



## Primo piano:

### • **Riforma dei porti**

(The Medi Telegraph, Oggi Milazzo, Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno, Milano Finanza, NuovaVenezia.it, TP24, Trapani Oggi, La Gazzetta Trapanese, TeleSud3, Gazzetta del Sud, La Sicilia, Giornale di Sicilia, Quotidiano di Sicilia, Giornale di Messina, Tempo Stretto, La Sberla)

## Dai Porti:

### **Trieste:**

**"...Con Msc e Iran sfida nei container..."** (Milano Finanza)

### **Savona:**

**"...Sistema Savona per energie compatibili alle navi da crociera..."** (La Gazzetta Marittima)

### **Genova:**

**"...Nuovo record container..."** (Ansa)

**"...Porti liguri, sfida sulle nuove rotte..."**

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

**"...Ritorna il tunnel sotto il porto..."** (The Medi Telegraph)

**"...La svolta green della Liguria? Vale 4.500 posti di lavoro..."**

(Il Secolo XIX)

### **Livorno:**

**"...Collisione tra due navi in rada..."** (La Nazione, Il Tirreno)

### **Ancona:**

**"...Area ISA a Frittelli concessione con riserva..."**

(La Gazzetta Marittima)

**"...Ancona, 2015 ok..."** (La Gazzetta Marittima)

### **Civitavecchia:**

**"...Authority, ore di attesa per la nomina del Commissario..."**  
(Civonline)

**"...Traffici in crescita nel 2015..."** (Civonline)

**"...Ecco la gara del terminal Teu..."** (La Gazzetta Marittima)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 30, 31 e 1/2/2016



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE



## Napoli:

**"...Riemerge il Nauticsud Salone Internazionale della Nautica..."**  
(L'Informatore Navale)

## Taranto:

**"...Spunta l'interesse degli iraniani..."** (The Medi Telegraph)

## Gioia Tauro:

**"...Crotone scommette sulla vela..."** (Gazzetta del Sud)

## Messina:

**"...Un polo portuale dei Nebrodi..."** (Giornale di Sicilia)

**"...Un Comitato ripropone l'istituzione della Zfu..."**  
(Gazzetta del Sud)

## Augusta:

**"...No hotspot nel porto di Augusta..."** (La Sicilia)

**"...Zappulla: rilanciare l'Arsenale..."** (Giornale di Sicilia)

## Focus

- **News Parlamento Europeo** (The Medi Telegraph, Ansa, La Gazzetta Marittima)
- **Terminal Reefer** (The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)
- **Speciale Marittimi** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX,



## Riforma Delrio, tutti i dubbi dei presidenti / RETROSCENA

Genova - Sono diverse le perplessità sulla riforma della *governance* portuale licenziata dal governo, il cui testo deve ora approdare in parlamento. Assoportori, l'associazione delle Autorità portuali, le ha riassunte in una nota interna di 18 pagine, di cui *Il Secolo XIX-The MediTelegraph* è in possesso.

**Genova - Sono diverse le perplessità sulla riforma della *governance portuale licenziata* dal governo, il cui testo deve ora approdare in parlamento. Assoportori, l'associazione delle Autorità portuali, le ha riassunte in una nota interna di 18 pagine, di cui *Il Secolo XIX-The MediTelegraph* è in possesso.**

### **CHI PAGA I CONTRATTI?**

Nelle norme transitorie della riforma, si dice che tutti gli atti delle Authority restano in vigore fino a naturale scadenza: **«elemento di criticità assoluto»** sono dunque «i contratti, e i mutui sono tra questi, dove non c'è facoltà di modifica di una delle parti». Il mutuo insomma non è traslabile dalla vecchia Authority (magari soppressa) alla nuova Autorità di sistema, e le conseguenze «hanno caratteristiche dirompenti: blocco dei lavori già affidati; impossibilità di realizzare opere rilevanti su cui sono stati accesi mutui, contenziosi per milioni ecc...».

### **I CAMALLI**

Si chiedono i presidenti: fondendo le Authority, vanno fuse anche le compagnie portuali? In che tempi? Con che regole? Specie a Genova, dove maggiore è l'impatto della Compagnia sul ciclo portuale, si attendono risposte. **Sulle banchine si discute sull'istituzione di un Gruppo tecnico terminalisti-portuali**, per cominciare a studiare il dossier lavoro, sfiorato da questa riforma ma su cui il governo è intenzionato a intervenire più profondamente.

## - segue

---

### **IL PERSONALE**

Nelle Authority la contrattazione di secondo livello ha grande peso. Sotto l'ombrello delle Adsp, «lavoratori con medesimo livello di inquadramento, che magari svolgono analoghe funzioni, **si troverebbero ad avere diverse retribuzioni**», tagliare gli stipendi comprometterebbe la pace sociale, ma alzarli cozzerebbe con i principi di revisione della spesa che ispirano la riforma. Sempre in base a questi principi, non dovrebbero essere previsti spostamenti di dipendenti delle Authority. Ma non si capisce chi si occuperà di quei porti non sede di Autorità che ora vengono compresi nelle Adsp, come Ortona o Chioggia.

### **IL CASO-IMPERIA**

Nella legge non è chiaro chi si occuperà degli scali non rientranti nelle Adsp (in Liguria: Imperia). Per Assoportì sarebbe necessario specificare che la competenza è in capo alle Regioni.

### **ATTIVITÀ INGESSATA**

La Adsp è un ente non economico, i poteri di indirizzo sono trasferiti al ministero, che decide anche su questioni locali, come la promozione del territorio. Il comitato di gestione sostituisce il comitato portuale ma si deve confrontare col "tavolo di partenariato della risorsa mare" e con il "Tavolo del cluster marittimo", al quale partecipano «tutte le organizzazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti in porto (...)» insomma strutture «di dimensione poco agevole **(e quindi di incerta utilità)**». L'ulteriore "Tavolo nazionale di coordinamento con le Adsp" è quello che esercita le funzioni di indirizzo ma che oltre a essere «una trasposizione del direttivo di Assoportì», «si sovrappone e duplica funzioni della direzione generale che eserciterà la vigilanza sulle Adsp».

### **IMPRECISIONI**

Curiosità: «Nel testo si dice che a presidente e a segretario generale si applicano le disposizioni di cui all'art. 6 bis commi 5, 8 e 11». Tuttavia, «l'art. 6 bis ha un solo comma».



# «Il governo punta ad aggirare la Consulta»

Genova - Lunedì ci sarà il primo incontro tra le Autorità portuali liguri, il numero uno della Regione, Giovanni Toti, e l'assessore ai Porti, Edoardo Rixi. Oggetto della riunione saranno i nodi della riforma dei porti, che a ieri non risultava ancora trasferita dal governo all'esame delle commissioni parlamentari

**Genova - Lunedì ci sarà il primo incontro tra le Autorità portuali liguri**, il numero uno della Regione, Giovanni Toti, e l'assessore ai Porti, Edoardo Rixi. Oggetto della riunione saranno i nodi della riforma dei porti, che a ieri non risultava ancora trasferita dal governo all'esame delle commissioni parlamentari.

**Sul tavolo**, l'accorpamento di Savona e Marina di Carrara, i conseguenti problemi organizzativi, il tema del lavoro, la natura delle prossime Autorità portuali di sistema, e le nomine. Rixi non nasconde i timori: «Più la leggo, più sono convinto che si tratti di una riforma politica. L'obiettivo è creare poltrone e trasformare la gestione dei porti in qualcosa di simile all'Agenzia delle dogane o delle Entrate, e lo dimostra il fatto che nel *referendum costituzionale di autunno viene proposto il trasferimento della competenza in materia di porti da concorrente a esclusivo dello Stato. Credo che la strategia del governo sia commissariare i porti fino a oltre il referendum, sperare di vincerlo, e alla fine mettere chi vogliono loro, aggirando il parere della Corte Costituzionale, che ora li vincola al confronto con le Regioni*».



# Porti, Milazzo prepara il ricorso al Tar. «Non vogliamo diventare calabresi»

Roma - Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, ha annunciato un ricorso al Tar contro il decreto che rivoluziona l'assetto delle Autorità portuali.

Roma - Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, ha annunciato un ricorso al Tar contro il decreto che rivoluziona l'assetto delle Autorità portuali. [Lo si legge sulla stampa locale](#). «Il mancato coinvolgimento della regione e dei territori - è la tesi sostenuta da Formica - ha portato il governo a definire una riforma che sembra trovare la propria ragione nel solo contenimento dei costi. Così si perde l'opportunità di discutere di portualità e soprattutto di fissare strategie ed obiettivi per fare crescere i nostri territori. **L'inserimento di Milazzo insieme a quello di Messina, in questa nuova Autorità è in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale** mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciale ed industriale connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti. Non c'è relazione tra l'area dello Stretto ed il nostro territorio. Mi auguro che nessuno stia pensando di potere utilizzare il nostro porto come una specie di cassa alla quale attingere per risolvere i problemi di altri bacini che non funzionano o che di Milazzo servano i numeri per aumentare il budget».

«Vogliamo sapere - continua il primo cittadino - se sono saranno previsti investimenti per l'allargamento verso Giammoro, quali siano le prospettive per la portualità turistica e, soprattutto, ci piacerebbe conoscere i tempi di realizzazione degli obiettivi. Noi intanto **restiamo convinti che il porto di Milazzo debba restare un porto siciliano**. Decisioni non spiegate, che sembrano non assegnare un ruolo al nostro territorio, saranno combattute con tutti gli strumenti a disposizione».



### Il porto di Milazzo gestito dai calabresi, il sindaco fa ricorso al tar

“La riforma del governo che ha portato alla costituzione dell’Autorità portuale “Tirreno Meridionale” manca di una strategia. Ad oggi non è dato sapere quale ruolo è stato “disegnato” per il nostro porto”. Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica continua a respingere l’ipotesi che Milazzo debba essere legato ai porti della Calabria e si dichiara pronto a presentare ricorso al Tar contro il provvedimento del governo. “Il mancato coinvolgimento della regione e dei territori – afferma Formica – ha portato il governo a definire una riforma che sembra trovare la propria ragione nel solo contenimento dei costi. Così si perde l’opportunità di discutere di portualità e soprattutto di fissare strategie ed obiettivi per fare crescere i nostri territori. L’inserimento di Milazzo insieme a quello di Messina, in questa nuova Autorità è in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciale ed industriale connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti. Non c’è relazione tra l’area dello Stretto ed il nostro territorio. Mi auguro che nessuno stia pensando di potere utilizzare il nostro porto come una specie di cassa alla quale attingere per risolvere i problemi di altri bacini che non funzionano o che di Milazzo servano i numeri per aumentare il budget. Non accetteremo mai di vedere sfumare il progetto del “grande porto” che la città riconosce come una delle maggiori opportunità di sviluppo del territorio. Pertanto il governo nazionale ci chiarisca quale ruolo ha immaginato per il porto di Milazzo, cosa esso dovrebbe essere in questo nuovo quadro della portualità. In maniera chiara e definitiva. Vogliamo sapere se sono saranno previsti investimenti per l’allargamento verso Giamporo, quali siano le prospettive per la portualità turistica e, soprattutto, ci piacerebbe conoscere i tempi di realizzazione degli obiettivi. Noi intanto restiamo convinti che il porto di Milazzo debba restare un porto siciliano. Decisioni non spiegate, che sembrano non assegnare un ruolo al nostro territorio, saranno combattute con tutti gli strumenti a disposizione”.

## IL RETROSCENA

GENOVA. Sono diverse le perplessità sulla riforma della governance portuale licenziata dal governo, il cui testo deve ora approdare in parlamento.

Assoporti, l'associazione delle Autorità portuali, le ha riassunte in una nota interna di 18 pagine, di cui Il Secolo XIX è in possesso.

### Chi paga i contratti?

Nelle norme transitorie della riforma, si dice che tutti gli atti delle Authority restano in vigore fino a naturale scadenza: «elemento di criticità assoluto» sono dunque «i contratti, e i mutui sono tra questi, dove non c'è facoltà di modifica di una delle parti». Il mutuo insomma non è traslabile dalla vecchia Authority (magari soppressa) alla nuova Autorità di sistema, e le conseguenze «hanno caratteristiche dirimpenti: blocco dei lavori già affidati; impossibilità di realizzare opere rilevanti su cui sono stati accesi mutui, contenziosi per milioni ecc...».

The screenshot shows a newspaper page with a main headline: "Indiani e russi i 'nemici' dei giovani allievi italiani". Below the headline is a sub-headline: "Fara (Accademia di Genova) al 92% di nozioni sbagliate". There is a photograph of a boat on the water. To the left of the main article is a sidebar with a chart titled "I valori degli affitti italiani" showing various data points. Below the main article is another section titled "Riforma del porto, tutti i dubbi dei presidenti" with a sub-headline "La riforma del governo apre i drammi. I presidenti si dividono". There are several columns of text and small images throughout the page.

IL DOCUMENTO INTERNO DI ASSÓPORTI

## Riforma Delrio, tutti i dubbi dei presidenti

La bozza del governo apre interrogativi su mutui, camalli ed equilibri di potere

dendo le Authority, vanno fuse anche le compagnie portuali?

In che tempi? Con che regole?

Specie a Genova, dove maggiore è l'impatto della Compagnia sul ciclo portuale, si attendono risposte. Sulle banchine si discute sull'istituzione di un Gruppo tecnico terminalistiportuali, per cominciare a studiare il dossier lavoro, sfilato da questa riforma ma su cui il governo è intenzionato a intervenire più profondamente.

Nelle Authority la contrattazione di secondo livello ha grande peso. Sotto l'ombrello delle Adsp, «lavoratori con medesimo livello di inquadramento, che magari svolgono analoghe funzioni, si troverebbero ad avere diverse retribuzioni», tagliare gli stipendi comprometterebbe la pace sociale, ma alzarli cozzerebbe con i principi di revisione della spesa che ispirano la riforma.

Sempre in base a questi principi, non dovrebbero essere previsti spostamenti di dipendenti delle Authority. Ma non si capisce chi si occuperà di quei porti non sede di Autorità che ora vengono compresi nelle Adsp, come Ortona o Chioggia.

Il caso Imperia Nella legge non è chiaro chi si occuperà degli scali non rientranti nelle Adsp (in Liguria: Imperia). Per Assoporti sarebbe necessario specificare che la competenza è in capo alle Regioni.

Attività ingessata La Adsp è un ente non economico, i poteri di indirizzo sono trasferiti al ministero, che decide anche su questioni locali, come la promozione del territorio. Il comitato di gestione sostituisce il comitato portuale ma si deve confrontare col "tavolo di partenariato della risorsa mare" e con il "Tavolo del cluster marittimo", al quale partecipano «tutte le organizzazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti in por to (...)» insomma strutture «di dimensione poco agevole (e quindi di incerta utilità)». L'ulteriore "Tavolo nazionale di coordinamento con le Adsp" è quello che esercita le funzioni di indirizzo ma che oltre a essere «una trasposizione del direttivo di Assoporti», «si sovrappone e duplica funzioni della direzione generale che eserciterà la vigilanza sulle Adsp».

Imprecisioni Curiosità: «Nel testo si dice che a presidente e a segretario generale si applicano le disposizioni di cui all' art. 6 bis commi 5,8 e 11». Tuttavia, «l' art. 6 bis ha un solo comma».

«No, e bisogna dirglielo: c'è posto per molti. Auspicio che dalle accademie escano sempre più allievi. Confitarma sostiene sempre di più la formazione marittima».

The collage features several newspaper articles. The largest article is titled "Indiani e russi i 'nemici' dei giovani allievi italiani" with a sub-headline "Fino (Accademia di Genova) e il 70% dei ragazzi loavevolto". It includes a photograph of a boat on the water. To the left, there's a smaller article with a table of data. Below that, another article is partially visible with the title "Riforma Delrio, tutti i dubbi dei presidenti".

# La Gazzetta Marittima

## La Spezia: ecco i dubbi sulla riforma

LA SPEZIA – Chi può davvero credere che consegnare i porti italiani a un governo tutto politico escludendo gli operatori e gli utenti privati dalla cabina di regia, possa rappresentare la formula vincente? A porre questo interrogativo è la community portuale di La Spezia, che storicamente ha rappresentato una delle determinanti chiavi di successo del primo porto italiano a trazione privata e che oggi – rappresentata dalla La Spezia Port Service (LSPS) – scende per prima criticamente in campo sul testo della riforma portuale appena approvata dal Consiglio dei ministri. Secondo il portavoce della community portuale spezzina, che ha storicamente operato sulla linea del fronte per l'affermazione dello scalo ligure in particolare nel mercato dei trasporti container, il conferimento di super-poteri ai presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale e l'esclusione dei rappresentanti delle forze economiche "che, per altro, mantengono le Autorità portuali assicurando il flusso di tasse e diritti nelle casse delle stesse", sono fattori di rischio altissimi. "Nei nuovi Comitati di gestione dei porti di sistema – sottolinea LSPS – così come disegnati nella legge di riforma, inserita nel pacchetto Madia, sono presenti solo ed esclusivamente rappresentanti della politica; agli operatori portuali (agenti marittimi, spedizionieri, spedizionieri doganali, armatori, terminalisti) è assegnato un puro potere consultivo, ovvero nulla". "Non solo, l'attribuzione di super poteri al presidente delle Authority – prosegue La Spezia Port Service – presuppone a nostro avviso l'individuazione di figure di alto profilo tecnico. Auspichiamo quindi che, dalla mediazione fra Stato e Regioni, ossia i soggetti preposti alla scelta, non scaturiscano nomine di esclusiva valenza politica ma ben radicate nel mondo produttivo e dotate di caratura internazionale". Non è un caso che l'allarme venga fatto scattare da La Spezia dove il successo del porto, sin dalla nascita del terminal container voluto da Angelo Ravano – per ammissione esplicita del suo fondatore – fu ed è frutto di uno sforzo coeso di progettazione, gestione e collaborazione che ha visto tutte le categorie imprenditoriali, agire, insieme, e in collaborazione con il mondo del lavoro, per l'obiettivo comune della competitività e dell'efficienza". La Spezia Port Service chiede quindi alle forze politiche nazionali e locali e a tutto il mondo imprenditoriale di compiere una riflessione approfondita prima che le nuove norme producano effetti difficilmente reversibili nella portualità nazionale che ha bisogno di recuperare competitività ed efficienza.

\* \* \*

Il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, ha ricevuto, presso la sede di Via Del Molo, Alessandro Carollo, Mediterranean Port Operations di Royal Caribbean e Anna D'Imporzano Port Operation Director di Aloschi&Bassani agente e tour operator per l'Italia della compagnia crocieristica americana, nonché Giorgia Bucchioni, agente rappresentante Royal C. alla Spezia. Durante l'incontro, i rappresentanti di Royal Caribbean hanno ribadito che La Spezia rappresenta un porto strategico per la compagnia, essendo fra i pochi scali nel Mediterraneo ad essere attrezzato per accogliere le più moderne navi da crociera ed in grado di garantire servizi portuali e di assistenza di elevato standard qualitativo. Royal Caribbean ha inoltre confermato la sua presenza a La Spezia per gli anni 2016 e 2017 in cui saranno posizionate stabilmente nel porto rispettivamente le navi Harmony of the Seas e Freedom of the Seas. Quando debutterà, nella primavera del 2016, con le sue 227.000 tonnellate di stazza lorda, Harmony of the Seas diventerà in assoluto la più grande nave da crociera del mondo, superando, seppur di poco, le due unità gemelle Oasis e Allure. In tutto la società statunitense porterà in due anni 250 mila passeggeri. I rappresentanti di Royal Caribbean hanno anche confermato al presidente Forcieri i programmi di ampliamento della flotta in atto ed il numero di navi presenti nel Mediterraneo. Anche in questa prospettiva futura è stata confermata la valenza strategica del porto della Spezia e la sua capacità di rispondere sempre adeguatamente alle esigenze del mercato. Il presidente Forcieri, esprimendo soddisfazione per la fiducia accordata al porto della Spezia dalle più importanti compagnie crocieristiche del mondo, tra cui RC, ha anche fatto richiesta ai manager presenti, nell'ottica di moltiplicare le ricadute sul territorio, di distribuire a bordo nave una mappa della città e una shopping&welcome card elaborata nell'ambito del progetto Facciamo Centro! dall'ente di via del Molo in collaborazione con il Comitato Commercianti del Centro Storico. I manager di Royal si sono dichiarati favorevoli all'iniziativa, unica nel panorama crocieristico italiano, che certamente porterà alla città ed ai sottoscrittori del progetto un indubbio beneficio.

# Il Tirreno

L'INTERVENTO SULLA RIFORMA DEI PORTI

## UNA BARRIERA TRA IL MARE E LA BANCHINA

di ANGELO ROMA\*

Il decreto legge per riformare l'amministrazione portuale italiana mi lascia alquanto perplesso su alcuni punti, a mio modo di vedere, fondamentali. Per fortuna talune questioni, si evince, sono rimandate a successivi interventi legislativi.

Ravviso bene sia il rafforzamento dei poteri del presidente che l'abolizione del comitato portuale, ma non vedo alcun cenno "al lavoro in banchina", né "all'autonomia finanziaria".

A proposito della "fusione delle vecchie Autorità portuali" poi, ho timore che possa ripetersi uno scompiglio simile a quello seguito all'abolizione delle province.

Ma ciò che proprio non riesco a condividere, è il ridimensionamento delle Capitanerie di porto.

Il provvedimento intende assegnare alla guida dei porti nazionali un comitato di gestione (anche detto board) formato da: un presidente nominato dal ministro (sentito il parere non vincolante del presidente di regione); più altri membri designati dalle Regioni e dai Comuni e con un rappresentante dell'autorità marittima.

Ma, udite udite, autorizzato a votare solamente sulle questioni di competenza.

Sembra che abbiano voluto ergere una barriera tra il "filo banchina" ed il "mare".

Con l'articolo undici bis poi, hanno creduto di fare un passo indietro, inserendo nella composizione del Tavolo di partenariato della risorsa mare (in sostanza l'ex commissione consultiva), oltre al presidente dell'AdSP che la presiede, tutte le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto, anche il comandante del porto, ovvero dei porti facenti parte di un sistema portuale.

Non è legittimo nei confronti di un Corpo che è definito per ampiezza e varietà dei compiti, punto di riferimento per tutte le attività marittime di competenza dello Stato, ve-

ro e proprio "sportello unico" per l'utenza del mare.

Se da un punto di vista legislativo, quanto osservato rimanesse uguale, ed il sottoscritto fosse il comandante di una Capitaneria di porto, alla prima riunione del sopradetto "tavolo" delegherei a rappresentarmi un guardiamarina, massimamente un Svd di prima nomina.

Poiché la "sicurezza" pur se della navigazione, inevitabilmente espande la propria influenza anche oltre il ciglio banchina, consolidare il ruolo dell'autorità marittima, penso sia opportuno e anche saggio.

Come oggi è recepito dall'81/91 è corretto: le attribuzioni sono ben messe in evidenza, e vale la pena confermarle anche in seno al comitato di gestione.

