, si sono alzati in piedi proponendo un nuovo blocco delle attività del porto, al motto di "o si lavora tutti, o non lavora nessuno. MCT vada via". Una decisione fuori tempo massimo, a vertenza già bella e sepolta, dettata sicuramente dalla disperazione. Ad ogni modo, ieri sera, fino alle

## -segue

---

21.30 al gate d' ingresso non c' era ancora nessuno ma, secondo indiscrezioni - oggi sapremo se vere o meno - gli ex lavoratori si sarebbero dati appuntamento per bloccare l' accesso del 4 turno. La situazione è quindi tutta ancora in itinere.

Un altro blocco-lampo è stato messo in atto ai primi del mese; all' indomani, il prefetto Michele di Bari convocò una riunione urgente cui presero parte l' Agenzia portuale e l' Authority che, nel corso dell' incontro, comunicarono di aver onorato tutti gli obblighi di legge per erogare la prima mensilità di Ima, relativa al mese di agosto. I 364 lavoratori licenziati sono stati ricevuti da MCT lo scorso 1 agosto: è stato così possibile procedere alla loro iscrizione nell' elenco dell' Agenzia portuale che ha provveduto alla redazione del registro dei lavoratori che saranno destinatari dell' erogazione di agosto, relativa alla disponibilità manifestata dagli stessi e registrata dal 1 al 31 agosto. Esattamente lo scorso 31 agosto, l' au Cinzia Nava ha rimesso all' Autorità portuale le schede di ciascun lavoratore, da lei stessa certificate e corredate delle giornate di disponibilità, relative alla mensilità di agosto.

Per il tramite dell' ente, il 1 settembre le stesse schede sono state comunicate al ministero vigilante che, a sua volta, dopo i relativi controlli, ha decretato l' autorizzazione all' Inps di procedere all' erogazione dell' Ima a ciascun lavoratore.

Ma, ad oggi, per questi lavoratori, della mensilità non vi ancora è traccia.

# Gazzetta del Sud

L' **Autorità portuale** sottolinea l' impegno della neo costituita agenzia

## «Il pagamento dell' Ima spetta all' Inps»

Intanto l' **Autorità portuale** ha diffuso ieri una lunga nota in cui tra l' altro rivendica di aver «con il massimo impegno dei propri uffici» creato l' Agenzia «nei termini dettati dal Ministero vigilante».

«L' Agenzia ha sottoposto alle organizzazioni sindacali, come prescritto dalla norma, il regolamento recante il Piano di avviamento e di chiamata, nonché il Piano di formazione dei lavoratori iscritti, accogliendo ogni utile suggerimento. Martedì scorso è stato formalmente approvato dai sindacati e verrà tempestivamente sottoposto dall' amministratore unico, nell' assemblea dei soci, per le valutazioni di questa **Autorità portuale**.

Al contempo, l' au ha provveduto a tutti gli adempimenti funzionali alla corresponsione dell' Indennità di mancato avviamento, dopo aver ricevuto l' **autorizzazione** da parte del Ministero Trasporti che ha già provveduto alle prescritte comunicazioni al Ministero del Lavoro e alle direzioni Inps centrali e periferiche che, a loro volta, hanno fornito, all' esito di un ulteriore tavolo tecnico, puntuali indicazioni operative per i procedimenti telematici. L' Agenzia, a fronte di specifiche richieste dei lavoratori, ha attivato un ulteriore confronto con il Centro per l' Impiego di

Reggio che ha confermato la compatibilità di siffatta iscrizione, in regime di percezione del trattamento Ima, per consentire ai lavoratori tanto il rilascio di certificazioni funzionali alla sospensione della riscossione di mutui bancari e prestiti finanziari quanto per poter fruire di eventuali bandi/concorsi al di fuori dell' ambito **portuale**. Come sancito dalla norma il pagamento dell' Ima spetta all' Inps, **autorizzato** all' erogazione diretta a favore di ciascun lavoratore».(d.l.)