\*consulente marittimo

“ Bene rafforzare i poteri del presidente e l'abolizione del comitato portuale, ma non vedo cenno al lavoro in banchina e all'autonomia finanziaria”



Angelo Roma

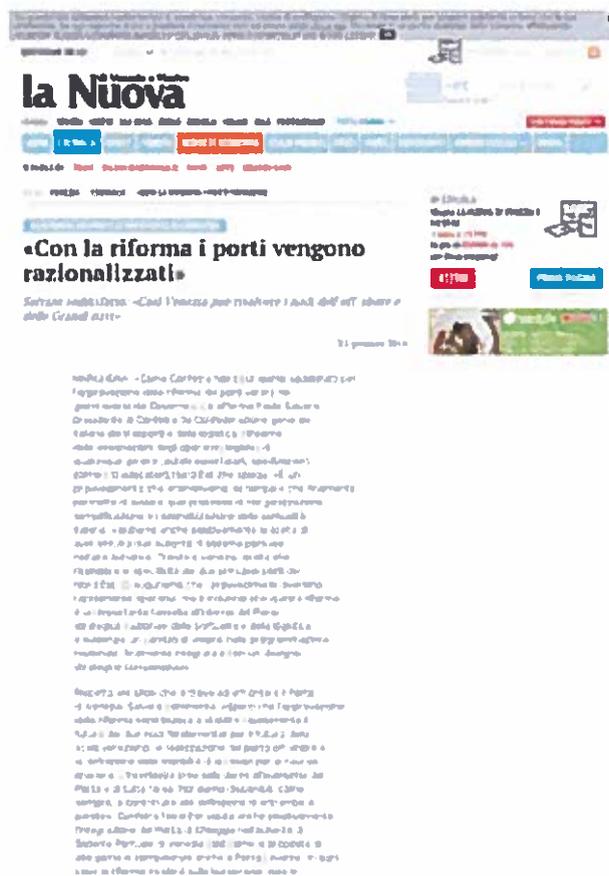
“ Ciò che però proprio non riesco a condividere è il ridimensionamento delle capitanerie di porto e vi spiego perché”



## «Con la riforma i porti vengono razionalizzati»

Salvaro soddisfatto: «Così Venezia può risolvere i nodi dell' off-shore e delle Grandi navi»

MARGHERA. «Come Confetra Nord Est siamo soddisfatti per l' approvazione della riforma dei porti varata nei giorni scorsi dal Governo». Lo afferma Paolo Salvaro presidente di Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, l' insieme delle associazioni degli operatori logistici di qualunque genere (autotrasportatori, spedizionieri, corrieri, traslocatori) Nord Est che spiega: «È un provvedimento che attendevamo da tempo e che finalmente permette di avviare quel processo di riorganizzazione, semplificazione e razionalizzazione della portualità italiana. Valutiamo anche positivamente la scelta di aver istituito due Autorità di sistema portuale nell' alto Adriatico, Trieste e Venezia, scelta che riconosce le specificità dei due principali porti del Nord Est. Ci auguriamo che i provvedimenti diventino rapidamente operativi, ma è indubbio che questa riforma è un importante tassello all' interno del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e evidenzia un cambio di visione nella programmazione nazionale, finalmente integrata e con un disegno strategico complessivo». Rispetto alle sfide che si trova ad affrontare il Porto di Venezia, Salvaro commenta: «Spero che l' approvazione della riforma contribuisca a stabilire rapidamente il futuro dei due nodi fondamentali per il futuro dello scalo veneziano: la realizzazione del porto off-shore e la definizione delle modalità di accesso per le navi da crociera. L' incertezza crea solo danni all' economia del Porto e di tutta l' area. Noi siamo disponibili, come sempre, a contribuire alla definizione di entrambe le partite». Confetra Nord Est valuta anche positivamente l' integrazione del Porto di Chioggia nell' Autorità di Sistema Portuale di Venezia così come la proposta di allargarne le competenze anche a Porto Levante. In ogni caso la riforma inciderà sulla burocrazia: oggi le procedure sono regolate da 113 distinti provvedimenti amministrativi per le attività di import ed export, dipendenti da 23 soggetti pubblici differenti. Con la riforma è obbligatoria una riorganizzazione con la creazione in ogni Autorità di sistema portuale di uno sportello unico amministrativo.



## Fazio replica a Damiano su piazza Martiri d'Ungheria. Sul porto interpella Crocetta

31/01/2016 00:00:00 Fazio replica a Damiano su piazza Martiri d'Ungheria. Sul porto interpella Crocetta Il consigliere comunale Girolamo Fazio, affida ad una lunga dichiarazione la sua replica a quanto affermato dal sindaco Damiano e ribadisce che il rimborso della Regione è quasi integrale: «Un decreto di finanziamento non è un assegno scoperto. Il sindaco Damiano dovrebbe ben sapere che il decreto di finanziamento riporta all' art. 2 la chiara dizione: "è concesso il finanziamento... nel contempo è assunto sul capitolo 876019 del Bilancio della Regione Siciliana - Esercizio Finanziario 2015 l' impegno della somma di 702.708,29". Nero su bianco. Basta che il sindaco faccia verificare la successiva registrazione alla Corte dei Conti. Il riferimento al patto di stabilità vuol dire, tradotto da burocratese, che il Comune di Trapani avrà la somma se non con l' esercizio 2015, certamente con l' esercizio 2016. La Regione Siciliana, pur con tutti i grandi e noti limiti operativi, non è la salumeria presso cui si possa aprire un conto di debiti e di crediti. Sa bene Damiano che ci sono precise vie giurisdizionali per fare valere i propri diritti e le proprie ragioni e queste vanno perseguite nelle sedi opportune. Se ci

sono sentenze che riscontrano crediti in favore del Comune di Trapani che le faccia valere, invece di chiedere ausili a destra e a manca». «Il risultato raggiunto - ricorda Fazio - è frutto di una sinergia con il Consiglio Comunale dell' epoca. Non una scommessa, ma una previsione frutto di esperienza amministrativa e di intuito. Se egli non è in grado di "scommettere", come feci io, questo conferma solo ciò che dico da tempo: non è un buon amministratore ed è un incapace. Riguardo alle frazioni che dimostri quello che ha fatto la sua amministrazione piuttosto che tentare di dimostrare ciò che io non avrei fatto da sindaco. Dove sono gli interventi per le frazioni da lui garantiti in campagna elettorale? Non mi si dica che non si sono potuti fare perché non c' erano i soldi impegnati per piazza Martiri D' Ungheria. Mentre la mia amministrazione recupera finanziamenti, anche delle passate amministrazioni, il sindaco Damiano li perde, come ad esempio quelli del pattinodromo, giusto per citare un esempio calzante». «Per altro - prosegue il capogruppo di Uniti per il futuro - il sindaco Damiano non si è neppure letto il decreto: il finanziamento, non è parziale, ma quasi integrale. Infatti i lavori risultano aggiudicati per 574.261,19 euro al netto del ribasso d' asta del 22% comprensivi di 18.531 euro di oneri di sicurezza. Poi vi sono altri 144mila euro circa di "Somme a disposizione dell' ente appaltante" per Iva,



## - segue

---

spese per il bando di gara, oneri di discarica, spese per il RUP, progettazione e per sistemazione a verde. Totale circa 715 mila euro. Tanto è costato l'intervento: 715 mila euro e non un milione come Damiano ha infondatamente affermato per giustificare la falsità di un recupero parziale. La Regione ne rimborsa 702.708,29 al netto dei lavori di sistemazione a verde, introdotti nel quadro economico rimodulato, con perizia di variante dalla attuale amministrazione con delibera n 111 del 26 ottobre 2015 ed ammontanti a 12.705 euro. I numeri ed il decreto parlano chiaro». «Infine - conclude Fazio - sulla qualità dei lavori e sulla funzionalità della rotonda, mi si può forse rimproverare di non essere un esperto di viabilità e di avere scarse cognizioni ingegneristiche ma ribadisco: non ho avuto la possibilità di intervenire, poiché non ero più sindaco all'epoca in cui i difetti si dimostrarono palesi. Ma li ho denunciati da consigliere comunale e ripetutamente, chiedendo anche l'intervento della amministrazione perché fossero accertate eventuali responsabilità. Certo è che sono trascorsi tre anni di abbandono della piazza, prima che qualcuno ne osservasse anche le criticità nella esecuzione e nei materiali. E comunque "altre più funzionali soluzioni, forse meno appariscenti e ridondanti" come dice il sindaco Damiano, non potevano essere praticate se si voleva puntare all'acquisizione di un finanziamento nell'ambito del POR FESR 2007-2013 che richiedeva esplicitamente un progetto di "riqualificazione urbanistica". Se così non fosse stato il progetto non sarebbe mai entrato in graduatoria e, per usare ancora le parole del sindaco Damiano, alla Regione non avrebbero neppure accettato la "scommessa" del comune di Trapani». \*\*\*\* Porto di Trapani. Fazio presenta una interpellanza al Presidente della Regione - Il capogruppo del Gruppo Misto all'ARS, Girolamo Fazio, è firmatario di una interpellanza parlamentare perché il presidente della Regione, Rosario Crocetta, esprima un parere negativo all'accorpamento del porto di Trapani nella l'Autorità Portuale di Sistema del Mare di Sicilia occidentale che fa capo al porto di Palermo. Si tratta di una determinazione normativa contenuta nel decreto legislativo di riforma della legge 84/94 sui porti che è stato varato il 20 gennaio scorso dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione e del Ministero per le infrastrutture. Fazio, riprendendo, istanze e documenti che sono giunti dalle forze sociali ed economiche contrarie alla subordinazione della operatività del porto di Trapani ad interessi economici estranei al territorio trapanese, invita il Governo Regionale a tutelare gli interessi del Porto e della città di Trapani presso il Governo nazionale «perché il porto di Trapani sia escluso dalle indicazioni contenute nel decreto delegato e perché sia dato un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale (qual è quello di Trapani)». Fazio ritiene si possa ancora intervenire e nell'atto ispettivo rileva che «il Governo, secondo consolidata prassi, benché ciò non sia espressamente previsto dalla Costituzione, prima di approvare definitivamente un decreto delegato, ne sottopone lo schema alle Commissioni parlamentari competenti sulla materia, e ne accoglie eventualmente i pareri e le osservazioni». Infatti il deputato trapanese chiede al Presidente della Regione di «sostenere tutte le iniziative politiche conseguenti, anche presso le Commissioni parlamentari competenti sulla materia perché tra i pareri e le osservazioni siano poste le questioni mosse dagli operatori portuali ed economici nell'interesse generale della città di Trapani, ed affinché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla Autorità Portuale di Palermo e rimanga affidato alle competenze della Capitaneria di porto di Trapani». Infine il deputato trapanese chiede di sapere dal presidente della Regione «se lo schema del decreto legislativo che prevede l'accorpamento del porto di Trapani a quello di Palermo sia stato mai prefigurato ad uffici, organismi o rappresentanti politici della Regione Siciliana da parte del Ministero per le infrastrutture o del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, direttamente o per tramite del Comitato per la Portualità e la Logistica».

## Accorpamento porto, l'on. Fazio presenta interrogazione a Crocetta

Il capogruppo del Gruppo Misto all'ARS, **Girolamo Fazio**, è firmatario di una interpellanza parlamentare che chiede al presidente della Regione, **Rosario Crocetta**, di esprimere parere negativo all' **accorpamento del porto di Trapani all' Autorità portuale di Palermo**. Si tratta di una determinazione normativa contenuta nel decreto legislativo di riforma della legge 84/94 sui porti che è stato varato il 20 gennaio scorso dal Consiglio dei Ministri. Fazio, riprendendo istanze e documenti che sono giunti dalle forze sociali ed economiche contrarie alla subordinazione del porto di Trapani ad interessi economici estranei al territorio trapanese, invita il Governo regionale a tutelare gli interessi del porto e della città di Trapani presso il Governo nazionale «perché il porto di Trapani sia escluso dalle indicazioni contenute nel decreto delegato e perché sia dato un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale (qual è quello di Trapani)». Fazio ritiene si possa ancora intervenire e, nell'atto ispettivo, rileva che «il Governo, secondo consolidata prassi, benché ciò non sia espressamente previsto dalla Costituzione, prima di approvare definitivamente un decreto delegato, ne sottopone lo schema alle Commissioni parlamentari competenti sulla materia, e ne accoglie eventualmente i pareri e le osservazioni». Il deputato trapanese chiede al Presidente della Regione di «sostenere tutte le iniziative politiche conseguenti, anche presso le Commissioni parlamentari competenti sulla materia perché tra i pareri e le osservazioni siano poste le questioni mosse dagli operatori **portuali** ed economici nell'interesse generale della città di Trapani, ed affinché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla **Autorità portuale di Palermo** e rimanga affidato alle competenze della Capitaneria di porto di Trapani». Infine Fazio chiede di sapere da Crocetta «se lo schema del decreto legislativo che prevede l' **accorpamento del porto di Trapani a quello di Palermo** sia stato mai prefigurato ad uffici, organismi o rappresentanti politici della Regione Siciliana da parte del Ministero per le Infrastrutture o del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, direttamente o per tramite del Comitato per la **Portualità** e la Logistica».



## Accorpamento del porto di Trapani a Palermo, Fazio presenta interpellanza alla Regione

Porto di Trapani. Fazio (Gruppo Misto) presenta una interpellanza al Presidente della Regione perché esprima parere negativo all'ipotesi di accorpamento nella autorità portuale di Palermo e perché ne sia mantenuta l'autonomia. Il capogruppo del Gruppo Misto all'ARS, Girolamo Fazio, è firmatario di una interpellanza parlamentare perché il presidente della Regione, Rosario Crocetta, esprima un parere negativo all'accorpamento del porto di Trapani nella l'Autorità Portuale di Sistema del Mare di Sicilia occidentale che fa capo al porto di Palermo. Si tratta di una determinazione normativa contenuta nel decreto legislativo di riforma della legge 84/94 sui porti che è stato varato il 20 gennaio scorso dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione e del Ministero per le infrastrutture. Fazio, riprendendo, istanze e documenti che sono giunti dalle forze sociali ed economiche contrarie alla subordinazione della operatività del porto di Trapani ad interessi economici estranei al territorio trapanese, invita il Governo Regionale a tutelare gli interessi del Porto e della città di Trapani presso il Governo nazionale «perché il porto di Trapani sia escluso dalle indicazioni contenute nel decreto delegato e perché sia dato un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale (qual è quello di Trapani)». Fazio ritiene si possa ancora intervenire e nell'atto ispettivo rileva che «il Governo, secondo consolidata prassi, benché ciò non sia espressamente previsto dalla Costituzione, prima di approvare definitivamente un decreto delegato, ne sottopone lo schema alle Commissioni parlamentari competenti sulla materia, e ne accoglie eventualmente i pareri e le osservazioni». Infatti il deputato trapanese chiede al Presidente della Regione di «sostenere tutte le iniziative politiche conseguenti, anche presso le Commissioni parlamentari competenti sulla materia perché tra i pareri e le osservazioni siano poste le questioni mosse dagli operatori portuali ed economici nell'interesse generale della città di Trapani, ed affinché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla Autorità Portuale di Palermo e rimanga affidato alle competenze della Capitaneria di porto di Trapani». Infine il deputato trapanese chiede di sapere dal presidente della Regione «se lo schema del decreto legislativo che prevede l'accorpamento del porto di Trapani a quello di Palermo sia stato mai prefigurato ad uffici, organismi o rappresentanti politici della Regione Siciliana da parte del Ministero per le infrastrutture o del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, direttamente o per tramite del Comitato per la Portualità e la Logistica».



## Accorpamento di Trapani con l' Autorità portuale di Palermo, Fazio presenta interpellanza a Crocetta

Torniamo ad occuparci della vicende legate al porto di Trapani. L'onorevole Mimmo Fazio ha presentato una interpellanza al Presidente della Regione chiedendo al governatore di esprimere parere negativo all' ipotesi di accorpamento nella autorità portuale di Palermo. Il deputato regionale Fazio ha chiamato in causa il governatore Crocetta sollecitandone l'intervento per garantire l'autonomia del porto di Trapani. Il parlamentare è firmatario di una interpellanza parlamentare perché il presidente della Regione, Rosario Crocetta, esprima un parere negativo all' accorpamento del porto di Trapani nella l' Autorità Portuale di Sistema del Mare di Sicilia occidentale che fa capo al porto di Palermo. Si tratta di una provvedimento contenuto nel decreto legislativo di riforma della legge 84/94 sui porti che è stato varato il 20 gennaio scorso dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione e del Ministero per le infrastrutture.

Fazio, riprendendo, istanze e documenti che sono giunti dalle forze sociali ed economiche contrarie alla subordinazione della operatività del porto di Trapani ad interessi economici estranei al territorio trapanese, invita il Governo Regionale a tutelare gli interessi del Porto e della città di Trapani presso il Governo nazionale «perché il porto di Trapani sia escluso dalle indicazioni contenute nel decreto delegato e perché sia dato un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale (qual è quello di Trapani)». Fazio ritiene si possa ancora intervenire e nell' alto ispettivo rileva che «il Governo, secondo consolidata prassi, benché ciò non sia espressamente previsto dalla Costituzione, prima di approvare definitivamente un decreto delegato, ne sottopone lo schema alle Commissioni parlamentari competenti sulla materia, e ne accoglie eventualmente i pareri e le osservazioni». Infatti il deputato trapanese chiede al Presidente della Regione di «sostenere tutte le iniziative politiche conseguenti, anche presso le Commissioni parlamentari competenti sulla materia perché tra i pareri e le osservazioni siano poste le questioni mosse dagli operatori portuali ed economici nell' interesse generale della città di Trapani, ed affinché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla Autorità Portuale di Palermo e rimanga affidato alle competenze della Capitaneria di porto di Trapani». Infine il deputato trapanese chiede di sapere dal presidente della Regione «se lo schema del decreto legislativo che prevede l' accorpamento del porto di Trapani a quello di Palermo sia stato mai prefigurato ad uffici, organismi o rappresentanti politici della Regione Siciliana da parte del Ministero per le infrastrutture o del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, direttamente o per tramite del Comitato per la Portualità e la Logistica». ( Letto 8 volte)



Dopo le dichiarazioni dell' ad della Tourist Vincenzo Franza che ha definito "un suicidio" il disegno di accorpamento dei porti

## Messina -Gioia Tauro, il dibattito s' infiamma

**Fera: «È vero, l' Area integrata dello Stretto è un progetto più ampio ma l' Autorità unica è un aiuto ai territori»**

Era da metterlo nel conto. L' intervento dell' amministratore delegato della Tourist Vincenzo Franza, che ha definito un "suicidio" il disegno di accorpamento del porto di Messina con quel lodi Gioia Tauro, ha infiammato il dibattito apertosi nelle scorse settimane in città. Immediata la replica dei sostenitori della proposta approvata dal Consiglio dei ministri. Tra questi, uno degli "ispiratori", il prof. Giuseppe Fera, docente di Urbanistica alla facoltà di Architettura di Reggio Calabria.

«A parte il fatto - esordisce Fera - che mi sembra poco carino definire una colossale "min ch..." posizioni che nascono da tecnici e studiosi che al tema hanno dedicato negli anni diverse ricerche e che si suppone parlino con cognizione di causa, vediamo quali possono essere alcune affermazioni che l' ing.

Franza sostiene e che mi sembra meritino una risposta. In primo luogo mi sembra una "excusatio non petita" l' idea che i Franza intendano boicottare una riforma nel momento in cui la stessa appare ormai pressoché definitivamente chiusa. Forse se lo avessero voluto veramente avrebbero potuto pensarci prima, quando la scelta andava ancora fatta; a meno che il gruppo Franza non voglia

aggregarsi alla schiera di tanti messinesi che scoprono complotti quando le decisioni sono state prese e iniziano gli inutili lamenti dell' ultima ora. Ma certamente non crediamo che sia così. Certo che l' **Autorità portuale** non è l' Area dello Stretto! E chi l' ha mai sostenuto? L' Area dello Stretto è un progetto ben più ampio e complesso; semplicemente abbiamo sostenuto che, essendo il tema dei trasporti nello Stretto un elemento determinante ai fini della costruzione dell' Area metropolitana, l' esistenza di un' **Autorità portuale** unica fra le due sponde può solo rappresentare un elemento in grado di favorire il processo di integrazione. Del resto lo stesso ingegnere Franza si contraddice quando afferma di auspicare un' Azienda o un' Agenzia "deputata a governare tutti i sistemi di mobilità fra le due sponde dello Stretto".

Bene! Abbiamo già una Capitaneria di porto unica e ora un' **Autorità portuale** in grado insieme di governare tutto il sistema di trasporto via mare; per il resto i territori dovranno attrezzarsi di conseguenza. È vero che il 90% dei traffici proviene da Catania e dalla Sicilia orientale, ma stiamo



### Messina-Gioia Tauro, il dibattito s'infiamma

Ferza: «È vero, l' Area integrata dello Stretto è un progetto più ampio ma l' Autorità unica è un aiuto ai territori»

**Mollica: «Franza ha ragione e ha sbugiardato i politicucci»**

Il fatto è che...  
L'ingegner Franza...  
L'Area dello Stretto...  
L'Autorità portuale...  
L'Area metropolitana...

### Un guanto di sfida alla follia e all'indifferenza

Il gruppo Franza...  
L'idea che i Franza...  
L'Area dello Stretto...  
L'Autorità portuale...  
L'Area metropolitana...

## - segue

---

parlando di traffici di attraversamento dello Stretto, che l' accorpamento con Gioia Tauro certo non ci toglie. In futuro, con un' unica **Autontà portuale** è possibile prenda corpo un' ipotesi, in questi anni spesso evocata, di una rotta di traghettamento dei mezzi pesanti fra Gioia Tauro e Milazzo. È possibile e sono certo che il gruppo Franza saprà cogliere l' eventuale occasione.

Ma qui, ingegnere Franza, non stiamo parlando di traffico di attraversamento dello Stretto, stiamo parlando delle migliaia di navi che passano lungo lo Stretto per giungere a Gioia Tauro, che hanno bisogno di servizi ed assistenza che solo la grande tradizione marinara di Messina può offrire e sarebbe veramente un suicidio se non ci attrezzassimo assieme a Gioia Tauro per offrite tali servizi».

Fera insiste: «Gioia Tauro in profondo declino? Non mi pare.

Le statistiche che l' ing. Franza dovrebbe conoscere dicono che Gioia Tauro dal 2008 al 2011 ha perso il 17,6% del traffico, mentre gli altri porti container italiani di un certo peso, Savona, Genova e La Spezia perdevano rispettivamente il 22, il 13 ed il 16%. Dunque non è stato un problema che ha riguardato solo Gioia Tauro ma, sostanzialmente l' intero trasporto container in Italia. I dati del 2014 ci dicono, invece, che il movimento di Teu a Gioia Tauro è tornato a salire nuovamente attorno ai 3 milioni di Teu, quindi mi sembra ingiusto parlare di un porto in declino. Vale di più la considerazione che il solo traffico container non crea a Gioia Tauro uno sviluppo indotto del territorio, ma vorrei ricordare a tutti che il problema è ben chiaro da anni e che già nel 2010 è stato firmato un Accordo di Programma Quadro per trasformare Gioia Tauro in un Polo logistico intermodale, progetto che ha già ricevuto un finanziamento di 560 milioni di euro, in buona parte già spesi o in corso di utilizzazione».

*Lucio D' Amico*

INTERVIENE UNO DEI PRINCIPALI ESPERTI DI TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

## Mollica: «Franza ha ragione e ha sbugiardato i politicucci»

«L' unica soluzione era ed è l' **Autorità unica con Milazzo -Villa -Reggio**»

A condividere pienamente le riflessioni dell' amministratore delegato della Tourist è invece l' ing. Giovanni Mollica, tra i principali esperti delle questioni legate ai trasporti e alle infrastrutture nello Stretto. «Il tema della riforma dei porti - è la premessa - è troppo importante per la vita dei Messina nei prossimi 50 anni per non aprire un confronto serio e approfondito. E se non è la Gazzetta a gestirlo, chi potrebbe? Per questo, ritengo di poter dare un contributo con la mia modesta opinione, che però riflette il "sentire" di tanti cittadini e professionisti messinesi».

Poi, Mollica entra nel vivo delle questioni poste dall' ing. Franza: «Ci voleva un imprenditore, l' unico di rilievo nella nostra città, per dire quello che tutti i messinesi sanno benissimo: l' unione con Gioia Tauro è un suicidio. Chi, nelle scorse settimane, ha tentato di spacciare la scelta del ministro dei Trasporti Graziano Delrio come una vittoria dei cittadini peloritani deve trovare spiegazioni più valide di quelle fantasiose, propagandate fino a ora. Battezzare "Autorità portuale dello Stretto" l' ente con sede nella Piana calabra e ingigantire l' importanza fino a definirlo "il più grande sistema del Mediterraneo" è risibile oltre che mistificatorio.

Bene ha fatto Vincenzo Franza - insiste Mollica - a dimenticare il messinesissimo riguardo nei confronti degli amici politici locali per gridare forte e chiaro che "Il Re è nudo" e le altre sono fandonie. Il diavolo, però, fa le pentole e non i coperchi: per bocca del suo sindaco, Milazzo ha affermato di non volere più stare con una Messina unita a Gioia Tauro proprio quando il presidente della Regione siciliana Rosano Crocetta si è svegliato dal letargo per dire che anche a lui questa soluzione non va bene. Se aggiungiamo che la Consulta impone che la Regione di competenza dica la sua riguardo all' inclusione dei porti regionali in una delle nuove **Autorità** di sistema **portuale**, vi sono buone probabilità che le ricche risorse di Milazzo vadano a beneficio di qualche altra **Autorità** siciliana, facendo crollare come un castello di carte i machiavellici piani di chi voleva utilizzarle per coprire i drammatici disavanzi del grande scalo calabrese. In termini più banali: Messina vada con chi vuole ma la Sicilia vuole tenersi ben stretta Milazzo e i suoi denari. Questo è ciò che capita a chi mira soltanto a tutelare interessi di bottega senza avere una visione d' insieme.

La soluzione ottimale - ribadisce Mollica - era ed è una sola: creare una vera **Autorità portuale dello Stretto**, con Messina, Reggio, Milazzo e Villa. Numeri alla mano, si sarebbe potuto convincere il Governo ma la pollicuccia messinese e reggina ha detto che "non ce n' erano le condizioni". Più sinceramente, avrebbero dovuto dire che, benché ci fossero ampiamente le motivazioni trasportistiche, logistiche, economiche e geografiche, i suoi obiettivi erano altri.

Quali fossero può essere lasciato all' intuito dei cittadini dell' Area dello Stretto».3(l.d.)



### Messina-Gioia Tauro, il dibattito s'infiamma

Per: «È vero, l'Ansa integrava dello Stretto è un progetto, più ampio ma l' Autorità unica è un alito di attrazione»

Mollica: «Franza ha ragione e ha sbugiardato i politicucci»



«Franza avrebbe ragione se a Milazzo non fosse un sindaco di destra...»

«L' unione con Gioia Tauro è un suicidio...»

«Il tema della riforma dei porti è troppo importante per la vita dei Messina nei prossimi 50 anni...»

### Un guanto di sfida alla follia e all'indifferenza



«Un guanto di sfida alla follia e all'indifferenza...»

Riforma porti, annuncio del sindaco

## "Scelta" calabrese Si ricorre al Tar

L'Amministrazione non accetta l'Autorità "Tirreno Meridionale"

«La riforma del Governo che ha portato alla costituzione dell'Autorità portuale "Tirreno Meridionale" manca di una strategia. Ad oggi non è dato sapere quale ruolo è stato "disegnato" per il nostro porto».

Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, continua a respingere l'ipotesi che Milazzo debba essere legato ai porti della Calabria e si dichiara pronto a presentare ricorso al Tar contro il provvedimento del governo.

«Il mancato coinvolgimento della regione e dei territori afferma Formica - ha portato il Governo a definire una riforma che sembra trovare la propria ragione nel solo contenimento dei costi. L'inserimento di Milazzo, insieme a quello di Messina, in questa nuova Autorità - prosegue Formica - è in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciali ed industriale connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti. Non c'è relazione tra l'area dello Stretto ed il nostro territorio. Mi auguro che nessuno stia pensando di potere utilizzare il nostro porto come una specie di cassa alla quale attingere per risolvere i problemi di altri bacini che non funzionano, o che di Milazzo servano i numeri per aumentare il budget. Non accetteremo mai di vedere sfumare il progetto del "grande porto" che la città riconosce come una delle maggiori opportunità di sviluppo del territorio. Vogliamo sapere se sono o saranno previsti investimenti per l'allargamento verso Giammoro, quali siano le prospettive per la portualità turistica e, soprattutto, ci piacerebbe conoscere i tempi di realizzazione degli obiettivi. Noi intanto restiamo convinti che il porto di Milazzo debba restare un porto siciliano. Decisioni non spiegate, che sembrano non assegnare un ruolo al nostro territorio, saranno combattute con tutti gli strumenti a disposizione».

)

Milazzo

### Domani la conferenza dei servizi decisiva per il megastore Lidl

Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, ha annunciato che il Comune di Milazzo ha presentato ricorso al Tar contro il provvedimento del governo che ha inserito il porto di Milazzo nell'Autorità portuale "Tirreno Meridionale".



Formica riapre la Marina Garibaldi Isola pedonale solo nel weekend

Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, ha annunciato che il Comune di Milazzo ha riaperto la Marina Garibaldi Isola pedonale solo nel weekend.



Formica punta a scassinare dal governo "Scelta" calabrese Si ricorre al Tar

Il sindaco di Milazzo, Giovanni Formica, ha annunciato che il Comune di Milazzo ha presentato ricorso al Tar contro il provvedimento del governo che ha inserito il porto di Milazzo nell'Autorità portuale "Tirreno Meridionale".



Assiano trovato morto sull'arale di Levanzo

Il Comune propone due giornate di eventi



## «Porto, mai sentito parlare di Governance autonoma?»

*Ammatuna: «Non condivido le fughe in avanti»*

POZZALLO. Gestione porto di Pozzallo. Se ne parla da 15 anni. Ora, alla luce della riorganizzazione delle **Autorità portuali** voluta e decretata dal governo nazionale, vengono chiaramente allo scoperto interessi personali e posizioni politiche e sindacali diverse, contrastanti, cangianti, bipartisan. Strana la corsa di questi giorni alle dichiarazioni più o meno **autorevoli**, alcune delle quali palesemente estemporanee, rilasciate a mezzo stampa. E' stato detto di tutto e di più per stabilire come, quando e a chi sia opportuno "consegnare" in tutta fretta la conduzione dell' importante scalo marittimo della città della Torre. "Dobbiamo chiedere a Roma senza perdere un minuto di tempo che ci venga concesso il "privilegio" di annettere il nostro porto all' **Autorità di sistema portuale di Augusta e Catania**". Questo il pensiero di alcuni esponenti politici e sindacali. "Guai ad una scelta di questo tipo che ci relegherebbe in una irreversibile posizione subalterna rispetto a due realtà **portuali** che già sono in contrasto fra di loro per l' assegnazione della sede di capofila ad Augusta e che, in caso di assegnazione di fondi e di programmi di crescita e di sviluppo, ci lascerebbero solo le briciole". Quest' altro il pensiero della stragrande maggioranza degli operatori del settore, di esperti agenti marittimi, di centinaia di ufficiali di macchine e di coperta, di associazioni produttive e di categoria.

Sorprendente il fatto che, nella fretta di far pesare il proprio punto di vista, i politici intervenuti non abbiano sentito, come ci viene confermato dal diretto interessato, il bisogno di consultare e di confrontarsi con il sindaco della città marinara. "Non capisco e non condivido la fuga in avanti - dice il sindaco Luigi Ammatuna - di chi intende esercitare il suo ruolo politico senza consultare le realtà operative del territorio e la comunità che mi onoro di rappresentare. E non mi piace neanche il tentativo di far passare l' idea che, a seguito della nuova riorganizzazione delle **Autorità portuali**, il porto di Pozzallo sia rimasto "orfano". La scelta di non accorpate alle altre **Autorità portuali** non solo Pozzallo, ma anche Siracusa e Licata, evidentemente non è casuale. La Regione immagina per questi porti una governance autonoma regionale?"

16 | **RACCOMANDA**

**POZZALLO.** Il sindaco ha chiesto i deputati per la nuova costituzione della gestione

**«Porto, mai sentito parlare di Governance autonoma?»**  
Ammatuna: «Non condivido le fughe in avanti»

**Palazzo Carfi sarà utilizzato dal Comune**

**Il coraggio di cambiare SI PUO' FARE**  
Candidato Sindaco per il Polo Centro  
**Arcangelo MAZZA**  
ELEZIONI AMMINISTRATIVE 2016

# La Sicilia

POZZALLO. Il sindaco Ammatuna e le nuove authority: «Pretendiamo voce in capitolo»

## Porto a casa

Se ne parla da 15 anni. L' **autontà** di gestione del porto (nella foto) di Pozzallo resta una chimera sulla quale adesso interviene il sindaco Luigi Ammatuna: «Non capisco e non condivido la fuga in avanti di chi intende esercitare il suo ruolo politico senza consultare le realtà operative del territorio. E non mi piace neanche il tentativo di far passare MICHELE GIARDINA PAG, 18 l' idea che, a seguito della nuova riorganizzazione delle **Autontà portuali**, il porto di Pozzallo sia rimasto "orfano"».



L'INTERVENTO. Il deputato trapanese Fazio chiede al presidente Crocetta di tutelare gli interessi del territorio

## «Il porto mantenga l' autonomia» Presentata interpellanza all' Ars

Una interpellanza al presidente della Regione perché esprima parere negativo all' ipotesi di accorpamento del Porto di Trapani nella **Autorità portuale di Palermo** e perché ne sia mantenuta l' autonomia è stata presentata dal capogruppo del Gruppo Misto all' Assemblea regionale siciliana, Mimmo Fazio. Il riferimento è alla determinazione normativa contenuta nel decreto legislativo di riforma dei porti che è stato varato il 20 gennaio scorso dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione e del Ministero per le infrastrutture.

Fazio rappresenta che anche le forze sociali ed economiche del territorio sono contrarie alla subordinazione della operatività del porto di Trapani, già classificato come «di interesse nazionale». Chiede, quindi, al governatore Rosario Crocetta e al Governo regionale di tutelarne gli interessi, che sono pure dell' intera città, presso il Governo nazionale «perché il porto di Trapani sia escluso dalle indicazioni contenute nel decreto delegato e perché sia dato un nuovo ordinamento ai porti».

L' ex sindaco ritiene sia possibile ancora intervenire e nell' atto ispettivo rileva che «il Governo, secondo consolidata prassi, benché ciò non sia espressamente previsto dalla Costituzione, prima di approvare definitivamente un decreto delegato, ne sottopone lo schema alle Commissioni parlamentari competenti sulla materia, e ne accoglie eventualmente i pareri e le osservazioni». Sicché il deputato trapanese chiede al presidente della Regione di «sostenere tutte le iniziative politiche conseguenti, anche presso le Commissioni parlamentari competenti sulla materia perché tra i pareri e le osservazioni siano poste le questioni mosse dagli operatori **portuali** ed economici nell' interesse generale della città di Trapani, ed affinché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla **Autorità Portuale di Palermo** e rimanga affidato alle competenze della Capitaneria di porto di Trapani».

Infine il capogruppo del Gruppo Misto all' Assemblea regionale siciliana chiede di sapere dal presidente della Regione «se lo schema del decreto legislativo che prevede l' accorpamento del porto di Trapani a quello di **Palermo** sia stato mai prefigurato ad uffici, organismi o rappresentanti politici della Regione Siciliana da parte del Ministero per le infrastrutture o del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, direttamente o per tramite del Comitato per la **Portualità** e la Logistica».



Dopo il sì del Consiglio dei Ministri al Piano di riordino, saranno solo due gli enti in Sicilia

## Augusta resta **Autorità portuale**

Di Pietro: "Soddisfatti, ora celere nomina del Presidente della Port Authority"

AUGUSTA (SR) - Il Consiglio dei Ministri ha provveduto ad approvare il Piano strategico relativo al riordino delle **Autorità Portuali** portandole da 24 a 15. Due di queste **Autorità Portuali** riguarderanno la Sicilia: quella della Sicilia Occidentale, con **Palermo** porto core e quello della Sicilia Orientale con Augusta porto core, comprendente anche Catania. Il **Commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Augusta**, Alberto Cozzo, ha dichiarato: "Non si tratta di una vittoria per Augusta, nè di una sconfitta per Catania. Non ci sarà un porto che comanda ma i due scali dovranno fare sistema. L' **Autorità** di sistema portuale è un ente che governerà tramite il comitato di gestione, nel cui tavolo siederà il comitato dei sindaci. Un organo che con il presidente gestirà i due porti che non sono fatti per dare una sede al presidente dell' autorità di sistema portuale, bensì per servire il traffico delle navi".

Il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro afferma: "L' Amministrazione comunale di Augusta accoglie con soddisfazione la riforma del sistema portuale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avendo avute accolte tutte le richieste in termini di governance e di sede di **Autontà** di Sistema **Portuale** presentate già ad ottobre dello scorso

anno durante il colloquio col Ministro Delrio. In particolare si apprezza lo snellimento del processo decisionale con un Comitato di gestione che passa da 22 a 4 membri ed il ruolo di centralità del Porto di Augusta. Chiedo adesso una celere nomina del Presidente e Segretario della Port Authority per affrontare assieme la pianificazione delle sfide globali e la revisione dei cantieri in corso".

Frattanto il deputato regionale, Vincenzo Vinciullo, ha reso noto che vi sarà il rifinanziamento di 67 milioni di euro che l' **Autorità Portuale** rischiava di perdere, in quanto si tratta di fondi europei che avrebbe dovuto spendere entro la fine del 2015. Si tratta di una somma non più a rischio che verrà utilizzata per la realizzazione delle infrastrutture necessarie al potenziamento dello scalo megarese. In programma la realizzazione di una linea ferrata all' interno del porto; la velocizzazione della ferrovia Catania -Siracusa nel tratto Bicocca Augusta; il miglioramento dei collegamenti con l' aeroporto di Catania.

Entro l' anno in corso saranno realizzati il terminal container e i nuovi piazzali per il movimento merci.

**Siracusa**  
15/05/2015

**Augusta resta Autorità portuale**  
Di Pietro: "Soddisfatti, ora celere nomina del Presidente della Port Authority"

Il Consiglio dei Ministri ha provveduto ad approvare il Piano strategico relativo al riordino delle Autorità Portuali portandole da 24 a 15. Due di queste Autorità Portuali riguarderanno la Sicilia: quella della Sicilia Occidentale, con Palermo porto core e quello della Sicilia Orientale con Augusta porto core, comprendente anche Catania.

Il Commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Augusta, Alberto Cozzo, ha dichiarato: "Non si tratta di una vittoria per Augusta, nè di una sconfitta per Catania. Non ci sarà un porto che comanda ma i due scali dovranno fare sistema. L' Autorità di sistema portuale è un ente che governerà tramite il comitato di gestione, nel cui tavolo siederà il comitato dei sindaci. Un organo che con il presidente gestirà i due porti che non sono fatti per dare una sede al presidente dell' autorità di sistema portuale, bensì per servire il traffico delle navi".

Il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro afferma: "L' Amministrazione comunale di Augusta accoglie con soddisfazione la riforma del sistema portuale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avendo avute accolte tutte le richieste in termini di governance e di sede di Autontà di Sistema Portuale presentate già ad ottobre dello scorso anno durante il colloquio col Ministro Delrio. In particolare si apprezza lo snellimento del processo decisionale con un Comitato di gestione che passa da 22 a 4 membri ed il ruolo di centralità del Porto di Augusta. Chiedo adesso una celere nomina del Presidente e Segretario della Port Authority per affrontare assieme la pianificazione delle sfide globali e la revisione dei cantieri in corso".

Frattanto il deputato regionale, Vincenzo Vinciullo, ha reso noto che vi sarà il rifinanziamento di 67 milioni di euro che l' Autorità Portuale rischiava di perdere, in quanto si tratta di fondi europei che avrebbe dovuto spendere entro la fine del 2015. Si tratta di una somma non più a rischio che verrà utilizzata per la realizzazione delle infrastrutture necessarie al potenziamento dello scalo megarese. In programma la realizzazione di una linea ferrata all' interno del porto; la velocizzazione della ferrovia Catania -Siracusa nel tratto Bicocca Augusta; il miglioramento dei collegamenti con l' aeroporto di Catania.

Entro l' anno in corso saranno realizzati il terminal container e i nuovi piazzali per il movimento merci.

**Ragusa**  
15/05/2015

**Ast a Ragusa, futuro incerto**  
Efficienza oggi per il 30% e la copertura del servizio per il 2016 è in discussione

I Cantieri del bus-ful che opera al Terminal ragusano chiedono che i trasporti in provincia...

Il servizio di trasporto pubblico locale ragusano è in fase di riorganizzazione. L'azienda di trasporto pubblico locale ragusano (RTP) ha chiesto che il servizio di trasporto pubblico locale ragusano sia gestito in modo efficiente e che la copertura del servizio per il 2016 sia in discussione.

## - segue

---

Ricordiamo che il porto di Augusta è inserito nelle Reti Ten -I come porto strategico dell' Unione Europea per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale, identificato come porto di categoria A, sia per volume di prodotti movimentati e di traffico. È il più grande porto naturale del basso Mediterraneo. Vi sono dieci pontili e 44 accosti. Attualmente vengono movimentate 27 milioni di tonnellate di merci.

INFRASTRUTTURE. L' accorpamento con Gioia Tauro non piace al sindaco: «Il progetto manca di strategia»

## La riforma delle Autorità portuali Milazzo è pronta a ricorrere al Tar

«La riforma del governo che ha portato alla costituzione dell' Autorità portuale "Tirreno Meridionale" manca di una strategia. Ad oggi non è dato sapere quale ruolo è stato "disegnato" per il nostro porto». Il sindaco mamertino, Giovanni Formica continua a respingere l' ipotesi che Milazzo debba essere legato ai porti della Calabria e si dichiara pronto a presentarsi ricorso al Tar contro il provvedimento del governo. «Il mancato coinvolgimento della regione e dei territori - afferma il primo cittadino - ha portato il governo a definire una riforma che sembra trovare la propria ragione nel solo contenimento dei costi».

Così si perde l' opportunità di discutere di portualità e soprattutto di fissare strategie ed obiettivi per fare crescere i nostri territori». Per il sindaco, infatti, l' inserimento di Milazzo insieme a quello di Messina, in questa nuova Autorità «è in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciali ed industriali connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti». E, spiega: «Non c' è relazione tra l' area dello Stretto ed il nostro territorio. Mi auguro che nessuno stia pensando di potere utilizzare il nostro porto come una specie di cassa alla quale attingere per risolvere i problemi di altri bacini che non funzionano o che di Milazzo servano i numeri per aumentare il budget».

Non accetteremo mai di vedere sfumare il progetto del "grande porto che la città riconosce come una delle maggiori opportunità di sviluppo del territorio. Pertanto il governo nazionale ci chiarisca quale ruolo ha immaginato per il porto di Milazzo, cosa esso dovrebbe essere in questo nuovo quadro della portualità. In maniera chiara e definitiva».

In pratica, Formica vuole sapere se sono previsti investimenti per l' allargamento verso Giammoro, quali siano le prospettive per la portualità turistica e, soprattutto i tempi di realizzazione degli obiettivi. A conclusione il sindaco chiarisce: «Noi restiamo convinti che il nostro porto debba restare un porto siciliano. Decisioni non spiegate, che sembrano non assegnare un ruolo al nostro territorio e che saranno combattute con tutti gli strumenti a disposizione».



università

## Università e Centro Neurolesi rafforzano la collaborazione. Tavolo tecnico per il Piano Regolatore del Porto

Senato accademico e Cda hanno dato via libera a due nuovi protocolli con l' IRCCS Centro Neurolesi "Bonino Pulejo", in virtù accordi di collaborazione già sanciti in passato. Il primo protocollo è incentrato sulla tecnologia "Caren", recentemente installata presso l' IRCCS, utilizzabile per la riabilitazione e per le diagnosi precoci dei disturbi dell' equilibrio e della postura. Gli studenti dell' Ateneo potranno approfondire l' utilizzo di questa tecnologia, mentre l' IRCCS potrà avvalersi delle prestazioni del Centro Medico Sportivo dell' Università. Università e IRCCS, inoltre, lavoreranno insieme ad un progetto legato alla realizzazione di una piattaforma tecnologica cloud, con l' obiettivo di farla diventare un punto di riferimento per testare e validare tutti i risultati della ricerca negli ambiti della telemedicina e dei workflow sanitari. Sempre nel corso della seduta venerdì, Senato Accademico e Consiglio di Amministrazione hanno anche ratificato il "Patto per la Falce", siglato nei giorni scorsi a **Palermo**. L' accordo, teso al recupero e alla valorizzazione della Zona Falcata, vede allo stesso tavolo Regione, Comune, **Autorità Portuale** e Università. È prevista l' istituzione di un tavolo tecnico presso l' Ateneo, mirato innanzitutto a sostenere e promuovere l' attuazione del Piano Regolatore del Porto. I due organi di governo hanno anche approvato la bozza di convenzione le Università di Messina, **Palermo** e Catania, Ministero della Giustizia e Regione Siciliana per una collaborazione tra sistema universitario e Uffici Giudiziali nei Distretti di Corte di Appello della Sicilia. L' obiettivo della collaborazione tecnico-scientifica è rappresentato dall' implementazione del processo di informatizzazione delle procedure processuali. Per quanto riguarda l' organizzazione interna dell' Ateneo, da Piazza Pugliatti fanno inoltre sapere che ci sarà una maggiore competizione tra i Dipartimenti dell' Università di Messina, per aumentare la qualità dei processi formativi. Senato Accademico e Consiglio di Amministrazione, hanno approvato i nuovi criteri per il finanziamento destinato al funzionamento dei Dipartimenti. L' obiettivo è trasferire più risorse e più autonomia ai 12 Dipartimenti dell' Ateneo con il fine di migliorare la qualità della didattica erogata. «Si tratta - si legge in un comunicato - di porre ancora una volta al centro delle



## - segue

---

politiche dell' Università gli studenti e i servizi a essi dedicati. Le risorse investite sono state quintuplicate rispetto al passato e i Dipartimenti sono ora chiamati a uno sforzo competitivo per attrarre le quote di finanziamento». A parte una quota base per il mero funzionamento e un' altra per la copertura dei contratti di insegnamento che complessivamente assommano a circa il 40% della cifra totale per ciascun Dipartimento, la restante parte è legata alla qualità della didattica pesata sulla base di quattro indicatori che misurano la capacità di ogni Dipartimento di attrarre immatricolati, garantire loro una carriera regolare senza produrre ritardi nella formazione e favorire i progetti di internazionalizzazione delle carriere. Infine, una parte rilevante delle risorse da assegnare ai Dipartimenti sulla base della qualità della didattica erogata sarà legata alle valutazioni espresse dagli studenti attraverso appositi questionari.