politica

## Sicilia futura e reset uniti. Tinaglia: errore escludere i partiti nel 2013

Sicilia Futura e reset si sono ufficialmente uniti in "matrimonio". Dopo un anno di collaborazione su alcuni temi riguardanti la città, il partito guidato a Messina dal deputato regionale Beppe Picciolo ed il movimento fondato da Alessandro Tinaglia hanno voluto "formalizzare" la nascita del sodalizio politico, che avviene nel bel mezzo della campagna elettorale per le regionali del prossimo 5 novembre ma guarda soprattutto alle prossime amministrative, in programma nel 2018. Alle ultime elezioni cittadine, quelle del 2013, reset si propose come movimento civico, lontano dai partiti e dai politici, ma oggi ha deciso di cambiare pelle perché - come ha spiegato Tinaglia nella conferenza stampa che si è tenuta questa mattina a Palazzo Zanca, « fare fuori i partiti fu il più grande errore ». « Cacciavamo i politici che si avvicinavano al nostro movimento, ma oggi non lo rifarei. In politica contano i fatti e abbiamo intrapreso questo percorso con Sicilia Futura perché qui c'è una visione di città ed una progettazione. Picciolo è l'unico che si è occupato delle cose importanti della città ed insieme lavoreremo per migliorare Messina », ha detto Tinaglia con al fianco il parlamentare regionale di Sicilia Futura. Ed anche Picciolo non ha nascosto la sua soddisfazione per questa unione, che - come detto - guarda soprattutto alle amministrative del prossimo anno: « Abbiamo l'ambizione di presentare 3 liste. Vogliamo mettere insieme il mondo della politica, dell'associazionismo e del sociale. Stiamo avviando oggi un percorso che speriamo non abbia fine ». Su una eventuale candidatura bis a sindaco di Tinaglia (che cinque anni fa si fermò all'1,87% delle preferenze) è lui stesso a precisare: « non sono interessato alla candidatura ma al progetto ». E cosa prevede questo progetto comune? I punti più importanti sono stati elencati in un documento condiviso. « Intercettare le merci che, dal Canale di Suez, oggi circumnavigano l'Europa fino a Rotterdam significa - si legge - creare le condizioni per ridare centralità ed immense opportunità di sviluppo economico, sociale e culturale alla Sicilia ed all'intero Meridione. Per tale ragione è necessario tramutare la nostra Isola nel più grande "hub" del Mediterraneo facendo di Augusta un vero Porto "Core" collegato al continente ed all'Europa tramite l'alta capacità ed il Ponte e sullo Stretto ». Tinaglia ha ricordato che nel 2013 era contrario alla realizzazione della mega opera e ha specificato di aver

## - segue

---

cambiato idea. Sicilia futura e Reset puntano inoltre al mantenimento dell' **Autorità Portuale**, alla nascita delle Z.E.S. ed al recupero del Waterfront. Per quest' ultimo - si legge ancora nel documento - è stato avviato, di concerto con l' Assessore Croce, una verifica per finanziare con il "Masterplan" il progetto di riqualificazione e liberazione dell' affaccio a mare che, oltre alla realizzazione di una piccola "rambla" che colleghi Viale Vittorio Emanuele con Piazza Cairoli, prevede l' interrimento di buona parte della viabilità che va dalla Dogana all' Annunziata al fine di costruire un unicum attraverso la riqualificazione prevista dal "Patto per la Falce" e quella ancora possibile grazie ad una rivisitazione dell' attuale "PIAU". Parole chiave del progetto condiviso sono inoltre "Tradizione ed innovazione" attraverso la valorizzazione della **Messinesità** avvalendosi delle competenze dell' Università e dei CNR (Me\_Lab) ; ed ancora "sburocratizzazione" della macchina amministrativa Regionale e Comunale per sostenere Imprenditori e Professionisti, senza dimenticare l' erogazione di Servizi Essenziali di Qualità e l' assistenza ai Giovani, agli Anziani ed ai più Deboli. Per Beppe Picciolo ed Alessandro Tinaglia si tratta di una « vero e proprio Piano Strategico che miri alla costruzione di una nuova comunità ». Negli ultimi mesi, al leader di Sicilia Futura si è avvicinato anche l' ex assessore comunale Pippo Isgro', presente oggi in conferenza stampa. Dopo una vita passata nel centro -destra , l' ex esponente della giunta Buzzanca ha deciso approdare nel centro-sinistra: « Sono qui perché il centro-destra non è più compatibile con la mia idea di crescita per **Messina** » . Danila La Torre.

*DANILA LA TORRE*

# Informazioni Marittime

---

## L'AdSP Sicilia Occidentale aderisce ad Alis



Dopo l'[adesione degli scali orientali dell'isola](#), anche il Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale entra a far parte di Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) in qualità di Socio Onorario, con l'obiettivo di creare forti sinergie per lo sviluppo dei traffici intermodali nei porti isolani di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese.