tirreno

## Riforma Autorità Portuale. Formica: "Manca di strategia e chiarezza. Ricorreremo al Tar"

Formica pronto a ricorrere al Tar per contrastare la Riforma delle Autorità Portuali. Una presa di posizione, la sua, che respinge con fermezza l'ipotesi che Milazzo debba essere legato ai porti calabresi rivendicando, al tempo stesso, il diritto ad un coinvolgimento che, stando a quanto dichiarato dal primo cittadino milazzese, fino ad ora è stato del tutto assente. "Il mancato coinvolgimento della regione e dei territori -Dichiara Formica- ha portato il governo a definire una riforma che sembra trovare la propria ragione nel solo contenimento dei costi. Così si perde l'opportunità di discutere di portualità e soprattutto di fissare strategie ed obiettivi per fare crescere i nostri territori. L'inserimento del porto di Milazzo insieme a quello di Messina, in questa nuova Autorità -prosegue- è in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciale ed industriale connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti. Non c'è relazione tra l'area dello Stretto ed il nostro territorio". Una mancanza di strategia e pianificazione, secondo quanto dichiarato dal primo cittadino milazzese, che si teme possa rendere il porto di Milazzo nulla più di un semplice porto ausiliario: "Mi auguro -prosegue Formica- che nessuno stia pensando di potere utilizzare il nostro porto come una specie di cassa alla quale attingere per risolvere i problemi di altri bacini che non funzionano o che di Milazzo servano i numeri per aumentare il budget. Non accetteremo mai di vedere sfumare il progetto del grande porto che la città riconosce come una delle maggiori opportunità di sviluppo del territorio. Pertanto -aggiunge- il governo nazionale ci chiarisca quale ruolo ha immaginato per il porto di Milazzo, cosa esso dovrebbe essere in questo nuovo quadro della portualità. In maniera chiara e definita. Vogliamo sapere se sono saranno previsti investimenti per l'allargamento verso Giammoro, quali siano le prospettive per la portualità turistica e, soprattutto, ci piacerebbe conoscere i tempi di realizzazione degli obiettivi". Una situazione ancora non definita, dunque. Quali saranno le sorti del porto di Milazzo? Il primo cittadino del comune mamertino ha le idee chiare e ribadisce il proprio desiderio che esso resti un porto siciliano. Troverà esito positivo la sua



## Porto di Trapani: Fazio (Gruppo Misto) presenta interpellanza a Crocetta per l'autonomia

Il capogruppo del Gruppo Misto all'ARS, Girolamo Fazio, è firmatario di una interpellanza parlamentare perché il presidente della Regione, Rosario Crocetta, esprima un parere negativo all'accorpamento del porto di Trapani nella **Autorità Portuale di Sistema del Mare di Sicilia occidentale** che fa capo al porto di **Palermo**. Si tratta di una determinazione normativa contenuta nel decreto legislativo di riforma della legge 84/94 sui porti che è stato varato il 20 gennaio scorso dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione e del Ministero per le infrastrutture. Fazio, invita il Governo Regionale a tutelare gli interessi del Porto e della città di Trapani presso il Governo nazionale «perché il porto di Trapani sia escluso dalle indicazioni contenute nel decreto delegato e perché sia dato un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale (qual è quello di Trapani)». Inoltre, Fazio ritiene si possa ancora intervenire e nell'atto ispettivo rileva che «il Governo, secondo consolidata prassi, benché ciò non sia espressamente previsto dalla Costituzione, prima di approvare definitivamente un decreto delegato, ne sottopone lo schema alle Commissioni parlamentari competenti sulla materia, e ne accoglie eventualmente i pareri e le osservazioni». Infatti il deputato trapanese chiede al Presidente della Regione di «sostenere tutte le iniziative politiche conseguenti, anche presso le Commissioni parlamentari competenti sulla materia perché tra i pareri e le osservazioni siano poste le questioni mosse dagli operatori **portuali** ed economici nell'interesse generale della città di Trapani, ed affinché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla **Autorità Portuale di Palermo** e rimanga affidato alle competenze della Capitaneria di porto di Trapani». Infine il deputato trapanese chiede di sapere dal presidente della Regione «se lo schema del decreto legislativo che prevede l'accorpamento del porto di Trapani a quello di **Palermo** sia stato mai prefigurato ad uffici, organismi o rappresentanti politici della Regione Siciliana da parte del Ministero per le infrastrutture o del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, direttamente o per tramite del Comitato per la **Portualità** e la Logistica».



## economia italiana

**Trieste con Iran e Msc il porto vuole crescere nei container**

Paolo Possamai  
a pagina 37

# Trieste, con Msc e Iran sfida nei container

È IL PRIMO PORTO ITALIANO PER TONNELLAGGIO ANCHE SE I VOLUMI DIPENDONO FINORA SOPRATTUTTO DAL PETROLIO CON DESTINAZIONE NORD EUROPA. ORA PUNTA AD INTERCETTARE NUOVI TRAFFICI DOPO L'ACCORDO CON TEHERAN. IL RUOLO DEL SOCIO APONTE

Paolo Possamai

Trieste

Il fu porto dell'impero d'Ashurgo batte un colpo. Anzi, una serie di colpi. Trieste primo scalo italiano per volumi totali di traffico nel 2015. Trieste firma un accordo con l'Iran post disgelo. Sul terminal container di Trieste punta una fiche importante il colosso Msc e inizia a portarci le sue mega navi. Partono i cantieri della piattaforma logistica. La riconversione del Porto vecchio muove i primi passi (ne riferiamo in altro articolo in pagina). "Penso che a Trieste si possano fare grandi cose", sintetizza Zeno D'Agostino, commissario da poco meno di un anno. Che prevede per l'anno appena iniziato un aumento del 5-10% per i traffici container e sottolinea che "il trend è all'insù per tutti i settori di merci".

In attesa che Assoport e le singole Autorità portuali producano le statistiche ufficiali classicamente "a babbo morto", da un paio di settimane D'Agostino ha emesso le proprie per il 2015. E risulta che, in una annata piena di segni "meno" per la portualità italiana e dunque le statistiche che saranno materia di interpretazione assai elastica, Trieste supera i 57 milioni di tonnellate

(+0,1% sul totale). Vero che il 74% dei volumi complessivi dipendono dal petrolio, perché in testa all'Adriatico scaricano i loro serbatoi le navi che riforniscono di energia mezza Germania (una sorta di impronta degli storici legami con la Mittel Europa). Vero che le connessioni tra Trieste e l'industria manifatturiera italiana, e nordistica in particolare, sono ancora minoritarie rispetto ai servizi resi ai paesi del centro-Europa. Vero che non esiste parità con i porti tirrenici e che anche Venezia sta sopra nella classifica dei Teu. Genova, in particolare, nei primi 11 mesi dello scorso anno ha segnato un aumento del 2,9% per i container, rispetto al record storico del 2014. Vero che, post riforma dei porti, il sistema ligure avrà un netto primato. Secondo le stime di Srm, centro studi di Banca Intesa, la top ten post riforma e relativamente ai traffici 2015 vede in testa il polo Genova-Savona con 63 milioni di tonnellate (2,3 milioni di Teu per i container), sopra a Trieste fusa con Monfalcone poco sotto quota 62 milioni, a seguire Gioia Tauro e gli altri scali dello Stretto con 48 milioni (e 2,5 milioni di Teu), i porti della Sardegna riuniti con 40 milioni (e 686mila Teu), Livorno con Piombino sta a 34 milioni (e 547mila Teu), Napoli con Salerno a 32,5 milioni (780mila Teu), Augusta con Catania 32 milioni (ma appena 33mila Teu), Taranto 28 milioni (zero Teu), Venezia fusa con Chioggia va a 26,7 milioni (550mila Teu), Ravenna 24,7 milioni (244mila Teu). Numeri che ancora una volta dimostrano come il rapporto tra porti italiani e Nord Europa sia ancora quanto mai impuri.

Secondo Massimo Deandrea, direttore generale di Srm "La riforma dei porti arriva in un momen-

to cruciale anche in relazione a come si stanno muovendo gli altri grandi sistemi portuali. Le nostre analisi mostrano una crescita importante del Northern Range Europeo; in particolare è recente l'approvazione del governo tedesco di un nuovo piano decennale per incrementare la competitività dei porti, che stanziava importanti risorse per incrementare i collegamenti ferroviari, lo sviluppo di nuove tecnologie portuali e la formazione del personale. Ed anche i porti del Mediterraneo non stanno a guardare con i nuovi investimenti previsti da Tanger Med (nel 2015 sono transitate oltre 12mila navi +14% rispetto al 2014) e dai porti spagnoli". Vale a dire che i rapporti di forza sono tali per cui il sistema portuale italiano è irrimediabilmente destinato alla parte di cenerentola? "Nient'affatto - replica Deandrea - ma diventa urgente attivare un nuovo processo di sviluppo rivolto a dare competitività al nostro sistema portuale e logistico. La riforma, una volta a regime, potrà avere l'effetto di snellire governance e procedure burocratiche oltre a favorire l'ammodernamento infrastrutturale. Il nuovo Canale di Suez che renderà più rapidi e frequenti i transiti navali verso Golfo e Asia e la prossima inaugurazione dell'ampliamento del Canale di Panama modificheranno la geografia dei traffici marittimi. Occorre fare in fretta per cogliere le opportunità che ne derivano, anche con il pieno ed efficiente utilizzo dei fondi comunitari 2014-2020 destinati al sistema portuale ed alla filiera marittima."

In questo contesto, la "bella addormentata" posiziona nel quadrante Est dell'Adriatico da importanti segni di risveglio. Tra questi, emerge il ruolo assunto nella cornice degli accordi tra il premier Renzi e il presidente iraniano Rouhani la settimana passata. D'Agostino ha firmato con Mohammad Saekdi, ad di Islamic Republic of Iran Shipping Lines (Irisl), un'intesa per "estendere i servizi container dell'Irisl al porto di Trieste, su chiamata diretta delle navi o mediante l'impiego di navi feeder per collegare i carichi dell'entroterra europeo via Trieste, soluzione economica e percorribile". Una terza firma sul protocollo spiccava: Debora Serracchiani, governatore del Friuli Venezia Giulia, ma anche vice segretario Pd e delegato alle infrastrutture.

La linea con l'Iran può diventare un percorso privilegiato, come lo è la "autostrada del mare" con la Turchia, con un servizio ro-ro (traghetto per trasporto veicoli, in primis semi-rimorchi di Tir, gestiti da Sarnier Shipping) che caratterizza lo scalo triestino. Un altro tratto peculiare, gestito in particolare dal terminalista Parisi, ha a che fare con le migliaia di treni manovrati con il centro-Europa (5.600 lo scorso anno). È l'ingresso di Msc nel capitale del terminal container - finora al 45%, ma con opzione a crescere - che può dare la spinta a un forte sviluppo e a un investimento di circa 200 milioni per l'allungamento del molo.

Intanto si sono fatte notare navi porta container grandi quante mai prima avevano risalito l'Adriatico. Futibile perché Trieste ha fondali di 20 metri. E poi sarà da vedere come funzionerà il nuovo magnete multi purpose: i cantieri della piattaforma logistica, dopo decenni di chiacchiere, sono finalmente partiti con un investimento di 132 milioni di euro (di cui quasi 16 aggiudicati dall'Ue).

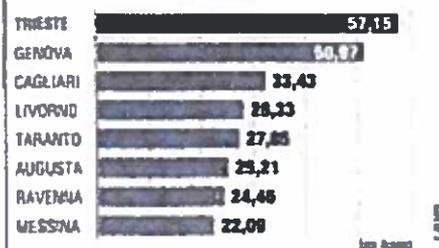
di Paolo Possamai

LA CRESCITA DEL PORTO DI TRIESTE

	2013	2014	DIFFERENZA
TONNELLAGGIO TOTALE	57.791.297	57.112.894	+0,87%
RINFUSE LIQUIDE	41.286.701	41.685.328	-0,96%
RINFUSE SECCHE	1.037.232	776.800	+106,93%
ALTRI CARGO GENERICI	638.684	522.543	+21,84%
NUMERO DI VEICOLI	301.114	296.780	+1,43%
NUMERO DI CONTAINER - TEU	901.276	506.619	-0,94%
TOTALE TEU (Container +veicoli)	1.178.783	1.173.584	+0,44%
TOTALE TRENI	5.804	4.972	+12,71%

I MAGGIORI PORTI ITALIANI

Classifica 2014 per movimento merci, in milioni di tonni



IL PROGETTO

Ristrutturare il porto vecchio, sfida da 1,5 miliardi

Sfida complessa ridare vita a 60 ettari, in larga parte dismessi da decenni e tuttora in pieno centro città. L'incarico assegnato nei giorni scorsi a Ernst & Young con il compito di "collaborare alla redazione delle linee guida per il piano di valorizzazione del Porto Vecchio" va in questa direzione. Partita complicata, quanto di grande fascino - è l'unico water front storico di pregio non recuperato in Europa, costruito nel XIX secolo quando Trieste era il porto degli Asburgo. Ma l'operazione ha anche forte contenuto economico, poiché vale nel suo insieme circa 1,5 miliardi di euro. A Ernst & Young, che ha prevalso sulle offerte concorrenti di competi-

tor come PwC e di architetti come Stefano Boeri e Boris Podrecca, tocca immaginare quali funzioni possono attrarre investitori di scala internazionale. Fincantieri, per esempio, si è candidato nei mesi scorsi a rilevare parte dei bacini e dei magazzini per farne un sito di rimessaggio per maxi yacht. L'advisor vanta importanti esperienze, quale il recupero a destinazioni urbane del porto antico di Marsiglia. Qui sta un pezzo della sfida: di norma è avvenuto che una metropoli ha riconvertito una piccola porzione di territorio storicamente destinato a porto, a Trieste avviene l'inverso. (p.pos.)

27 PERCENTO

È la quota del parco macchine industriale italiano che ha più di 20 anni di età: segnale inequivoco del blocco degli investimenti nelle imprese

A lato, una foto aerea dello scalo triestino che la riforma dei porti varata dal governo unisce ora allo scalo di Monfalcone



Zeno D'Agostino (1) commissario del porto Trieste  
Diego Aponte (2) presidente e ad del gruppo Msc



## Sistema Savona per energie compatibili alle navi da crociera

SAVONA – Nella cornice del Priamar, sala della Sibilla, è stato presentato lo studio di fattibilità relativo ad un progetto di sistema che risponde alle esigenze di maggiore compatibilità di tutte le attività legate al trasporto marittimo con la salvaguardia dell'ambiente. "Energie compatibili per le città portuali: il sistema Savona" era, infatti il titolo del seminario che ha proposto lo studio, realizzato da Autorità Portuale di Savona in collaborazione con S.V. Port Service e il Campus universitario di Savona, propedeutico al progetto preliminare che seguirà nei prossimi mesi. Il focus dello studio, illustrato dal professor Federico Delfino e dall'ingegner Mariano Rosasco, si basa sull'integrazione delle attuali tecnologie di distribuzione elettrica on shore con la realizzazione dell'infrastruttura necessaria per accogliere la prima nave passeggeri alimentata a LNG prevista a Savona a fine 2019. L'integrazione porterebbe alla realizzazione di un impianto utilizzabile in maniera continuativa, capace di fornire sia energia elettrica e termica in ambito portuale e sia il combustibile ai mezzi operativi e di trasporto terrestre dual fuel; il tutto coniugando i vantaggi per l'ambiente con la sostenibilità economica. Il sistema potrà prevedere inoltre uno "Storage", ovvero un impianto di accumulo di energia tramite batterie con il compito di ridistribuire l'energia accumulata da fonti rinnovabili e di fornirla in continuità in caso di mancanza totale o parziale di energia dalla rete. Un "sistema" studiato per il porto di Savona ma che potrebbe essere esportato e adattato ad altre realtà portuali similari. "L'obiettivo di questo studio – evidenzia Mariano Rosasco di S.V. Port Service – è poter fornire alle nuove navi da crociera un combustibile pulito quale il gas metano. Questa è una sfida, perché non ci sono porti attrezzati in Italia di questo tipo e dobbiamo cercare di essere i primi. Sfruttando questa possibilità – prosegue Rosasco – noi saremmo in grado di consentire anche al porto e alle strutture ad esso limitrofe un miglioramento dal punto di vista ambientale, creando un sistema che può rifornire i mezzi portuali e produrre non solo energia elettrica, ma anche calore e raffrescamento. Come già affermato in precedenti convegni, con la produzione e l'accumulo di energia elettrica in porto in ausilio a quella fornita dalla rete potremmo anche essere in grado di far fronte alle richieste delle navi passeggeri predisposte all'allaccio elettrico on shore". "Oggi la sfida da intraprendere è come dotarsi di soluzioni di trasporto ambientalmente sostenibili" ha sostenuto il sindaco di Savona Federico Berruti nel suo saluto iniziale. Per l'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Porti Edoardo Rixi è una delle sfide che i porti italiani devono giocare nei confronti degli scali del nord Europa considerata la centralità del Mediterraneo. Competitivi e green, solo così i porti liguri e nazionali potranno riavere un ruolo importante negli sviluppi economici futuri. "Questo studio è la concretizzazione – commenta il Presidente dell'Autorità Portuale di Savona Gian Luigi Miazza – di un impegno che ci eravamo presi mesi fa con operatori e cittadini. Contiene degli elementi di grande novità, sia dal punto di vista tecnologico che operativo. Savona è sempre stato un porto molto sensibile alle tematiche ambientali, a partire dai primi anni del secolo scorso con l'impianto funiviario per il trasporto del carbone, tutt'ora funzionante ed ulteriormente migliorato con gli impianti del Terminal Alti fondali ed il relativo tunnel sottomarino di collegamento alla funivia. Già dal 1998 era presente a Savona per poi essere trasferito a Vado Ligure un impianto di alimentazione in Media Tensione per fornire energia elettrica ai traghetti in stazionamento. Nel 2006 è stato installato un primo generatore eolico da 6 kW sul tetto di un edificio portuale a cui sono seguite due altre installazioni da 20 kW sul molo para flutti; tre impianti sperimentali che hanno portato un significativo apporto di conoscenza per la produzione di energia elettrica da aerogeneratori di piccola taglia. Ancora oggi sono fonte di studi da parte dell'Università di Genova. Nel 2010 il tetto del Palacrociera è stato rivestito di pannelli solari ottenendo un impianto da 121 kW e nello stesso anno sono state intraprese azioni che hanno portato all'attuale configurazione degli impianti di illuminazione, dotati di circuiti di parzializzazione, di sistemi discreti di lampade alimentate attraverso regolatori di tensione e di nuovi proiettori a led di grande potenza. Sempre a Vado, per la piattaforma multipurpose, verrà predisposta l'alimentazione elettrica per le navi porta container, impianto che affiancherà quello già citato e specifico per i traghetti Corsica Ferries in ormeggio prolungato. Noi cerchiamo di proseguire a migliorare le performance ambientali del nostro porto e anche quest'ultimo studio va in quel senso". "Da parecchi mesi – ha invece commentato l'ingegner Federico Delfino, prorettore della Facoltà di Ingegneria ambientale del Campus universitario di Savona – è in atto una collaborazione tra il nostro Campus e l'Autorità Portuale di Savona. Le emissioni sono un problema di tutti i porti italiani ed europei che devono adattarsi alle direttive con scadenze vicine. Attualmente ci sono due gruppi di lavoro presso il MIT e il MISE proprio per arrivare ad una definizione nazionale, da presentare in sede UE, delle norme che regolamenteranno la realizzazione delle sovrastrutture per i collegamenti on shore e per l'uso di GNL come carburante navale".

## Porti: Genova, nuovo record container, 2 mln 243 mila teu

Incremento del 3% e conferma al primo posto in Italia  
31 gennaio, 20:59



(ANSA) - GENOVA, 29 GEN - Il porto di Genova ha stabilito nel 2015 il suo nuovo record per la movimentazione di container con 2.242.902 teu con un incremento rispetto al 2014 del 3,2%. Il dato sarà diffuso oggi ufficialmente dall'Autorità portuale.

Questi numeri confermano Genova come primo porto in Italia per la movimentazione di container. Nel 2014 Genova aveva movimentato 2.172.944. Nonostante la crisi congiunturale che sta investendo i traffici internazionali, in tutto il secondo semestre dell'anno, Genova continua a crescere e segna un +3,2% (70 mila teu in più rispetto al precedente primato), con aumenti di pari valori per importazioni ed esportazioni. Buona performance anche per le rinfuse solide che a fine anno segnano un +15,6% con 984.727 tonnellate contro le 851.831 tonnellate del 2014. Il totale del traffico generale 2015 ammonta a 51.298.552 (-1,2%) in lieve calo rispetto all'anno passato a causa della diminuzione del traffico industriale (-6,9%) e degli olii minerali (-6,7%). Buon andamento anche per il settore passeggeri dove i traghetti segnano un +4,4% e le crociere un +2,9% rispetto all'anno passato e raggiungono insieme le 2.853.853 unità (+4%). Sul traffico container il Porto di Genova si conferma come il principale scalo italiano e stabilisce una performance senza precedenti, potendo contare per altro sul solo 8,7% di transhipment. Il record è stato costruito durante l'intero anno, con otto mesi su dodici che hanno via via registrato gli otto parziali mensili migliori di sempre. Maggio (record assoluto a 213 mila teu) e luglio sopra i 200 mila teu, era successo solo una volta prima. Infine dicembre (il "miglior dicembre" di sempre con 188 mila teu, primato precedente a 175 mila). Il traffico container si sta spostando e "premia" i porti in grado di rispondere alle esigenze del mercato e della sicurezza. Genova si è fatta trovare pronta grazie all'opera di dragaggio, la più estesa mai realizzata. Dal 2009 al 2015 sono stati dragati oltre 3,5 milioni di tonnellate di materiali, che oggi consentono l'approdo a navi sempre più grandi. Proprio questo fattore ha consentito al 2015 di essere quello del record, con navi sempre più cariche in movimentazione. Il successo del preclearing (sdoganamento a mare), che riguarda il 93% delle navi in arrivo, e l'uniformità dei linguaggi informatici hanno consentito di svuotare più velocemente le banchine e i piazzali. Soddisfatto il Commissario Giovanni Pettorino: "Il Porto di Genova cresce grazie alla seria programmazione e gestione delle operazioni: il miglioramento dei traffici in anni di crisi è stato favorito dalla professionalità degli operatori commerciali in primo luogo, ma anche dalla capacità dell'Autorità marittima, dell'Autorità portuale e dei servizi tecnico-nautici nel saper accogliere, in sicurezza, navi sempre più grandi. Fondamentale è stata

CONTAINER DA RECORD A GENOVA CON 2,2 MILIONI DI TEU

## Porti liguri, sfida sulle nuove rotte

Panaro (Intesa): «Con Suez, il raddoppio di Panama modificherà tutti i traffici»

GENOVA. Nel 2015 la Liguria ha movimentato 79,5 milioni di tonnellate di merce. I container sono stati 3,5 milioni di teu (su un nazionale complessivo di 9,8 milioni di teu), i passeggeri nei tre porti di Savona, Genova e La Spezia sono stati 5 milioni (+6,9% - metà crocieristi +7,4%, metà clienti dei traghetti +6,5%).

Genova scende dell' 1,2% a 51,2 milioni di tonnellate movimentate nel 2015, ma sfonda il record dei 2,2 milioni di teu, confermando con +3,2% una crescita costante nel settore più redditizio dei trasporti.

Savona è il porto che in termini assoluti cresce di più (+7,5%), mentre La Spezia (15 milioni di tonnellate, +4%), rimane stabile nei container (1,3 milioni di teu, cresce Contship, mentre il Terminal del Golfo patisce la frenata sulle rotte del Nord Africa) chiude il 2015 con le crociere a +40% (656 mila passeggeri) e Lorenzo Forcieri, numero uno dell' **Autorità portuale** della Spezia, anticipa che dopo un 2016 di standby potrebbero arrivare grosse novità nel 2017 e nel 2018, con l' entrata in servizio delle nuove unità Msc e soprattutto Royal Caribbean, compagnia che sarebbe intenzionata a mantenere fisse nel Mediterraneo due unità classe Oasis, le più grandi del mondo, e La Spezia è tra i porti candidati ad accogliere questo di navi.

Fin qui i punti di forza. Altalenanti le rinfuse solide che calano a Savona e La Spezia ma crescono a Genova, mentre le liquide crescono alla Spezia (+12,4%) e Savona (+16%) ma calano a Genova (-6,7%).

«Il porto spiega il commissario di Genova Giovanni Pettorino - si è fatto trovare pronto alle nuove richieste del mercato grazie a dragaggi, 3,5 milioni di metri cubi, e sdoganamento a mare, che ormai riguarda il 93% delle navi in arrivo».

Secondo Alessandro Panaro, responsabile Infrastrutture del centro studi Srm-Intesa Sanpaolo, «il 2015 è stato un altro, forse l' ennesimo anno di transizione. Ci sono invece almeno tre macro -fattori che influiranno sui porti liguri, così come su quelli italiani, e che potranno davvero produrre un elettroshock: il primo sono gli effetti a lungo termine dell' entrata a regime del Canale di Suez, con il raddoppio dei transiti. Inoltre, se le tabelle saranno rispettate, entrerà in funzione anche il Canale di Panama allargato, che permetterà un salto di qualità delle navi in transito presso questa infrastruttura: si passerà cioè dalle navi con capacità 4.000 teu a quelle da 13.500. Fattori che combinati al terzo, cioè il progressivo ridisegnarsi delle alleanze armatoriali, porterà la strada più complessa attraverso Balcani, Iran, Afghanistan, Nepal e Bhutan Teheran Iran Herat non tanto a un aumento dei traffici, ma a un rimodellamento delle rotte. Questo potrebbe avrà dirompenti, in senso positivo come negativo.

Se il governo attuerà in tempi rapidi la riforma, permettendo alle nuove **Autorità** di sistema di pianificare grandi come piccoli interventi sulle infrastrutture, eviteremo il rischio di perdere nuove opportunità».



An advertisement for 'SALDI' (Sales). The word 'SALDI' is written in large, bold, red letters. Below it, the text reads 'Adesso i regali... li facciamo noi!' (Now gifts... we make them!). A large red tag with white text says 'FINO AL 70%' (Up to 70%). To the right, there is a small image of a gift box. At the bottom, there are logos for 'Maretti &amp; C. Genova' and 'Sarzana - La Spezia' with contact information.



## Porti liguri, sfida sulle nuove rotte / ANALISI

Genova - Panaro (Intesa): «Con Suez, il raddoppio di Panama modificherà tutti i traffici».

Genova - Nel 2015 la Liguria ha movimentato 79,5 milioni di tonnellate di merce. I container sono stati 3,5 milioni di teu (su un nazionale complessivo di 9,8 milioni di teu), i passeggeri nei tre porti di Savona, **Genova e La Spezia sono stati 5 milioni (+6,9% - metà crocieristi +7,4%, metà clienti dei traghetti +6,5%)**. Genova scende dell'1,2% a 51,2 milioni di tonnellate movimentate nel 2015, ma sfonda il record dei 2,2 milioni di teu, confermando con +3,2% una crescita costante nel settore più redditizio dei trasporti.

**Savona è il porto che in termini assoluti cresce di più (+7,5%)**, mentre La Spezia (15 milioni di tonnellate, +4%), rimane stabile nei container (1,3 milioni di teu, cresce Contship, mentre il Terminal del Golfo patisce la frenata sulle rotte del Nord Africa) chiude il 2015 con le crociere a +40% (656 mila passeggeri) e Lorenzo Forcieri, numero uno dell'Autorità portuale della Spezia, anticipa che dopo un 2016 di standby potrebbero arrivare grosse novità nel 2017 e nel 2018, con l'entrata in servizio delle nuove unità Msc e soprattutto Royal Caribbean, compagnia che sarebbe intenzionata a mantenere fisse nel Mediterraneo due unità classe Oasis, le più grandi del mondo, e La Spezia è tra i porti candidati ad accogliere questo di navi. Fin qui i punti di forza. **Altalenanti le rinfuse solide che calano a Savona e La Spezia ma crescono a Genova, mentre le liquide crescono alla Spezia (+12,4%) e Savona (+16%) ma calano a Genova (-6,7%)**.

«Il porto - spiega il commissario di Genova Giovanni Pettorino - si è fatto trovare pronto alle nuove richieste del mercato grazie a dragaggi, 3,5 milioni di metri cubi, e sdoganamento a mare, che ormai riguarda il 93% delle navi in arrivo». Secondo **Alessandro Panaro, responsabile Infrastrutture del centro studi Srm-Intesa Sanpaolo**,

## - segue

---

«il 2015 è stato un altro, forse l'ennesimo anno di transizione. Ci sono invece almeno tre macro-fattori che influiranno sui porti liguri, così come su quelli italiani, e che potranno davvero produrre un elettroshock: il primo sono gli effetti a lungo termine dell'entrata a regime del Canale di Suez, con il raddoppio dei transiti. Inoltre, se le tabelle saranno rispettate, **entrerà in funzione anche il Canale di Panama** allargato, che permetterà un salto di qualità delle navi in transito presso questa infrastruttura: si passerà cioè dalle navi con capacità 4.000 teu a quelle da 13.500. Fattori che combinati al terzo, cioè il progressivo ridisegnarsi delle alleanze armatoriali, porterà non tanto a un aumento dei traffici, ma a un rimodellamento delle rotte. Questo potrebbe avrà dirimpenti, in senso positivo come negativo. Se il governo attuerà in tempi rapidi la riforma, permettendo alle nuove Autorità di sistema di pianificare grandi come piccoli interventi sulle infrastrutture, eviteremo il rischio di perdere nuove opportunità».



## Genova, ritorna il tunnel sotto il porto

Genova - Il Blueprint è anche l'occasione per riesumare un eterno incompiuto, quel tunnel sottomarino di Genova che dovrebbe consentire di raggiungere da Levante il nodo di San Benigno senza attraversare la città e liberando la Sopraelevata

**Genova - Il Blueprint è anche l'occasione per riesumare un eterno incompiuto**, quel tunnel sottomarino di Genova che dovrebbe consentire di raggiungere da Levante il nodo di San Benigno senza attraversare la città e liberando la Sopraelevata. La notizia è nascosta tra i molti "premessi che" e "considerati che" elencati nelle dieci pagine di delibera approvate ieri in Comune: «La società Spim, che ha recentemente incorporato la Tunnel di Genova Spa (società di scopo al 100% comunale, ndr) procederà ad una rilettura critica del progetto del tunnel sub-portuale».

**Il sindaco Marco Doria**, il vice-sindaco Stefano Bernini e l'amministratore delegato di Spim, Stefano Franciolini, ne parleranno, è probabile, già lunedì mattina quando si ritroveranno sulla spianata della collina degli Erzelli per partecipare al "2015 Spim Brand Contest", una gara organizzata da Franciolini per dare un nuovo logo alla società che dirige da un anno. Dieci designer da tutta Italia, che hanno superato una pre-selezione, si sfideranno davanti a una giuria di architetti che selezionerà il futuro marchio della società immobiliare del Comune.

**Spim non rinnova soltanto il logo.** In quindici anni di vita la società ha acquistato immobili per 500 milioni garantendo, come scrive in una sua nota stampa, «a migliaia di persone la possibilità di acquistare la casa con prezzi medi di mercato abbattuti del 30%». Ma, con le attuali condizioni del mercato immobiliare, Spim - che ha 12 dipendenti, un patrimonio attuale di 300 milioni, ma pochi utili, 848 mila euro nel 2014, e molti debiti, più di 31 milioni sempre nel 2014 - deve cambiare.

## - segue

---

«**Ci siamo dati un nuovo regolamento** - dice Franciolini - che introduce il "rent to buy"». A cominciare da quest'anno Spim metterà a gara i suoi immobili, case o negozi, con questo nuovo tipo di contratto: chi se li aggiudicherà pagherà l'affitto e, dopo un certo periodo di tempo, potrà decidere se comprare l'appartamento, o il negozio, detraendo dal prezzo una parte dell'affitto pagato. L'altra novità sono gli investimenti nel "social housing": «Entro fine anno - dice Franciolini - partiranno i lavori per costruire in via Maritano (Val Polcevera, ndr.) un complesso di 50 appartamenti a canone moderato, circa 500 euro al mese, per giovani coppie, studenti, immigrati a basso reddito».

PROGETTO-PILOTA DELL'ENEA. «MA IL MODELLO È REPLICABILE IN ALTRE REGIONI»

## La svolta “green” della Liguria? Vale 4.500 posti di lavoro

Dalle banchine portuali agli appartamenti: ecco come l'ecologia può sostenere lo sviluppo

### IL CASO

GILDA FERRARI

**GENOVA.** Interventi di riqualificazione energetica su oltre 10.400 appartamenti, sistemi ad alta efficienza per l'illuminazione pubblica delle città, elettrificazione delle banchine e delle navi, installazione di impianti di cogenerazione nei centri energivori come gli ospedali.

Transitare la Liguria verso un modello green dell'economia nei prossimi 15 anni potrebbe produrre oltre 4.500 nuovi posti di lavoro a fronte di investimenti medi annui pari a 391 milioni di euro. Lo racconta uno studio che il Wwf ha commissionato all'Enea, l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile. Lo chiamano modello di sviluppo *nearly zero emissions*, quasi a emissioni zero, ed è modulabile nella sua applicazione. Dopo aver inquadrato il contesto ligure, dagli indicatori socio-economici al piano energetico regionale, Enea ha preso in considerazione oltre 30 opzioni tecnologiche, individuandone 15 applicabili a 5

settori: fonti rinnovabili elettriche e termiche, risparmio energetico in edilizia, accumulo elettrochimico in batterie e sistema di trasporto sostenibile. Per ciascun settore sono stati poi proposti una serie di progetti, compatibili con il quadro legislativo e i fondi di finanziamento europei, capaci di abbattere le emissioni di CO2 generando nel contempo nuova occupazione. Secondo lo studio, l'insieme delle proposte consentirebbe alla Liguria di ridurre di 6 milioni di tonnellate annue le emissioni di CO2, di fatto dimezzando le emissioni pro-capite.

«Abbiamo analizzato alcune opzioni che possono essere percorse da subito per essere pienamente applicate nel corso di qualche decennio», spiega Roberto Morabito, direttore del Dipartimento sostenibilità dei sistemi produttivi e territoriali dell'Enea. L'obiettivo era individuare un modello replicabile in altre regioni. Alcune delle opzioni individuate risultano promettenti, ma non ancora pienamente mature (l'auto elettrica) perché la loro affermazione sul mercato dipende dalle traiettorie di sviluppo internazionali. In altri casi, le proposte dell'Enea riguardano tecnologie mature (il fotovoltaico)

ma ancora condizionate da costi e limiti organizzativi. Altre opzioni sono tecnologicamente pronte (la riqualificazione energetica degli edifici) ma ostacolate da inerzie organizzative e disponibilità di accesso a capitali adeguati.

Nel campo delle fonti rinnovabili elettriche e termiche, lo studio calcola la creazione di 2.076 nuovi posti di lavoro a fronte di investimenti medi annui pari a 166 milioni. La riqualificazione del parco edilizio è tra i settori dalle maggiori potenzialità di crescita: con un investimento medio annuo di 209 milioni si creerebbero 2.186 nuovi posti di lavoro e gli interventi realizzati su 10 mila appartamenti (l'1% del totale) ridurrebbero i consumi del 60%. In 15 anni il risparmio energetico sarebbe di 71 mila tonnellate di petrolio equivalente (tep), pari a una riduzione del 15% dei consumi termici residenziali. Dai trasporti può arrivare «un contributo rilevante, anche se di difficile quantificazione sotto l'aspetto occupazionale». Quattro gli ambiti: auto elettriche, elettrificazione banchine portuali, promozione del traffico pubblico locale e del trasporto ferroviario da e per i porti (con risparmi sino a 310 mila di tep l'anno).

grida.ferrari@ilsecolo19.it  
© BY NC ND AL CLN DIRTTIRSERVATI

### INVESTIMENTI

Per dimezzare  
le emissioni di CO2  
servono 391 milioni  
di investimento  
medio annuo

### I NUMERI



Lo sviluppo di soluzioni "green"  
in Liguria nei prossimi 15 anni



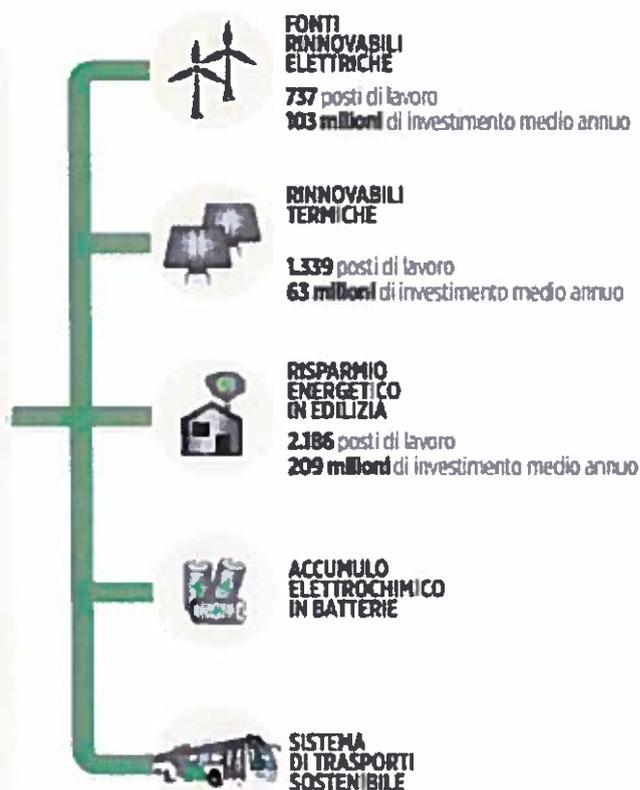
**+391 milioni**  
di investimenti  
medi annui



**+4.500**  
posti di lavoro



**-6 milioni**  
di tonnellate annue  
di emissioni di CO2



# Collisione tra due navi in rada Manovre difficili per il forte libeccio

*L'eurocargo «Istambul» è finita addosso alla «Bbc Barhein»*

**-LIVORNO-**  
UN'AVARIA al motore dell'Eurocargo Istambul", il traghetto ro/pax di 195 metri e 30 mila tonnellate che inaugurava la linea Cagliari-Livorno del gruppo Grimaldi, ha creato una serie di problemi al porto per la quasi contemporanea libeccciata che si è abbattuta sulla costa. L'avaria si è verificata nella tarda serata di sabato, poco dopo le 21 a 11 miglia dal porto, con a bordo circa 140 semirimorchi e un centinaio di passeggeri. Dopo inutili tentativi di ripararla con i mezzi di bordo il comandante ha chiesto l'assistenza dei rimorchiatori. Nella notte la nave è stata fatta avvicinare a rimorchio, mentre il mare montava per il vento che ha soffiato con punte superiori a 35 nodi. Durante le operazioni di rimorchio, nella mattinata di ieri quando la nave era al traverso della Meloria, il cavo del tiro si è spezzato e prima che fosse

possibile riagganciare il tramo l'"Eurocargo Istambul" è finita addosso a un'altra nave che, all'ancora in area consentita, stava aspettando il suo turno per entrare. L'unità investita, la "BBC Barhein", ha cercato di salpare l'ancora per evitare l'abbordo ma non ce l'ha fatta. Le due navi tuttavia si sono appena sfiorate. Subito dopo l'"Eurocargo" è stato riagganciato, anche se successivamente il cavo di rimorchio si è rotto di nuovo causa le pessime condizioni meteo. In assistenza all'unità, a quel punto solidamente agganciata con la prua al mare a circa 2 miglia dalla bocca sud del porto, sono intervenuti in sequenza i rimorchiatori Piero Neri, Tito Neri, Fratelli Neri e Porto di Livorno, mentre una motovedetta della Guardia Costiera è rimasta per mantenere a controllare la situazione.

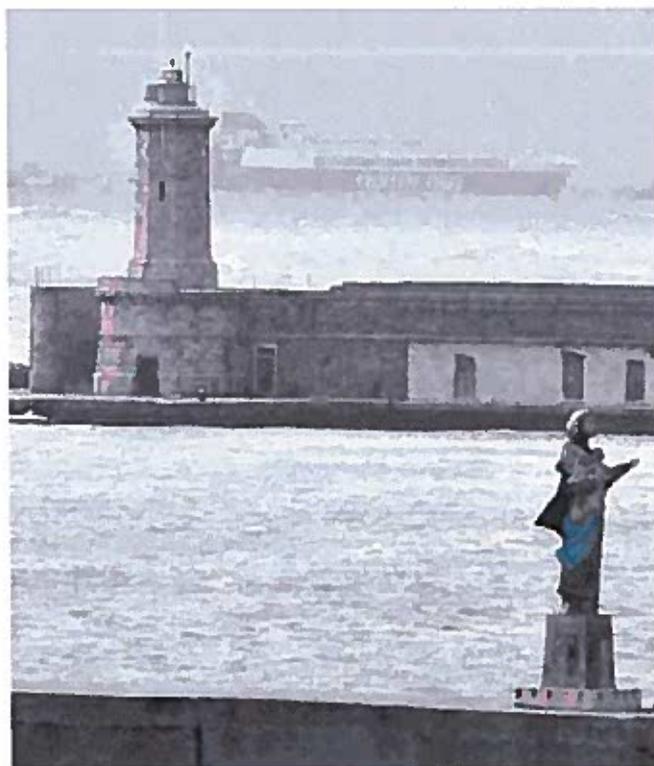
A BORDO dell'"Eurocargo Istambul" era anche salito alle 7

di mattina il capo dei piloti del porto capitano Massimiliano Lupi per coordinare le operazioni di rimorchio all'interno del porto. Nel frattempo la Capitaneria per motivi di sicurezza ha bloccato gli ingressi e le uscite dalla bocca sud dello scalo per tentare l'operazione di ingresso della nave in avaria. Ma il rinforzo del libeccio, che dopo un paio d'ore di stanca aveva ripreso a soffiare a 30 nodi intorno alle 11 di ieri mattina, ha impedito ogni manovra e la nave è stata affidata all'assistenza di due rimorchiatori - cui nel primo pomeriggio di ieri si è aggiunto il supply "Nos Aires" sempre dell'impresa Neri - che l'hanno tenuta prua al vento a 2 miglia dal porto per tutta la notte. L'operazione di ingresso in di "Eurocargo Istambul", con destinazione il molo Italia per l'ormeggio, era prevista per stamani se il vento dovesse, come previsto dal meteo, calare di forza.

A.F.



Istambul, il traghetto di 195 metri e 30.000 tonnellate che inaugurava la linea Cagliari-Livorno



# Collisione nella notte tra due navi in rada

L'eurocargo Istanbul è andato in avaria: durante il rimorchio si è rotto un cavo e ha urtato un altro cargo. Non ci sono feriti

DI LIVORNO

Un motore che si guasta, il vento che si alza, un cavo che si spezza, il mare che ci mette del suo. La notte scorsa due navi sono entrate in collisione davanti al porto di Livorno. Un «leggero urto», come lo definiscono dalla capitaneria, che non ha causato feriti o danni rilevanti agli scafi. Ma che comunque, complice il maltempo, ieri ha rallentato l'ingresso e l'uscita delle navi dallo scalo.

Tutto è cominciato durante le operazioni di traino di un mercantile in avaria: un cavo si è rotto e la nave socorsa ha scarrocciato andando ad appoggiarsi alla scalo di un'altra nave che era ferma alla fonda in rada, in attesa di entrare in porto.

A quanto risulta l'eurocargo Istanbul della Grimaldi, un mercantile di 195 metri, è andato in avaria per un guasto ai motori. L'altra nave coinvolta è la Bbc Bahrain di 128 metri, che era ferma alla fonda in rada. L'eurocargo, proveniente da Cagliari,

ha lanciato l'allarme alla capitaneria segnalando il guasto al motore principale intorno alle 22 di sabato, quando si trovava a 11 miglia da Livorno. A quel punto è uscito un rimorchiatore che alle 3.50 è riuscito a rimorchiare la nave. Ma alle 4.10, forse a causa del peggioramento delle condizioni del mare (il vento nella notte ha raggiunto i 40 nodi), si è rotto il cavo di traino e poco dopo la nave si è «appoggiata» alla Bbc Bahrain.

Ieri mattina sono saliti a bordo dell'Istanbul i piloti del porto e con l'aiuto di quattro rimorchiatori l'eurocargo ha iniziato le manovre di ingresso nello scalo. Intorno a mezzogiorno, con un bollettino ufficiale, la capitaneria ha fatto sapere di essere «impegnata nel garantire il regolare svolgimento del traffico navale da e per il porto di Livorno, in ragione delle operazioni di assistenza alla motonave proveniente dal porto di Cagliari e diretta a Livorno, che ha comunicato un'avaria al motore a circa 11 miglia dallo scalo».

«Dopo alcuni tentativi per ri-

pristinare il guasto a bordo - hanno confermato dalla capitaneria - il comandante ha richiesto l'assistenza dei rimorchiatori». Ma «durante la fase di rimorchio si è verificata la rottura di un cavo» e questa circostanza, «aggravata dal repentino e contestuale peggioramento delle condizioni meteo», ha «determinato lo scostamento della nave dalla rotta seguita e la deriva» fino al «leggero urto con un cargo regolarmente ancorato in rada».

«L'evento - hanno sottolineato dalla capitaneria - non ha causato danni di rilievo alle strutture delle due navi». Ma lo spavento è stato comunque grande, così come i disagi.

In mattinata l'eurocargo, riagganciato dai mezzi in assistenza, ha infatti proseguito a rimorchio, ma «a causa di un ulteriore peggioramento delle condizioni meteorologiche, con vento da sud ovest e onde, la manovra di ingresso è stata rinviata in attesa di un miglioramento».

Ieri alle 13 la nave risultava

ancora in rada assistita dai rimorchiatori. Una motovedetta della guardia costiera ha seguito costantemente le operazioni e a bordo del colosso in avaria è stata assicurata la presenza continua del capo pilota.

Le operazioni di rimorchio, però, si sono dimostrate sempre più complicate e alla fine è stato impossibile, almeno fino a ieri sera, trainare la nave nello scalo. In serata dalla capitaneria hanno comunicato che a causa delle difficili condizioni meteorologiche la nave è stata ancorata a due miglia dall'imboccatura del porto fino alle 17, e poi spostata a circa tre miglia, in attesa di riprovare la manovra di ingresso (forse oggi).

Il traffico portuale è tornato gradualmente alla normalità, dopo che in mattinata sono registrati numerosi ritardi: un traghetto diretto a Tunisi, ad esempio, ha ritardato la partenza di un'ora (dalle 7.30 alle 8.30), così come una portaccontainer della Msc che avrebbe dovuto lasciare la Darsena Toscana alle 8. Per il maltempo è saltata la corsa del traghetto per la Capraia.