"L'adesione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale è una pietra miliare nella storia della nostra associazione – ha dichiarato il presidente di Alis Guido Grimaldi –. Il porto di Palermo ha infatti un ruolo determinante per lo sviluppo dell'intermodalità. Da questi porti, in particolare da quello di Palermo, vogliamo partire per lavorare insieme a un serio rilancio del Mezzogiorno d'Italia, che da sempre è il nostro obiettivo primario". Ed ha aggiunto: "Daremo vita a forti sinergie tra le oltre 1.200 imprese associate, tutte operanti nel settore del trasporto intermodale, e un'Autorità di Sistema Portuale che, da sempre in prima linea nello sviluppo delle Autostrade del Mare, è oggi uno snodo intermodale d'eccellenza. L'obiettivo comune è una sempre maggiore efficienza e capillarità dei collegamenti intermodali su strada e via mare, con particolare attenzione allo sviluppo della logistica ultimo miglio, che rappresenta un'esigenza reale e urgente per un numero sempre maggiore di aziende".

La possibilità di sinergie con tutti gli attori che compongono la catena logistica e le forte rappresentatività dell'associazione presso le Istituzioni Italiane hanno spinto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale ad aderire ad Alis, che conta oltre 1.200 aziende associate tra autotrasportatori, aziende armatoriali e ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri di tutta Italia, per un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80.000 mezzi con 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

A meno di un anno dalla sua nascita l'associazione annovera al suo interno oltre al recente ingresso dell'Autorità Portuale del Mar di Sicilia Occidentale anche le Autorità de il Mar Tirreno Centrale (Porti Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia) Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.

## L' ex sindaco Moscherini a giudizio

*Con l' ex assessore De Francesco sarà processato per minacce e tentata estorsione a **Pasqualino Monti** Lo stesso ex presidente dell' Authority, che rivelò le pressioni, dovrà rispondere di omessa denuncia*

TRIBUNALE Gianni Moscherini e Vincenzo De Francesco sono stati rinviati a giudizio. Per loro, arrestati nel marzo dell' anno scorso per minacce e tentata estorsione nei confronti dell' allora presidente dell' Autorità portuale, **Pasqualino Monti**, il processo inizierà il 18 gennaio, data fissata dalla gup Paola Petti ieri mattina, subito dopo aver letto il dispositivo di rinvio a giudizio per l' ex sindaco e l' ex assessore.

È bastato appena un quarto d' ora di camera di consiglio al giudice per le udienze preliminari per decidere che Moscherini e De Francesco meritano il processo, accogliendo la richiesta del pm Allegra Migliorini e respingendo invece quelle dei legali difensori Pierluigi Bianchini (per Moscherini) e Matteo Mormino (per De Francesco) che logicamente avevano chiesto il non luogo a procedere per i propri assistiti.

Secondo l' accusa i due ex amministratori avrebbero minacciato **Monti** perché questi affidasse a loro, o più precisamente a cave che loro avevano indicato, la fornitura di pietra per i lavori della darsena traghetti e servizi.

Un affare da circa 8 milioni di euro. **Monti**, assistito in aula del suo legale, l' avvocato Andrea Miroli, si è sempre rifiutato di cedere a quelle pressioni ed allora, sempre stando all' ipotesi accusatoria, sono partite le minacce e i tentativi di estorsione nei suoi confronti. Minacce che però lo stesso **Monti** non aveva mai denunciato, salvo esternarle solo al momento di essere interrogato per il caso dove lui stesso è coinvolto, ovvero quello proprio sulla realizzazione della darsena. Per questo lo stesso gup ha deciso per il rinvio a giudizio, anche per l' ex numero uno di molo Vespucci, per omessa denuncia. Reato in ogni caso molto meno grave, visto che si va da una pena minima di un' ammenda da 30 euro ad una massima di 500 euro. Il processo si svolgerà di fronte ad un giudice monocratico in quanto, come spiegato dallo stesso giudice al momento della decisione, mancano nei capi d' imputazione le aggravanti, motivo per il quale il processo non verrà celebrato da un collegio giudicante.

Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## IL SISTEMA PORTUALE DEL MAR DI SICILIA OCCIDENTALE ADERISCE AD A.L.I.S



**Forti sinergie per lo sviluppo dei traffici nei porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese**

Roma, 29 settembre 2017 – Il Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale entra a far parte di A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile in qualità di Socio Onorario, con l'obiettivo di creare forti sinergie per lo sviluppo dei traffici intermodali nei porti isolani di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. "L'adesione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale è una pietra miliare nella storia della nostra Associazione – ha dichiarato il Presidente di A.L.I.S. Guido Grimaldi – Il porto di Palermo ha infatti un ruolo determinante per lo sviluppo dell'intermodalità. Da questi porti, in particolare da quello di Palermo, vogliamo partire per lavorare insieme a un serio rilancio del

[cliccare per ingrandire](#)

Mezzogiorno d'Italia, che da sempre è il nostro obiettivo primario". Ed ha aggiunto: "Daremo vita a forti sinergie tra le oltre 1.200 imprese associate, tutte operanti nel settore del trasporto intermodale, e un'Autorità di Sistema Portuale che, da sempre in prima linea nello sviluppo delle Autostrade del Mare, è oggi uno snodo intermodale d'eccellenza. L'obiettivo comune è una sempre maggiore efficienza e capillarità dei collegamenti intermodali su strada e via mare, con particolare attenzione allo sviluppo della logistica ultimo miglio, che rappresenta un'esigenza reale e urgente per un numero sempre maggiore di aziende".

La possibilità di sinergie con tutti gli attori che compongono la catena logistica e le forte rappresentatività dell'Associazione presso le Istituzioni Italiane hanno spinto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale ad aderire ad ALIS: l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che conta oltre 1.200 aziende associate tra autotrasportatori, aziende armatoriali e ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri di tutta Italia, per un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80.000 mezzi con 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

A meno di un anno dalla sua nascita l'Associazione annovera al suo interno oltre al recente ingresso dell'Autorità Portuale del Mar di Sicilia Occidentale anche le Autorità de il Mar Tirreno Centrale (Porti Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), Mar Adriatico

Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia) Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.

## Porti: Autorità Sicilia occidentale aderisce ad Alis

Sarà partner associazione logistica intermodalità sostenibile



(ANSA) - PALERMO, 28 SET - Il Sistema portuale del Mar di Sicilia occidentale entra a far parte di Alis: Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile in qualità di socio onorario, con "l'obiettivo - si legge in una nota - di creare forti sinergie per lo sviluppo dei traffici intermodali nei porti isolani di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese".

"L'adesione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale è una pietra miliare nella storia della nostra associazione - ha detto il presidente di Alis, Guido Grimaldi - Il porto di Palermo ha infatti un ruolo determinante per lo sviluppo dell'intermodalità. Da questi porti, in particolare da quello di Palermo, vogliamo partire per lavorare insieme a un serio rilancio del Mezzogiorno d'Italia, che da sempre è il nostro obiettivo primario". "Daremo vita - ha aggiunto - a forti sinergie tra le oltre 1.200 imprese associate, tutte operanti nel settore del trasporto intermodale, e un'Autorità di sistema portuale che, da sempre in prima linea nello sviluppo delle Autostrade del Mare, è oggi uno snodo intermodale d'eccellenza. L'obiettivo comune è una sempre maggiore efficienza e capillarità dei collegamenti intermodali su strada e via mare, con particolare attenzione allo sviluppo della logistica ultimo miglio, che rappresenta un'esigenza reale e urgente per un numero sempre maggiore di aziende".

## A.L.I.S.: adesione AdSP Mar Sicilia Occidentale. Sviluppo porti Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese

(FERPRESS) – Roma, 29 SET – Il Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale entra a far parte di A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile in qualità di Socio Onorario, con l'obiettivo di creare forti sinergie per lo sviluppo dei traffici intermodali nei porti isolani di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. A diffondere la notizia la stessa A.L.I.S. con un comunicato stampa.

“L'adesione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale è una pietra miliare nella storia della nostra Associazione – ha dichiarato il Presidente di A.L.I.S. Guido Grimaldi – Il porto di Palermo ha infatti un ruolo determinante per lo sviluppo dell'intermodalità. Da questi porti, in particolare da quello di Palermo, vogliamo partire per lavorare insieme a un serio rilancio del Mezzogiorno d'Italia, che da sempre è il nostro obiettivo primario”. Ed ha aggiunto: “Daremo vita a forti sinergie tra le oltre 1.200 imprese associate, tutte operanti nel settore del trasporto intermodale, e un'Autorità di Sistema Portuale che, da sempre in prima linea nello sviluppo delle Autostrade del Mare, è oggi uno snodo intermodale d'eccellenza. L'obiettivo comune è una sempre maggiore efficienza e capillarità dei collegamenti intermodali su strada e via mare, con particolare attenzione allo sviluppo della logistica ultimo miglio, che rappresenta un'esigenza reale e urgente per un numero sempre maggiore di aziende”.

La possibilità di sinergie con tutti gli attori che compongono la catena logistica e le forte rappresentatività dell'Associazione presso le Istituzioni Italiane hanno spinto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale ad aderire ad ALIS: l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che conta oltre 1.200 aziende associate tra autotrasportatori, aziende armatoriali e ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri di tutta Italia, per un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80.000 mezzi con 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

A meno di un anno dalla sua nascita l'Associazione annovera al suo interno oltre al recente ingresso dell'Autorità Portuale del Mar di Sicilia Occidentale anche le Autorità de il Mar Tirreno Centrale (Porti Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia) Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.