Jana God



Un atto uno dei rimorchiatori all'imbocca delle scalo labronice e la nave in avaria (Marzi Pentafoto)



» Rallentamenti in porto anche a causa del maltempo. Alla fine il mercantile è rimasto in avaria per tutto il giorno e non è stato possibile trainarlo nello scalo

# La Gazzetta Marittima

---

## Area ISA a Frittelli concessione con riserva

### **Una serie di clausole per garantire l'attività della cantieristica navale – L'autorizzazione del tribunale**

ANCONA – Il Comitato portuale ha esaminato la richiesta di concessione demaniale cinquantennale avanzata dalla Frittelli Maritime Group spa per l'area attualmente in concessione all'Isa Group srl di mq 16.395 dotata di banchine pontili e scali di alaggio e varo. La domanda di Frittelli è stata pubblicata ai sensi di legge e, nel termine assegnato, sono pervenute istanze concorrenti da parte dell'impresa Caprari e della società Wider. "Il criterio fondamentale che il Comitato portuale ha doverosamente seguito nelle proprie valutazioni – dice una nota – a tutela degli interessi generali, è stato quello di mantenere strettamente connessa la proprietà dello stabilimento produttivo con la concessione delle antistanti banchine demaniali, per assicurare continuità produttiva ed occupazionale. Ciò posto, il Comitato portuale ha potuto esaminare soltanto la domanda dell'Impresa Frittelli in quanto Frittelli e Isa hanno comunicato che l'offerta di acquisto di Frittelli è stata accettata dall'ISA".

In considerazione del fatto che l'ISA ha confermato che non esistono al momento elementi di novità rispetto alla proposta formale di acquisizione di Frittelli, proposta accettata dalla medesima ISA, il Comitato portuale non è stato in condizione di poter valutare istanze di terzi, in carenza di accordi vincolanti con l'ISA, stante il criterio fondamentale sopra indicato e tenuto conto peraltro che l'attuale concessione demaniale dell'ISA scade il 31.12.2017. Chiarito quanto sopra, si è entrati nel merito della valutazione della sola istanza della Frittelli e, al riguardo, il Comitato portuale ha adottato le seguenti determinazioni:

A. la valutazione favorevole in ordine alla possibilità di rilasciare una concessione demaniale alla Frittelli Maritime Group di durata trentennale, termine più breve di quello richiesto, ma che è stato oggetto, in fase istruttoria, di confronto positivo con la proprietà, e ciò sulla base del programma di investimenti e del piano economico finanziario;

B. che il rilascio della predetta concessione demaniale sia comunque preceduta dall'omologazione o dall'autorizzazione del giudice delegato dal Tribunale, in mancanza della quale vi sarebbe l'immediato venir meno di tutti gli effetti della deliberazione adottata;

C. l'inserimento nell'atto di concessione di una specifica clausola che preveda la decadenza della concessione medesima, nel caso in cui dovesse cessare l'attività cantieristica navale nel sito produttivo, stante il ricordato collegamento funzionale tra struttura privata e antistante area demaniale destinata esclusivamente alla cantieristica navale, e ciò anche in coerenza con le osservazioni pervenute in data odierna da parte della FIOM-CGIL Ancona.

All'esito del Comitato il presidente Giampieri ha dichiarato: "E' importante poter mantenere un sito produttivo destinato alla cantieristica che contribuisce a rafforzare uno storico asset strategico – che nel nostro territorio ha fatto sempre la differenza – fondamentale sia per l'occupazione diretta prodotta, che per evitare la dispersione di un indotto fatto di professionalità e capacità realizzative".

## Ancona, 2015 ok

**Crescono anche i passeggeri che hanno superato il milione**



ANCONA - Il 2015 conferma i segnali positivi già registrati lo scorso anno nel porto di Ancona, che ci fanno guardare con ragionato ottimismo ad una fase progressiva di miglioramento dell'economia: 8.593.062 tonnellate complessivamente movimentate, in linea con il 2014. Si tratta di un risultato importante perché conferma il buon andamento degli ultimi anni in cui la movimentazione di merci è tornata ai livelli del 2010, arrestando il calo progressivo determinato sia dalla crisi economica internazionale che dalla riduzione delle attività produttive della Raffineria API di Falconara. Particolarmente positiva la performance delle merci che viaggiano nei Tir e nei Trailers (2.175.673 tonnellate, pari a +8% vs. 2014) e di quelle nei containers (1.195.989 ton, +5%). Le rinfuse liquide (4,7 milioni di tonnellate, che rappresentano il 55% del totale delle merci) mantengono valori in linea con lo scorso anno. Il traffico rinfusiero (497.205 tonnellate, -22% vs. 2014), invece, sconta soprattutto la negativa performance dell'importazione di carbone dovuta al progressivo abbandono delle fonti energetiche più inquinanti nella produzione di energia elettrica. In forte progressione positiva i prodotti metallurgici, i minerali e i manufatti, che complessivamente movimentano 153.839 tonnellate, pari a +36% rispetto al 2014.

Anche il numero di Tir e Trailer transitati nel porto di Ancona nel 2015 ha registrato un andamento positivo con 136.581 movimentazioni, pari ad una crescita dell'8% rispetto allo scorso anno. Buona la performance sia sulla tratta greca, con 118.227 Tir e Trailer (+9%) - che rappresentano l'87% dei transiti totali - che su quella albanese (7.940 Tir e Trailer, pari a +26%). Per quanto riguarda, infine, il traffico container, si tratta di un segmento in crescita costante negli ultimi anni: nel 2015 sono stati 178.476 i TEU movimentati nel porto di Ancona, pari a +8% vs. 2014. Una tipologia di traffico quadruplicata dal 1995 ad oggi e con ottime prospettive di performance future. Anche nel 2015 i passeggeri che sono transitati dal porto di Ancona hanno superato il milione: 1.010.144, pari a -6% rispetto al 2014. Il calo si deve soprattutto alla diminuzione di traffico da/per la Grecia poiché la grave incertezza politica ed economica che ha caratterizzato la prima parte dell'anno ha condizionato le prenotazioni sui traghetti. Positivo, invece, il traffico crocieristico con 39.277 passeggeri, pari a +6% rispetto al 2014. In particolare, i crocieristi che hanno scelto Ancona come home port, sono stati 6.676, mentre i crocieristi che sono transiti per lo scalo dorico sono stati 32.601. "I dati illustrano il dinamismo delle imprese operanti nello scalo dorico, sostenute quest'anno dal significativo potenziamento delle infrastrutture portuali, a riprova della stretta correlazione tra le opere portate a termine e la domanda di traffico" ha dichiarato il presidente Giampieri. "Il riconoscimento del ruolo di sistema del porto internazionale di Ancona è un ulteriore impulso a proseguire decisi nel programma delle opere e nel miglioramento della qualità dei servizi che il porto offre a beneficio della competitività e dell'occupazione ed a creare forti sinergie con gli altri scali che faranno parte del nuovo sistema".

# Authority, ore di attesa per la nomina del commissario

*Gli ultimi esposti sulla presunta incompatibilità di Monti hanno portato alla sospensione del rinnovo. Per uscire dall'impasse circola il nome del comandante del porto Tarzia. Ma il ministro Delrio vuole avere un quadro completo prima di decidere*



CIVITAVECCHIA - Ore di attesa, a Molo Vespucci, per la nomina del commissario straordinario dell'Autorità Portuale. L'incarico di Pasqualino Monti è scaduto all'inizio della settimana. Il rinnovo per altri 6 mesi, o comunque per il tempo necessario alla nomina del Presidente della nuova Autorità Portuale di Sistema che nascerà dalla riforma approvata in Consiglio dei Ministri qualche giorno fa, sembra una cosa fatta fino a martedì, quando il procedimento ha subito uno stop inatteso.

Pare infatti che uno dei personaggi che nei mesi scorsi avevano già presentato esposti chilometrici (sempre rivelatisi, alla prova dei fatti, del tutto inconsistenti e quindi evidentemente facenti parte di una strategia studiata a tavolino per "far fuori" Monti) sull'operato dell'ex Presidente di Molo Vespucci, abbia alzato il tiro arrivando addirittura a diffidare il ministro Delrio dal procedere con la nomina del Commissario per quanto contenuto nella relazione della Corte dei Conti inoltrata il mese scorso ai Presidenti di Camera e Senato, come di prassi, e oggetto della interrogazione parlamentare presentata dai deputati del M5S Diego De Lorenzis, Nicola Bianchi e Paolo Nicolò Romano.

In sostanza, la Corte dei Conti ha evidenziato quelle che vengono definite delle criticità, segnalando «la circostanza che il collegio dei revisori, su impulso del Ministero vigilante, abbia ritenuto nell'ottobre 2015 che il compenso del presidente non fosse conforme ai criteri indicati dal d. m. 31 marzo 2003 ed abbia invitato l'ente alla rideterminazione del compenso in conformità a tale decreto; lo stesso organo di vigilanza ha rilevato inoltre che ci sarebbe stata una doppia contribuzione previdenziale a favore del Presidente e dirigente della stessa autorità portuale».

Aspetti su cui l'ente avrebbe però già inviato gli opportuni chiarimenti.

Di fronte alla diffida e a un nuovo esposto all'Anac, il Ministero ha chiesto un parere anche all'Avvocatura dello Stato, per chiarire se la questione della posizione contributiva possa essere causa di incompatibilità tra l'incarico di dirigente dell'ente e quello di commissario.

## - segue

---

In attesa dei pareri, si è fatta strada l'ipotesi di affidare temporaneamente la guida di Molo Vespucci al comandante del porto Giuseppe Tarzia, per uscire dall'impasse. Una ipotesi che nei rumors degli ambienti bene informati soprattutto tra giovedì sera e ieri mattina stava prendendo corpo, in attesa della firma del Ministro che però, finora, non c'è stata.

E a questo punto sembra evidente che Delrio attenderà i pareri richiesti per avere un quadro completo della situazione e procedere alla sostituzione di Monti sono nel caso dovessero effettivamente emergere chiari ed evidenti profili di incompatibilità. Che ad oggi non sembrano esserci.

# Porto: traffici in crescita nel 2015

*Il network fa registrare segnali positivi rispetto allo scorso anno. Crescono i contenitori: stabilito il nuovo record di sempre con un +3,6%. A Civitavecchia numeri importanti grazie anche alle auto dirette negli Usa*



CIVITAVECCHIA - Sono numeri positivi, indice di uno stato di salute buono nonostante la crisi generalizzata che ha colpito tutti i settori, quelli pubblicati oggi sul sito internet dell'autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Nel complesso il network ha fatto registrare, nel 2015, 16,570 milioni di tonnellate di merci, in crescita del 6,3% rispetto al 2014, per 980 mila tonnellate movimentate in più. Continua a crescere anche il traffico di contenitori, +3,6%, seppur in misura minore rispetto agli anni precedenti, stabilendo però con 66.731 teu il nuovo record di sempre. Si incrementa del 6,3%, rispetto al 2014, anche il traffico di crocieristi pari a complessivi 2.275.588, di cui turn around +18,8%, mentre dopo quattro anni di calo torna a crescere anche il traffico di passeggeri di linea pari a 1.538.311, +4,4%.

Entrando nel dettaglio del porto di Civitavecchia, il traffico complessivo risulta pari a 11,105 milioni di tonnellate in crescita del 2,2% per 235 mila tonnellate in più movimentate. Crescita determinata da un buon incremento delle merci solide (+7,4% +733 mila ton.), pari a complessive 10,640 milioni di tonnellate, così da compensare il traffico di merci liquide, che si dimezza rispetto al 2014 (-52% -498 mila ton.), risultando pari a 466 mila tonnellate complessive. Tra le rinfuse cresce del 5,5% il traffico di carbone (+247 mila ton.), che con 4,781 milioni di tonnellate fa registrare il miglior risultato di sempre, cresce del 40,6% il traffico di "minerali grezzi, cementi e calci" pari a complessive 64 mila tonnellate, e del 14,5% il traffico di "fertilizzanti" pari a complessive 8 mila tonnellate. Diminuisce del 47% (-19 mila ton.) il traffico di "prodotti chimici" pari a 21 mila tonnellate in complesso. Per quanto concerne le merci varie in colli, pari a 5,102 milioni di tonnellate, in crescita del 12,6% (+571 mila tonnellate), si riscontra una crescita generalizzata, ma in particolare delle merci trasportate in modalità ro-ro (+13,3% +525 mila ton.), grazie sia ad una ripresa dei traffici di automezzi su collegamenti di linea, sia all'attivazione nel corso del 2015 di nuovi traffici di auto nuove con gli Stati Uniti. Tra le merci varie in colli in crescita del 77,3% (+29 mila ton.) anche il traffico della categoria altro (pallettes, sacconi), pari a complessive 67 mila tonnellate, e del 3,2% le merci trasportate in contenitori pari a 562 mila tonnellate per 66.731 teu, segnando il miglior risultato di sempre. In ripresa anche il traffico di passeggeri di linea che fanno registrare un +4,4% pari a 64.638 passeggeri in più, per complessivi 1.537.907. Nel frattempo continua

# La Gazzetta Marittima

---

## Civitavecchia ecco la gara del terminal Teu

CIVITAVECCHIA – Sono stati forniti i primi dettagli ufficiali del progetto di un grande terminal containers sull'area nord del porto romano, di cui si è diffusamente parlato nei giorni scorsi su queste colonne anche sulla base delle dichiarazioni del presidente della locale Port Authority Pasqualino Monti. Il bando di gara, in corso di pubblicazione, ha il supporto del gruppo Gavio, come è stato specificato, che ha messo sul piatto almeno la metà della cifra necessaria attraverso la Compagnia Porto di Civitavecchia di cui ha la maggioranza (il resto è per il 25% di Enel e il 10% di Unicredit). L'obiettivo del terminal è di puntare a circa 100 mila container a regime, anche se il break even – come ci ha specificato il presidente Monti – dovrebbe essere raggiunto tra i 400 e i 500 mila teu/anno. I lavori dovrebbero essere completati entro il 2021, con 900 metri lineari di banchina, 18 metri di profondità e 5 milioni di metri quadri di aree retroportuali, sulle quali fare insistere anche il progetto di una zona franca. Sempre secondo il progetto, che è stato ufficialmente "adottato" anche dall'associazione industriali locale presieduta da Maurizio Stirpe, il grande terminal dovrebbe servire tutto il mercato di servizio del Lazio, allargandosi anche al centro-sud ed avrebbe come punto di forza i grandi fondali, le aree libere alle spalle e i collegamenti superstradali e ferroviari agganciati alle linee TEN-T dei progetti europei.

## **Napoli: Riemerge il Nauticsud Salone Internazionale della Nautica**

Napoli, 30 gennaio 2016 - **Martedì 2 febbraio alle ore 10,30** nella Sala Italia della Mostra d'Oltremare di Napoli sarà presentata l'edizione 2016 di Nauticsud Salone Internazionale della Nautica.

Interverranno: Donatella Chiodo e Giuseppe Oliviero, presidente e consigliere delegato di Mostra d'Oltremare; Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Nautica Regionale Campana; gli assessori del Comune di Napoli allo sport, **Ciro Borriello**, e all'istruzione, **Annamaria Palmieri**; il presidente del Comitato V Zona della Federvela **Francesco Lo Schiavo**.

Sarà la 43ª edizione dell'evento che si svolgerà dal 27 febbraio al 6 marzo 2016 alla Mostra d'Oltremare di Napoli e, per le prove a mare, al Molo Luise di Napoli dal 30 marzo al 3 aprile.



## Porto di Taranto, spunta l'interesse degli iraniani

Taranto - Potrebbe essere pubblicato la prossima settimana sulla Gazzetta Ufficiale italiana e su quella dell'Unione Europea il bando con cui l'Autorità portuale di Taranto mette sul mercato il terminal container.

Taranto - Potrebbe essere pubblicato la prossima settimana sulla Gazzetta Ufficiale italiana e su quella dell'Unione Europea il bando con cui l'Autorità portuale di Taranto mette sul mercato il terminal container lasciato libero dalla società che lo aveva in concessione, **Taranto container terminal**, messa in liquidazione a giugno scorso dai suoi azionisti (Hutchison, Evergreen e Gsi). E intanto l'Iran guarderebbe con interesse ad un possibile insediamento nel porto di Taranto. Lo aveva già accennato, nel corso di alcuni colloqui a Taranto durante nella visita dello scorso 2 dicembre per l'inaugurazione della piattaforma logistica, **il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio**.

Chiusa la parentesi Evergreen, che aveva avviato l'attività nel 2001, il terminal container da mesi è inattivo e registra zero traffico. **I 539 addetti della società Tct sono per un anno, con scadenza settembre prossimo, in cassa integrazione per cessazione**. L'accordo è stato firmato al ministero del Lavoro a settembre scorso. Sul versante dei lavori nel porto, Prete annuncia «che sta andando avanti l'adeguamento della banchina del terminal affidato ad un consorzio di imprese e i primi 600 metri rimodernati dovrebbero essere agibili in primavera. Da poco, invece, Astaldi, che si era aggiudicato l'appalto a febbraio 2015, ha presentato il progetto esecutivo, per dragaggi e cassa di colmata dei fanghi marini. C'è voluto un anno - spiega Prete - perché ha richiesto tempo la fase preliminare tra indagini e sondaggi.

## - segue

---

Astaldi ci ha presentato giorni fa una prima versione, poi l'ha rimessa a punto e adesso quella definitiva viene esaminata dal responsabile unico del procedimento, del progettista e del direttore dei lavori. Una volta approvato da questi soggetti, il progetto andrà all'esame del del Provveditorato alle opere marittime di Bari per la definitiva validazione. Il dragaggio, che dovrà portare i fondali nello specchio di mare antistante il terminal ad una profondità di 16,50 metri, non può avviarsi in assenza della vasca di colmata dove trasportare i materiali dragati: 2,3 milioni di metri cubi. Infine - dichiara il commissario Prete -, sempre per il terminal, si sono avviati di recente altri lavori: quelli relativi alla sistemazione della radice del moto polisetoriale».

Dopo nove anni, **l'Iran sta uscendo dalle sanzioni internazionali Usa**, Onu e Ue legate al programma nucleare iraniano e quindi si sta aprendo la possibilità che imprese italiane investano in Iran, tra cui anche pugliesi, e quest'ultimo Paese, a sua volta, lo faccia in Italia. Uno dei tanti divieti imposti riguardava il trasporto delle merci. **I cargo iraniani non potevano infatti atterrare negli aeroporti europei**, mentre per gli scali marittimi il divieto era esteso, oltre che alla compagnia di navigazione di Stato (la Islamic Republic of Iran shipping line), anche ad altre tre sospettate di esservi collegate. A quanto pare, l'investimento nella portualità di Taranto potrebbe essere effettuato proprio da questa compagnia. «Non è una partita che stiamo gestendo direttamente come Autorità portuale - commenta il commissario Sergio Prete, nei giorni scorsi riconfermato per altri sei mesi nell'incarico - **ma è evidente che l'Iran, qualora dovesse venire qui, troverebbe, a differenza degli altri scali italiani, un terminal container direttamente libero**». Invece, per quanto riguarda il bando dell'infrastruttura, l'Authority, dopo averlo condiviso col ministero, lo scorso 28 gennaio ha anche ottenuto dal comitato portuale il via libera alla delibera relativa alla procedura di pubblicazione. Duemilacinquanta metri lineari di banchina, di cui 1.200 interessati dai lavori di ammodernamento, oggi liberi perché l'ex concessionario ha messo in liquidazione la società Tct ritenendo che a Taranto, per il ritardo negli investimenti, non ci fossero più le condizioni per operare - ma in realtà il terminalista ha anche compiuto altre scelte e riposizionato diversamente i propri interessi -. Inoltre, dopo settembre Tct ha anche chiuso le pendenze contrattuali con l'Authority e definitivamente riconsegnato l'infrastruttura, per la quale, ora, si cercano nuovi operatori.

## - segue

---

«È un bando che, in base al Codice degli appalti, utilizza il metodo innovativo del dialogo competitivo - afferma Prete -. In pratica, nel bando spieghiamo cosa viene messo sul mercato, quali sono le sue caratteristiche e quali i lavori in corso. Invitiamo quindi i potenziali gruppi interessati a formulare la loro manifestazione di interesse. Su questa - sottolinea Prete -, dopo averne verificato i criteri di ammissibilità, si aprirà poi un confronto tra stazione appaltante e proponente in modo da trovare un punto di sintesi tra offerta e proposta. Le migliori candidature saranno infine invitate a presentare, in una seconda fase, il piano definitivo. **Contiamo che la procedura possa esperirsi nel giro di qualche mese» commenta ancora il commissario dell'Authority.** Come ha detto Delrio a Taranto a dicembre, si punta ad attrarre più operatori, mentre sinora il terminal ha svolto solo attività di transhipment, «ma è chiaro che se dovesse pervenire una sola offerta globale, non è che non sarà considerata», puntualizza Prete.

Il calendario del 2016 presentato a Gioia Tauro

## Crotone "scommette" sulla vela e fa rotta verso un nuovo sviluppo

Diversi gli appuntamenti in programma nel corso dell'anno L'evento-clou a luglio con i campionati europei giovanili

Domenico Latino GIOIA TAURO Per un anno Crotone sarà una sorta di "capitale" della vela italiana ed internazionale. Nella sala riunioni dell' Authority di Gioia Tauro, il progetto "Crotone città della vela" che, nel corso dell'anno, vedrà il porto pitagorico protagonista di un ricco programma di regate e allenamenti che vedrà impegnati velisti nazionali e stranieri. Presenti al tavolo dei relatori, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** gioiese, Andrea Agostinelli; il presidente della Camera di Commercio di Crotone, Alfio Pugliese e il presidente del Club velico Crotone, Francesco Verri.

Ad aprire la presentazione il comandante Agostinelli il quale si è detto soddisfatto di poter parlare con orgoglio di «una realtà espressione di grande passione ed entusiasmo, frutto di un network che vede insieme le forze positive di una città - dalle istituzioni al mondo associazionistico e al tessuto economico cittadino - e capace di veicolare valori di educazione ma anche l'eccellenze dell' intere regione, grazie alle numerose presenze che riuscirà a registrare.

«Il porto di Crotone - ha continuato - ha una sua chiara identità all' interno del nostro sistema portuale: a breve licenzieremo il Piano regolatore portuale che è il frutto del miglior compromesso possibile, concluso dopo un lungo percorso istruttorio. Grazie a questo strumento urbanistico saranno meglio definite le banchine, sarà potenziata la destinazione crocieristica del porto e sarà altresì coordinato il suo rapporto con la città e, non ultimo, sarà valorizzato il porto vecchio».

A sottolineare l'impegno di Unioncamere Calabria è stato Pugliese che ha parlato di una «iniziativa che riceverà molta attenzione da parte di tutto il sistema camerale. D' altra parte, grazie alla vela avremo una vetrina eccellente nel circuito internazionale, merita, quindi, la nostra massima attenzione e il miglior coordinamento regionale per promuovere, a 360 gradi, l' intero territorio». L' avvocato Verri ha infine raccontato, non senza emozione, la storia della vela a Crotone che ha avuto inizio nel 2012: «Tutto è nato perché un gruppo di famiglie ha pensato di offrire, attraverso la passione per questo sport e per il mare, un percorso educativo ai propri figli - ha spiegato -. All' inizio, non avevamo neanche una spiaggia attrezzata: poi, nel 2013, grazie anche al forfait di Manfredonia, ci siamo ritrovati ad ospitare la più importante regata classe Laser. Fu un successo che ci ha portati ad essere oggi la sede ufficiale dei Campionati Europei di vela giovanile 2016. Del resto, Crotone gode di specifici punti di forza - ha sottolineato Verri - parlo del clima caldo, soleggiato e ventoso tutto l' anno. Abbiamo una laguna blu movimentata da particolari onde favorevoli a questo sport. Non ci manca nulla, bisogna solo migliorare i servizi base e continueremo a crescere a ritmo elevato. Con il supporto delle istituzioni, abbiamo creato un sistema di eventi, all' interno di un circuito positivo che è espressione di realtà eccellenti tutte calabresi».3.



Infrastrutture. Il progetto assieme ai comuni di Santo Stefano e Sant'Agata

## «Un polo portuale dei Nebrodi», l'idea lanciata da Capo d'Orlando

È un Polo portuale l'ipotesi che si profila per le tre strutture che nel prossimo futuro saranno realizzate nell'area dei Nebrodi. L'idea è stata lanciata dai tre sindaci interessati e cioè Enzo Sindoni per Capo d'Orlando, Carmelo Sottile per Sant'Agata di Militello e Francesco Re per Santo Stefano di Camastra. I primi cittadini, dopo il primo incontro del settembre scorso, si incontreranno a breve per studiare le strategie operative del Polo in un territorio vocale anche alla pesca. Anche se a Capo d'Orlando, a differenza di Sant'Agata di Militello e Santo Stefano di Camastra, l'economia ittica è sensibilmente ridotta ed è rimasta una piccola flotta, composta solo da cooperative di pescatori locali con la dotazione di piccole imbarcazioni. Santo Stefano è l'unico dei tre porti ancora sulla carta poiché gli altri due, quello di Capo d'Orlando e quello di Sant'Agata di Militello sono in via di completamento. I lavori di quest'ultimo porto hanno incontrato in questi mesi alcuni stop per vicende burocratiche mentre per quello di Santo Stefano si è alla fase conclusiva di scelta del partner privato. Ma non è solo la pesca che spinge i tre sindaci a fare sistema perché c'è in ballo anche la creazione di un Polo Portuale Turistico che possa offrire centinaia di posti barche al mondo del diportismo e della vela. Non per niente il porto paladino è seguito con interesse da riviste specializzate nel mondo velico. La realizzazione delle tre strutture permetterà una complessiva offerta di oltre duemila posti al diportismo turistico che è in costante ascesa nel Mediterraneo. «La struttura di Capo d'Orlando - spiega il sindaco Enzo Sindoni - verrà ultimata prima di quanto si possa credere ed è mio auspicio che altrettante velocità abbiano gli iter di Sant'Agata e Santo Stefano di Camastra. Il nostro polo turistico portuale, sarà orgoglio della Sicilia e ci permetterà di essere molto concorrenziali in questo tipo di mercato e quindi di richiamare flussi turistici consistenti sull'intero territorio»



Investimenti

## Un Comitato ripropone l'istituzione della Zfu

È possibile attirare investimenti esteri anche nella Valle del Mela? Se lo sta chiedendo un gruppo di imprenditori e professionisti che si sta costituendo in un comitato. Una "Zona franca urbana" per rilanciare la zona industriale da affiancarsi al progetto del Porto Franco richiamato anche dal presidente dell' **autorità portuale** De Simone.

«Il comprensorio del Mela come la Silicon Valley non è solo un sogno - sostengono i membri del comitato. Già in altre parti d' Italia, grazie ai finanziamenti ottenuti per la creazione di Zfu, è stato possibile vivacizzare l' economia.

Il nostro obiettivo è rimettere al centro del dibattito l' unico mezzo concreto per attrarre investimenti, ossia la detassazione e decontribuzione di cui beneficiano le imprese ricadenti nella Zfu» 3(l.f.

)

Milazzo

### Domani la conferenza dei servizi decisiva per il megastore Lidl

La conferenza dei servizi, che si terrà domani mattina alle 10, è l'ultimo step prima della delibera del consiglio comunale. L'obiettivo è autorizzare la costruzione di un megastore Lidl di circa 10.000 mq in viale Garibaldi, a ridosso della Marina. Il progetto è stato presentato dalla società di gestione del sito, la Sogefi, che ha già ottenuto il parere favorevole della commissione urbanistica. La conferenza sarà presieduta dal sindaco e avrà come relatori il presidente della commissione urbanistica, il consigliere comunale incaricato per il territorio e il rappresentante della Sogefi. La conferenza dei servizi è un momento cruciale per il progetto, in quanto consente di chiarire i dubbi e risolvere le criticità prima della delibera del consiglio comunale. La Sogefi ha già ottenuto il parere favorevole della commissione urbanistica, ma la conferenza dei servizi è necessaria per il parere delle altre commissioni e per il parere del sindaco. La conferenza dei servizi si terrà in aula consiliare alle 10 di mattina. Il consiglio comunale si riunirà il giorno successivo per deliberare sull' autorizzazione del progetto. La Sogefi ha già ottenuto il parere favorevole della commissione urbanistica, ma la conferenza dei servizi è necessaria per il parere delle altre commissioni e per il parere del sindaco. La conferenza dei servizi si terrà in aula consiliare alle 10 di mattina. Il consiglio comunale si riunirà il giorno successivo per deliberare sull' autorizzazione del progetto.



### Formica riapre la Marina Garibaldi Isola pedonale solo nel weekend

La Marina Garibaldi di Milazzo è stata riaperta al traffico pedonale solo nei weekend. Il sindaco Formica ha deciso di riaprire l'isola pedonale per favorire il turismo e la vita sociale. La Marina Garibaldi è una zona turistica importante di Milazzo, ma era stata chiusa al traffico pedonale per un periodo di tempo. Il sindaco Formica ha deciso di riaprire l'isola pedonale solo nei weekend, per favorire il turismo e la vita sociale. La Marina Garibaldi è una zona turistica importante di Milazzo, ma era stata chiusa al traffico pedonale per un periodo di tempo. Il sindaco Formica ha deciso di riaprire l'isola pedonale solo nei weekend, per favorire il turismo e la vita sociale.



### Un Comitato ripropone l'istituzione della Zfu

Un gruppo di imprenditori e professionisti ha costituito un comitato per riproporre l'istituzione di una Zona Franca Urbana (Zfu) nella Valle del Mela. Il comitato ha l'obiettivo di attirare investimenti esteri e rilanciare l'economia della zona. Il comitato ha già ottenuto il parere favorevole della commissione urbanistica e sta attendendo la conferenza dei servizi. Il comitato ha l'obiettivo di attirare investimenti esteri e rilanciare l'economia della zona. Il comitato ha già ottenuto il parere favorevole della commissione urbanistica e sta attendendo la conferenza dei servizi.

### Autore trovato morto sull'arenile di Lomazzo

È stato trovato il corpo di un autore di un'opera d'arte morta sull'arenile di Lomazzo. Il corpo è stato trovato in un'area di scavi. Le autorità stanno indagando sulle circostanze della morte. Il corpo è stato trovato in un'area di scavi. Le autorità stanno indagando sulle circostanze della morte.

### Il Comune propone due giornate di eventi

Il Comune di Milazzo propone due giornate di eventi per celebrare un'occasione importante. Le giornate di eventi saranno dedicate a iniziative culturali e sportive. Il Comune di Milazzo propone due giornate di eventi per celebrare un'occasione importante. Le giornate di eventi saranno dedicate a iniziative culturali e sportive.



## Di Maio: «No hotspot nel porto di Augusta»

Il vicepresidente della Camera: «Stopperebbe lo sviluppo»

**AUGUSTA.** La presenza di un centro di accoglienza permanente per l'identificazione dei migranti all'interno del porto sarebbe incompatibile con l'importante ruolo che il governo ha, di recente, assegnato allo scalo megarase.

Lo sostiene il sindaco, Cettina Di Pietro, la cui contraria posizione alla realizzazione dell'hotspot è sostenuta dal vice presidente della Camera Luigi Di Maio. Il deputato nazionale del M5S ha, infatti, presentato sull'argomento un'interrogazione a risposta scritta ai ministri dell'Interno e dei Trasporti e Infrastrutture. Ne da notizia il capo dell'amministrazione comunale di Augusta.

«La decisione di costruire un hot spot nel porto commerciale - sottolinea Di Pietro - vedrebbe fortemente ridimensionate le prospettive di sviluppo economico oltre a non garantire i livelli di sicurezza necessari. Tale decisione è ancora più incomprensibile dopo l'assegnazione ad Augusta della sede di **Autorità di sistema portuale** per la Sicilia orientale». Il vice presidente della Camera dei deputati nell'interrogazione ripercorre l'iter riguardante la prevista creazione del centro. Di Maio ricorda che il 2 novembre 2015 è stato pubblicato sul sito internet del ministero dell'Interno il "bando di gara per l'affidamento in 2 lotti per le strutture di attendamento per l'accoglienza dei migranti nei porti di Taranto e Augusta. «Si tratterebbe in particolare - scrive il deputato grillino - di un bando di forniture emanato dal dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione concernente la "procedura aperta per l'affidamento in 2 lotti della fornitura e posa in opera, comprensiva di trasporto, installazione, montaggio e manutenzione di strutture di attendamento per accoglienza dei migranti nei 2 scali». Come evidenzia l'interrogante il ministero dell'Interno starebbe provvedendo a individuare e attrezzare, in conformità a quanto stabilito dalla cosiddetta «agenda Juncker» in materia di immigrazione, le aree per la collocazione dei punti di sbarco e identificazione dei migranti, chiamati hotspot.

Luigi Di Maio sostiene che il bando sarebbe stato emanato senza la preventiva e necessaria **autorizzazione** dell'**Autorità portuale** di Augusta la costruzione delle strutture.

«Occorre peraltro considerare - aggiunge Di Maio - che le aree sarebbero interessate da concessioni a soggetti privati che non risulterebbero, al momento, essere state revocate. Inoltre, non potrebbero essere avviati i cantieri previsti per i prossimi mesi per la realizzazione di progetti già appaltati e finanziati, con la conseguente perdita di finanziamenti già previsti». Nell'interrogazione il parlamentare



## - segue

---

pentastellato rammenta che allo stato attuale l' hotspot violerebbe diversi articoli della legge 84 del 1994 sulle autorità portuali. Fa inoltre riferimento al fascicolo aperto dalla Procura della Repubblica di Siracusa sulla realizzazione del centro. Si tratta, ricordiamo, di un atto conseguente all' esposto presentato lo scorso novembre dal deputato regionale del Ndc, Vincenzo Vinciullo. Al ministro dell' Interno, Angelino Alfano, Di Maio chiede se sia stata chiesta l' autorizzazione dell' Autorità portuale di Augusta e, in caso positivo, se l' abbia ottenuta prima dell' emissione del bando. Il vicepresidente della Camera invita Alfano a vagliare la possibilità qualora tale autorizzazione non sia stata richiesta, non sia stata concessa o sia stata negata, di agire in autotutela sospendendo qualsiasi procedura e verificando la possibilità di ritiro del bando.

Augusta

## Zappulla: «Rilanciare l'Arsenale»

«La scelta di ridurre le attività lavorative di Marinarsen di Augusta si muove in singolare contraddizione con la decisione assunta dal Consiglio dei ministri di individuare ad Augusta la sede della nuova **Autorità portuale di distretto della Sicilia orientale**». Lo dice il parlamentare nazionale del Pd, Pippo Zappulla che ha presentato ieri un'interrogazione al ministro della Difesa, Roberta Pinotti con cui chiede quali iniziative intenda assumere per rilanciare l'Arsenale di Augusta sia in direzione di un aumento sensibile dei carichi di lavoro, sia per l'adeguamento della pianta organica, con particolare riguardo per i profili tecnici, ed il corrispondente investimento in aggiornamento e riqualificazione professionale. «L'Arsenale - aggiunge il parlamentare che domani mattina visiterà Marinarsen - rischia un lento declino e impoverimento professionale e occupazionale, una realtà che ha una pianta organica approvata di 334 unità mentre in attività ce ne sono realmente 250. Da più di dieci anni, infatti, molte lavorazioni sono state incomprensibilmente spostate in altri siti».

**Cronaca di Siracusa** 43

### Melilli, la vertenza «Versalis» approda in aula

Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...



**IN BRFTV**

**Quasi il mille euro per gli lavoratori della Versalis**

**Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...**

### Augusta, divampa la polemica sull'«hot sport»

Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...

### Lettera on line dei cantatori Al via il servizio ad Augusta

Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...

### Lentini, il prefetto Gradone: «Collaborare per la legalità»

Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...

### Presentato il budget 2016 per la Sicilia

Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...

### Il ministro ha respinto l'eccezione di inammissibilità presentata dal sindacato. Terminata l'attesa dei giorni di vacanza...



## Servizi tecnico-nautici, liberalizzazione respinta

Bruxelles - Lunedì la commissione Trasporti del Parlamento europeo ha respinto la norma proposta dalla Commissione europea sulla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici (rimorchio, bunkeraggio, l'ormeggio e il pilotaggio) in tutta l'Unione europea

**Bruxelles - Lunedì la commissione Trasporti del Parlamento europeo ha respinto** la norma proposta dalla Commissione europea sulla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici (rimorchio, bunkeraggio, l'ormeggio e il pilotaggio) in tutta l'Unione europea.

**Per i deputati di Bruxelles**, sono infatti i porti stessi a dover decidere come i servizi portuali debbano essere organizzati nei loro locali, «per garantire la sicurezza delle operazioni». Una considerazione, dicono dal Parlamento europeo, elaborata dopo lunghe discussioni con terminalisti e rappresentanti dei lavoratori. La commissione Trasporti sottolinea a questo proposito la varietà di porti europei comprende diversi modelli per l'organizzazione di questi servizi.

**Pertanto**, il Parlamento ha modificato la proposta della Commissione, stabilendo che i «modelli di gestione portuale stabiliti a livello nazionale dagli Stati membri possono essere mantenuti».

## Clima: Ue, trasporti marittimi nuova sfida taglia-Co2

Ong e eurodeputati affilano armi, in arrivo proposta su Ets

31 gennaio, 20:36



(di Chiara Spegni). (ANSA) - BRUXELLES, 31 GEN - Saranno i trasporti marittimi il prossimo dossier 'bollente' sul fronte della lotta ai cambiamenti climatici, che le istituzioni europee affronteranno nei prossimi mesi. Lasciato fuori dall'accordo di Parigi, se fosse un Paese questo comparto avrebbe un valore di emissioni che si colloca fra quello della Germania e quello del Giappone. Nell'Ue è l'unico settore dei trasporti che non contribuisce al target di riduzione di gas serra, nonostante la CO2 del comparto sia aumentata del 48% fra il 1990 e il 2008. Per questo ora gli occhi di Commissione europea, Parlamento e ambientalisti sono puntati sulla prossima riunione dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) ad aprile, perché si decida ad assumere un impegno taglia-CO2 e adotti provvedimenti. "Sia l'Imo che l'associazione europea degli armatori vogliono collaborare dopo Parigi, ma per ora si fermano al livello di buone intenzioni" riferiscono fonti Ue. Il primo ad esserne cosciente è il commissario europeo al clima, Miguel Arias Cañete, secondo cui "se non verranno assunte misure di mercato a livello globale, avremo un problema". Con la diplomazia al lavoro, all'esecutivo Ue per ora le bocche sono cucite su un eventuale 'piano B', in caso di sconfitta alla prossima riunione dell'Imo. Eurodeputati e ambientalisti però non intendono perdere altro tempo e affilano le armi. "É impossibile raggiungere il target di Parigi senza il contributo dei trasporti marittimi" ricorda Sotiris Raptis, degli ambientalisti di Transport & Environment. "L'Ue deve agire ora e regolare le sue emissioni, allo stesso tempo facendo pressione sull'Imo" sottolinea Raptis. L'occasione d'oro da cogliere nelle prossime settimane a Bruxelles è la proposta di riforma del mercato europeo della CO2 (Ets), che vede la commissione ambiente leader del dossier. "Speriamo nella riunione dell'Imo ad aprile, ma nel frattempo adottiamo il principio di precauzione: stiamo studiando la possibilità di includere i trasporti marittimi nell'Ets" riferisce all'ANSA José Inácio Faria, eurodeputato portoghese del gruppo dei liberali (Alde) ed ex relatore delle nuove regole sul monitoraggio delle emissioni di tutte le navi che usano i porti Ue, in vigore nel 2018. La modifica legislativa per il mercato europeo della CO2 non sarebbe di poco conto, ma è l'unica opportunità a portata di mano e "i gruppi politici su questo tema risultano abbastanza allineati, ad eccezione dei conservatori" spiega Faria. "Una maggioranza al Parlamento europeo c'è già" confermano fonti Ue, che nell'iter della riforma dell'Ets vedono probabili ostacoli a livello di Consiglio. Nel secondo semestre a guidarlo sarà Malta, ma da questo Paese, caratterizzato da una grande flotta, ci si attende "un approccio costruttivo" concludono le fonti comunitarie. (ANSA).

## Autostrade del Mare e sviluppi i due fronti d'azione di RAM

**A fianco del progetto europeo dell'Ecobonus gli interventi italiani sulla catena logistica – La visione strategica della rete cargo e della governance portuale**



ROMA – Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., società di servizi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con 15 risorse di ruolo specializzate nella gestione degli incentivi a favore dell'intermodalità e nella progettazione e programmazione europea, è il soggetto attuatore a livello nazionale del programma "Autostrade del Mare". Ad un mese dall'approvazione della Legge di Stabilità 2016, che ha stanziato importanti risorse per il trasporto intermodale, vogliamo approfondire la tematica con il presidente di RAM, l'ingegner Antonio Cancian.

**L'Unione europea ha stabilito che la procedura seguita dall'Italia con l'Ecobonus è una procedura che l'UE stessa adotterà per tutti i paesi europei. Ciò rappresenta una soddisfazione per il nostro paese perché ricordiamo che tale contributo fu, negli ultimi anni, ritenuto aiuto di Stato dall'UE e conseguentemente sospeso. Ci conferma che l'Unione Europea sta andando in questa direzione? A che punto siamo?**

Attualmente stiamo lavorando su due fronti al fine di dare certezza, giuridica ed economica, alle importanti scelte in tema di intermodalità compiute dal Ministro Delrio. Da una parte, infatti, Rete Autostrade Mediterranee si è vista aggiudicare un progetto di importanza strategica e di carattere transnazionale, che coinvolge i Ministeri dei Trasporti di Francia, Spagna e Portogallo, cofinanziato dall'Unione Europea e denominato "Eurobonus". Tale progetto consiste in uno studio di fattibilità per l'attivazione di incentivi per l'utilizzo delle Autostrade del mare in Atlantico e nel Mediterraneo, usando come base il modello italiano. Dall'altra parte, a livello nazionale, il Ministro Delrio è riuscito ad ottenere uno storico stanziamento di 200 mln. di euro nella Legge di Stabilità 2016 per il triennio 2016-2018, sotto forma di incentivi diretti agli operatori della catena logistica che scelgono la modalità marittima e ferroviaria per il trasporto cargo.

Le due linee d'azione procedono parallele e, soprattutto, si basano sull'evidenza empirica del successo che ebbe l'incentivo "Ecobonus" nel periodo in cui fu in vigore in Italia, dal 2007 al 2010: in quegli anni si registrò un incremento dell'utilizzo delle Autostrade del Mare del 22,3% con una diminuzione significativa dei costi sociali generati dalla congestione stradale.

**Su questo tema come si sta muovendo Ram? Dalle notizie che sono circolate risulta che l'Italia dovrebbe ricevere l'autorizzazione a ripartire con l'Ecobonus o Marebonus anche prima che l'UE stabilisca di farlo a livello europeo. Cosa si prevede in questo senso? L'incentivo sarà autorizzato o finanziato dall'Unione Europea?**

Sono due, come detto più sopra, i livelli su cui lavoriamo: a livello nazionale fin da subito e, parallelamente, a livello europeo nel solco della procedura avviata, con l'esigenza che poi i due piani si integrino.

Per quanto riguarda il "Marebonus", che trova copertura nella legge di Stabilità recentemente approvata (45,4 milioni per il 2016, 44,1 per il 2017 e 48,9 per il 2018), RAM in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta predisponendo il decreto attuativo che specificherà le modalità di erogazione e i requisiti richiesti per l'accesso a tale sovvenzione. Ovviamente tale schema di decreto ministeriale sarà notificato preliminarmente alla DG Competition della Commissione Europea al fine di ottenere il parere di compatibilità rispetto alla normativa sugli Aiuti di Stato. Credo tuttavia in un riscontro favorevole dell'organo esecutivo europeo, anche considerato che stiamo lavorando a fianco della Commissione e degli altri Stati membri sul versante "Eurobonus", progetto che, come le dicevo, include altresì la definizione di un quadro legale e normativo per l'attivazione di uno schema di incentivo per lo Short Sea Shipping che sia in linea con l'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

## - segue

---

Mi permetto di fare una riflessione aggiuntiva su questa tematica. Se veramente si vuole, a livello europeo, sostenere una politica dei trasporti intermodale, sostenibile, tesa a decongestionare la strada e a promuovere la coesione tra le regioni periferiche dell'Unione, bisogna fare i conti con la fotografia attuale del Sistema Mare.

La carenza di interconnessioni di ultimo miglio tra assi e nodi a livello infrastrutturale ed infostrutturale, la debolezza delle soluzioni intermodali nelle comunità portuali italiane e la drastica diminuzione del prezzo del petrolio sono tutti fattori per cui diventa sempre più difficile per il trasporto intermodale competere con il tutto strada. Proprio per questa serie di fattori ritengo che gli incentivi diretti rappresentino uno strumento efficace ed immediato teso a sostenere la quota di trasporto merci che transita per la modalità marittima e quella ferroviaria.

**Per sviluppare le Autostrade del Mare qualche tempo fa lei ha richiamato l'attenzione sulla necessità, prioritaria, anche rispetto alla concessione degli incentivi, di creare pari condizioni nelle varie modalità di trasporto e di realizzare progetti integrati affinché questi possano essere sostenibili sotto i profili ambientale, sociale ed economico. Ritiene che nel nostro paese si sia sviluppata una consapevolezza in questo senso? Ed in Europa?**

Ritengo che gli incentivi siano solo uno degli strumenti finalizzati a favorire il trasporto intermodale e, per quanto di mia competenza, a promuovere il trasporto marittimo di corto raggio nel quadro globale delle nuove grandi rotte transoceaniche.

Le Autostrade del Mare sono un concetto ampio che implica anche una visione strategica della struttura produttiva del paese, dei futuri mercati di espansione e di politiche infrastrutturali per i porti e l'hinterland, esattamente come rappresentato nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica".

Mi spiego meglio. Il successo delle Autostrade del Mare passa sia dall'approvazione del Marebonus che dalla fondamentale riforma della governance delle autorità portuali appena varata. Il successo delle Autostrade del Mare passa attraverso l'attivazione di nuove linee e di nuove iniziative con l'area del Mar Nero, della Turchia, dell'area emiratina e soprattutto con l'Iran, quali nuovi mercati di sbocco per le nostre imprese. Il successo delle Autostrade del Mare dipende altresì dalla realizzazione di progetti infrastrutturali sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale ed economico: in concreto, gli interventi devono avere carattere intermodale, mettendo in comune la modalità stradale, quella ferroviaria e quella marittima; devono possedere carattere interconnettivo, focalizzandosi sui collegamenti di "ultimo miglio" infra e infostrutturali tra i corridoi/assi TEN-T ed i nodi core e che prolunghino tali corridoi anche ai Paesi terzi e, da ultimo, tali interventi devono integrare la dimensione trasportistica, con quella delle telecomunicazioni e quella energetica.

Questi concetti sono ripresi nel "Piano Strategico della Portualità e della Logistica" coerentemente alla linee guida espresse a livello europeo. Sono pertanto sicuro che esista una consapevolezza generale su tali tematiche, il che si tradurrà in attività concrete di grande impatto sulla competitività logistica del paese e, più in generale, sull'intero sistema economico italiano.

**Cinzia Garofoli**

## Autostrade del Mare e sviluppi i due fronti d'azione di RAM

*A fianco del progetto europeo dell'Ecobonus gli interventi italiani sulla catena logistica  
La visione strategica della rete cargo e della governance portuale*

ROMA Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., società di servizi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con 15 risorse di ruolo specializzate nella gestione degli incentivi a favore dell'intermodalità e nella progettazione e programmazione europea, è il soggetto attuatore a livello nazionale del programma Autostrade del Mare. Ad un mese dall'approvazione della Legge di Stabilità 2016, che ha stanziato importanti risorse per il trasporto intermodale, vogliamo approfondire la tematica con il presidente di RAM, l'ingegner Antonio Cancian. L'Unione europea ha stabilito che la procedura seguita dall'Italia con l'Ecobonus è una procedura che l'UE stessa adotterà per tutti i paesi europei. Ciò rappresenta una soddisfazione per il nostro paese perché ricordiamo che tale contributo fu, negli ultimi anni, ritenuto aiuto di Stato dall'UE e conseguentemente sospeso. Ci conferma che l'Unione Europea sta andando in questa direzione? A che punto siamo? Attualmente stiamo lavorando su due fronti al fine di dare certezza, giuridica ed economica, alle importanti scelte in tema di intermodalità compiute dal Ministro Delrio. Da una parte, infatti, Rete Autostrade Mediterranee si è vista aggiudicare un progetto di importanza strategica e di carattere transnazionale, che coinvolge i Ministeri dei Trasporti di Francia, Spagna e Portogallo, cofinanziato dall'Unione Europea e denominato Eurobonus. Tale progetto consiste in uno studio di fattibilità per l'attivazione di incentivi per l'utilizzo delle Autostrade del mare in Atlantico e nel Mediterraneo, usando come base il modello italiano. Dall'altra parte, a livello nazionale, il Ministro Delrio è riuscito ad ottenere uno storico stanziamento di 200 mln. di euro nella Legge di Stabilità 2016 per il triennio 2016-2018, sotto forma di incentivi diretti agli operatori della catena logistica che scelgono la modalità marittima e ferroviaria per il trasporto cargo. Le due linee d'azione procedono parallele e, soprattutto, si basano sull'evidenza empirica del successo che ebbe l'incentivo Ecobonus nel periodo in cui fu in vigore in Italia, dal 2007 al 2010: in quegli anni si registrò un incremento dell'utilizzo delle Autostrade del Mare del 22,3% con una diminuzione significativa dei costi sociali generati dalla congestione stradale. Su questo tema come si sta muovendo Ram? Dalle notizie che sono circolate



---

risulta che l'Italia dovrebbe ricevere l'autorizzazione a ripartire con l'Ecobonus o Marebonus anche prima che l'UE stabilisca di farlo a livello europeo. Cosa si prevede in questo senso? L'incentivo sarà autorizzato o finanziato dall'Unione Europea? Sono due, come detto più sopra, i livelli su cui lavoriamo: a livello nazionale fin da subito e, parallelamente, a livello europeo nel solco della procedura avviata, con l'esigenza che poi i due piani si integrino. Per quanto riguarda il Marebonus, che trova copertura nella legge di Stabilità recentemente approvata (45,4 milioni per il 2016, 44,1 per il 2017 e 48,9 per il 2018), RAM in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta predisponendo il decreto attuativo che specificherà le modalità di erogazione e i requisiti richiesti per l'accesso a tale sovvenzione. Ovviamente tale schema di decreto ministeriale sarà notificato preliminarmente alla DG Competition della Commissione Europea al fine di ottenere il parere di compatibilità rispetto alla normativa sugli Aiuti di Stato. Credo tuttavia in un riscontro favorevole dell'organo esecutivo europeo, anche considerato che stiamo lavorando a fianco della Commissione e degli altri Stati membri sul versante Eurobonus, progetto che, come le dicevo, include altresì la definizione di un quadro legale e normativo per l'attivazione di uno schema di incentivo per lo Short Sea Shipping che sia in linea con l'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Mi permetto di fare una riflessione aggiuntiva su questa tematica. Se veramente si vuole, a livello europeo, sostenere una politica dei trasporti intermodale, sostenibile, tesa a decongestionare la strada e a promuovere la coesione tra le regioni periferiche dell'Unione, bisogna fare i conti con la fotografia attuale del Sistema Mare. La carenza di interconnessioni di ultimo miglio tra assi e nodi a livello infrastrutturale ed infostrutturale, la debolezza delle soluzioni intermodali nelle comunità portuali italiane e la drastica diminuzione del prezzo del petrolio sono tutti fattori per cui diventa sempre più difficile per il trasporto intermodale competere con il tutto strada. Proprio per questa serie di fattori ritengo che gli incentivi diretti rappresentino uno strumento efficace ed immediato teso a sostenere la quota di trasporto merci che transita per la modalità marittima e quella ferroviaria. Per sviluppare le Autostrade del Mare qualche tempo fa lei ha richiamato l'attenzione sulla necessità, prioritaria, anche rispetto alla concessione degli incentivi, di creare pari condizioni nelle varie modalità di trasporto e di realizzare progetti integrati affinché questi possano essere sostenibili sotto i profili ambientale, sociale ed economico. Ritengo che nel nostro paese si sia sviluppata una consapevolezza in questo senso? Ed in Europa? Ritengo che gli incentivi siano solo uno degli strumenti finalizzati a favorire il trasporto intermodale e, per quanto di mia competenza, a promuovere il trasporto marittimo di corto raggio nel quadro globale delle nuove grandi rotte transoceaniche. Le Autostrade del Mare sono un concetto ampio che implica anche una visione strategica della struttura produttiva del paese, dei futuri mercati di espansione e di politiche infrastrutturali per i porti e l'hinterland, esattamente come rappresentato nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Mi spiego meglio. Il successo delle Autostrade del Mare passa sia dall'approvazione del Marebonus che dalla fondamentale riforma della governance delle autorità portuali appena varata. Il successo delle Autostrade del Mare passa attraverso l'attivazione di nuove linee e di nuove iniziative con l'area del Mar Nero, della Turchia, dell'area emiratina e soprattutto con l'Iran, quali nuovi mercati di sbocco per le nostre imprese. Il successo delle Autostrade del Mare dipende altresì dalla realizzazione di progetti infrastrutturali sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale ed economico: in concreto, gli interventi devono avere carattere intermodale, mettendo in comune la modalità stradale, quella ferroviaria e quella marittima; devono possedere carattere interconnettivo, focalizzandosi sui collegamenti di ultimo miglio infra e infostrutturali tra i corridoi/assi TEN-T ed i nodi core e che prolunghino tali corridoi anche ai Paesi terzi e, da ultimo, tali interventi devono integrare la dimensione trasportistica, con quella delle telecomunicazioni e quella energetica. Questi concetti sono ripresi nel Piano Strategico della Portualità e della Logistica coerentemente alle linee guida espresse a livello europeo. Sono pertanto sicuro che esista una consapevolezza generale su tali tematiche, il che si tradurrà in attività concrete di grande impatto sulla competitività logistica del paese e, più in generale, sull'intero sistema economico italiano. Cinzia Garofoli



## Terminal reefer, il Tirreno guida la classifica

Genova e Livorno i porti che si stanno spartendo la maggior parte del traffico

Genova - Che cosa rimane della rete di moli per i prodotti deperibili, che normalmente prendevano il nome di terminal frutta, lungo le banchine italiane? E che cosa è diventata oggi la logistica portuale dei cosiddetti refrigerati? In Italia il mare Tirreno rimane il punto di riferimento, ma la mappa dei porti e soprattutto dei terminal è cambiata, adeguandosi alla mutazione della flotta: spariscono le navi tradizionali specializzate in trasporto di frutta e prodotti deperibili, **aumentano le prese elettriche sulle navi portacontainer per ospitare i contenitori refrigerati**, diventati ormai protagonisti di questo tipo di mercato.

«I terminal frutta sopravvissuti nei porti italiani - **dice Marcello Debellini, general manager del Clerici Logistic Group, che fa capo a Alfonso Clerici** - sono quattro, ma soltanto due di questi accolgono ancora navi sulle proprie banchine. La flotta Chiquita tocca Vado Ligure e Civitavecchia, mentre altri due terminal attrezzati con banchine e magazzini a temperatura controllata sono operativi a Livorno e Ravenna». Questi ultimi ricevono ormai la merce soltanto da terra, svolgendo quindi di fatto un'attività di smistamento analoga ai terminal retroportuali. Il destino di uno dei due terminal portuali che ancora svolgono il loro mestiere, ossia quello di Vado, è appeso alle decisioni di Apm, la compagnia terminalistica del gruppo Maersk che ha recentemente rilevato l'attività dalla famiglia Orsero, per creare sinergie **con il vicino hub container in costruzione. Attualmente la struttura sembra sovradimensionata rispetto alle necessità**. Ha una capacità di 20 mila pallets e ne ospita in media 3 mila. Sparite altre realtà importanti, da Genova a Salerno a Trieste. A Genova e Trieste i terminal sono stati rilevati dal gruppo Gavio che li ha dedicati a altre attività. A Livorno il terminal reefer, una struttura nata appena nel 2011, ma già obsoleta, non riesce a uscire dalla propria crisi e dal peso dei debiti.

# The Medi Telegraph

---

La Compagnia portuale porta avanti l'attività, in parte utilizzando la struttura da centro per i container reefer che sbarcano in altri terminal e che qui vengono svuotati, in parte accogliendo merce non refrigerata, come la cellulosa. L'obiettivo sarebbe vendere tutto, ma occorre trovare un compratore che piaccia anche alle banche creditrici e il momento non è il migliore per farlo.

Sull'altro fronte, si stanno invece attrezzando i terminal container. In questo caso, i porti che si stanno spartendo il traffico sono soprattutto Genova e Livorno. Il terminal più attrezzato del paese è il Vte di Prà-Voltri. Nel 2013 sono state aggiunte 360 prese (plug) che hanno portato la capacità totale del parco reefer a 1384. A Genova sta investendo in questo settore anche il Sech di Calata Sanità. «Nel 2014 -**spiega Marco Ghia, responsabile commerciale del terminal** - avevamo 150 prese. Visto l'andamento del mercato siamo saliti prima a 220 e negli ultimi giorni a 240 prese. Nel 2016 costruiremo quattro torri frigo che ci permetteranno di razionalizzare l'operatività dell'area, arrivando a impilare i container fino al terzo o quarto tiro, e di monitorare in maniera puntuale la temperatura all'interno dei container. L'impianto sarà predisposto per aggiungere rapidamente altre quattro torri, se il mercato lo richiede, arrivando a un'offerta di circa 450 prese». A Livorno, dove il terminal Darsena Toscana (Tdt), che fa capo come il Sech a Gip (Gruppo investimenti portuali) di Luigi Negri, esiste già una grande area reefer dotata di circa 800 plug. **Ma ormai prese per i container refrigerati sono presenti in tutti i terminal italiani del settore contenitori.**

Con lo sviluppo del trasporto refrigerato su container, acquisiscono importanza le aree retroportuali, come il La Spezia Reefer Centre su cui hanno puntato il gruppo Contship e Clerici Logistic (società che era uscita dal settore portuale vendendo i terminal frutta di Genova, Trieste e Salerno). Anche a Venezia si sta sviluppando il Venice Green Terminal, con attività di gestione retroportuale dei container. A Genova l'attività di questo tipo è limitata a causa della mancanza di spazi. **Alle spalle di Livorno, l'attività retroportuale in questo settore è svolta dalla cooperativa Cft all'interporto di Guasticce.**

«Anche gli interporti - **spiega l'esperto Alessandro Ricci, già presidente dell'interporto di Bologna e dell'Unione interporti riuniti** - si sono adeguati allo sviluppo marittimo della catena del freddo. Realtà importanti sono presenti, ad esempio, a Parma, Bologna e Novara».

## Terminal reefer, il Tirreno guida la classifica

Che cosa rimane della rete di moli per i prodotti deperibili, che normalmente prendevano il nome di terminal frutta, lungo le banchine Italiane? E che cosa è diventata oggi la logistica portuale dei cosiddetti refrigerati? In Italia il mare Tirreno rimane il punto di riferimento, ma la mappa dei porti e soprattutto dei terminal è cambiata, adeguandosi alla mutazione della flotta: spariscono le navi tradizionali specializzate in trasporto di frutta e prodotti deperibili, aumentano le prese elettriche sulle navi portacontainer per ospitare i contenitori refrigerati, diventati ormai protagonisti di questo tipo di mercato. «I terminal frutta sopravvissuti nei porti italiani - dice Marcello Debellini, general manager del Clerici Logistic Group, che fa capo a Alfonso Clerici - sono quattro, ma soltanto due di questi accolgono ancora navi sulle proprie banchine. La flotta Chiquita tocca Vado Ligure e Civitavecchia, mentre altri due terminal attrezzati con banchine e magazzini a temperatura controllata sono operativi a Livorno e Ravenna». Questi ultimi ricevono ormai la merce soltanto da terra, svolgendo quindi di fatto un'attività di smistamento analoga ai terminal retroportuali. Il destino di uno dei due terminal portuali che ancora svolgono il loro mestiere, ossia quello di Vado, è appeso alle decisioni di Apm, la compagnia terminalistica del gruppo Maersk che ha recentemente rilevato l'attività dalla famiglia Orsero, per creare sinergie con il vicino hub container in costruzione. Attualmente la struttura sembra sovradimensionata rispetto alle necessità. Ha una capacità di 20 mila pallets e ne ospita in media 3 mila. Sparite altre realtà importanti, da Genova a Salerno a Trieste. A Genova e Trieste i terminal sono stati rilevati dal gruppo Gavio che li ha dedicati a altre attività. A Livorno il terminal reefer, una struttura nata appena nel 2011, ma già obsoleta, non riesce a uscire dalla propria crisi e dal peso dei debiti. La Compagnia portuale porta avanti l'attività, in parte utilizzando la struttura da centro per i container reefer che sbarcano in altri terminal e che qui vengono svuotati, in parte accogliendo merce non refrigerata, come la cellulosa. L'obiettivo sarebbe vendere tutto, ma occorre trovare un compratore che piaccia anche alle banche creditrici e il momento non è il migliore per farlo. Sull'altro fronte, si stanno invece attrezzando i terminal container. In questo caso, i porti che si stanno spartendo il traffico sono soprattutto Genova e Livorno. Il terminal più attrezzato del paese è il Vte di Prà-Voltri. Nel 2013 sono state aggiunte 360 prese (plug) che hanno portato la capacità totale del parco reefer a 1384. A Genova sta investendo in questo settore anche il Sech di Calata Sanità. «Nel 2014 - spiega Marco Ghia, responsabile commerciale del terminal - avevamo 150 prese. Visto l'andamento del mercato siamo saliti

### LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

## Terminal reefer, il Tirreno guida la classifica

Genova e Livorno i porti che si stanno spartendo la maggior parte del traffico



LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

### LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

## Boom di container refrigerati, produzione +22%

Nel 2015 le vendite hanno raggiunto quota 87 mila teu



LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

LA MAPPA DELLE BANCHINE "SOLARE PER I PRODOTTI DEPERIBILI"

## - segue

---

prima a 220 e negli ultimi giorni a 240 prese. Nel 2016 costruiremo quattro torri frigo che ci permetteranno di razionalizzare l'operatività dell'area, arrivando a impilare i container fino al terzo o quarto tiro, e di monitorare in maniera puntuale la temperatura all'interno del container. L'impianto sarà predisposto per aggiungere rapidamente altre quattro torri, se il mercato lo richiede, arrivando a un'offerta di circa 450 prese» A Livorno, dove il terminal Darsena Toscana (Tdt), che fa capo come il Sech a Gip (Gruppo investimenti portuali) di Luigi Negri, esiste già una grande area reefer dotata di circa 800 plug. Ma ormai prese per i container refrigerati sono presenti in tutti i terminal italiani del settore contenitori. Con lo sviluppo del trasporto refrigerato su container, acquisiscono importanza le aree retroportuali, come il La Spezia Reefer Centre su cui hanno puntato il gruppo Contship e Clerici Logistic (società che era uscita dal settore portuale vendendo i terminal frutta di Genova, Trieste e Salerno). Anche a Venezia si sta sviluppando il Venice Green Terminal, con attività di gestione retroportuale dei container. A Genova l'attività di questo tipo è limitata a causa della mancanza di spazi. Alle spalle di Livorno, l'attività retroportuale in questo settore è svolta dalla cooperativa Cft all'interporto di Guasticce. «Anche gli interporti - spiega l'esperto Alessandro Ricci, già presidente dell'interporto di Bologna e dell'Unione interporti riuniti - si sono adeguati allo sviluppo marittimo della catena del freddo. Realtà importanti sono presenti, ad esempio, a Parma, Bologna e Novara». Alberto Ghiara



## Grimaldi: «Il lavoro a bordo è duro, non tutti se la sentono di continuare»

Genova - Parla Emanuele Grimaldi, numero uno di Confitarma e leader di uno dei più grandi gruppi armatoriali al mondo.

Genova - Fattore culturale e poca informazione. Emanuele Grimaldi è il numero uno di Confitarma, l'associazione degli armatori, ed è a capo di uno dei più grandi gruppi armatoriali al mondo. «Gli ufficiali italiani sono competitivi perché possiedono elevata professionalità. Con il rapporto di cambio con l'euro, poi, sono anche vantaggiosi economicamente. Ma la vita a bordo è dura e molti non se la sentono di continuare».

### **La differenza di costo tra un equipaggio italiano e quello extracomunitario è notevole. Parliamo svantaggiati?**

«Guardi, partiamo da quello che non è vero: uno straniero a bordo delle nostre navi non guadagna 7-800 euro, ma di più. E poi gli italiani sono competitivi, parlo almeno degli ufficiali: esistono gli sgravi del registro internazionale e hanno elevata professionalità».

### **Però gli stranieri a bordo delle nostre navi sono tanti...**

«Noi non vogliamo dare spazio agli stranieri, anzi. Ma anche volendo, non riusciremmo a coprire le esigenze della nostra flotta solo con marittimi italiani. E non siamo gli unici ad avere questo problema: Grecia e Finlandia, ad esempio, devono ricorrere ad equipaggi internazionali. Anche le altre bandiere sono in difficoltà: trovare marittimi nazionali non è così facile».

### **Onorato l'accusa di avere troppi marittimi stranieri a bordo pur usufruendo degli sgravi.**

«Io copro linee che vanno dall'Italia alla Grecia. Devo mettere una parte dell'equipaggio italiana e una parte greca. È anche una questione di sicurezza: in caso di incidente, meglio ascoltare le istruzioni di salvataggio nella propria lingua. E lo stesso faccio anche sui traghetti per la Spagna: metà italiani e metà di lingua spagnola».

## - segue

---

### **La bassa forza italiana rischia di sparire sotto il peso della concorrenza dei marinai filippini?**

«Non credo. Anzi: negli anni non c'è stata nemmeno riduzione degli effettivi, il numero è rimasto stabile. Magari abbiamo perso un po' di flotta. Noi siamo consapevoli della crisi dell'occupazione in Italia: il mio gruppo da anni privilegia l'imbarco di marittimi italiani che ad oggi, recependo le istanze delle organizzazioni sindacali confederali, sono ben più di mille rispetto a quanto previsto dalla legge. E questo è l'indirizzo espresso più volte da Confitarma».

### **Come è avvenuto a Torre del Greco: bacino storico per gli equipaggi dei traghetti nazionali e poi terra di armatori locali.**

«In quell'area purtroppo oggi la crisi si sente di più, proprio perché alcune compagnie sono fallite e da quel bacino non si pesca più come una volta. Però oggi si guarda anche ad altre caratteristiche per la composizione degli equipaggi».

### **Quali?**

«Una volta bastava anche un titolo di studio basso e due braccia per imbarcarsi. Oggi, a causa degli elevati requisiti formativi richiesti dalla normativa internazionale, non si può più».

### **Marinai e ufficiali sempre più specializzati: ma rimangono a bordo?**

«Francamente non tutti. Molti allievi, ad esempio di macchina, dopo 4-5 anni di imbarco preferiscono tornare a terra: hanno famiglia ed è più facile andare a riparare caldaie. Si guadagna meno, ma si sta più vicino alla famiglia».

### **Molti si arrendono insomma...**

«Per questo nel nostro gruppo abbiamo previsto percorsi di carriera anche a terra: navighi 10-15 anni, poi fai il dirigente nelle nostre attività logistiche. Per i giovani è una carriera molto ben remunerata, le assunzioni ci sono e si può diventare dirigente in fretta all'interno di un'azienda globale».

### **Un terzo ufficiale può guadagnare più di 3 mila euro a 22 anni. Secondo lei lo sanno i giovani italiani?**

«No, e bisogna dirglielo: c'è posto per molti. Auspico che dalle accademie escano sempre più allievi. Confitarma sostiene sempre di più la formazione marittima».



## Indiani, russi e gli altri “nemici” degli allievi italiani / ANALISI

Genova - Gli allievi italiani che escono dalle nostre accademie navali devono vedersela con molti concorrenti.

Genova - Gli allievi italiani che escono dalle nostre accademie navali devono vedersela con molti concorrenti. I più temibili sono quelli che provengono dalle aree ex Urss che sono richiestissimi in sala macchine, ma hanno problemi con l'alcool e la tendenza a bere troppo. In coperta invece oggi vanno di moda gli indiani: sono preparati e sanno bene l'inglese. Poi c'è la questione delle tasse: «Oggi per i nostri allievi un tirocinio all'estero è difficile – **spiega Daniela Fara, direttore generale dell'Accademia di Genova** - Le stesse agenzie di **manning** (quelle che si occupano di reperire equipaggi per le compagnie, ndr) ci segnalano che i costi sono maggiori rispetto alle altre nazionalità».

Un allievo oggi ha una busta paga di 650 euro al mese per il periodo di formazione a bordo. Sulle navi italiane per l'armatore non c'è costo aggiuntivo: merito degli sgravi previsti dal registro internazionale. All'estero, per le navi con bandiera diversa dall'italiana, le facilitazioni non ci sono e il costo lievita. **È il primo problema per l'export di marittimi italiani nel mondo**. Oneri contributivi che pesano, troppo, sull'imbarco. «E poi siamo rimasti un po' indietro anche a livello di normativa - continua Fara - In Europa si diventa ufficiali dopo un ulteriore percorso di specializzazione simile a quelli che forniamo in Italia con Accademie o Istituti tecnici superiori). Da noi invece non è obbligatorio, anche se abbiamo già recepito la direttiva europea che li impone. Adesso aspettiamo i decreti del governo». Non solo: all'estero il marittimo italiano fatica a trovare spazio anche perché la conoscenza dell'inglese, lingua madre dello shipping, è inferiore a quella dell'equipaggi di altri paesi. «E poi dobbiamo recuperare la nostra vocazione marittima» spiega ancora Fara: gli imbarchi lunghi sulle navi, anche se ben remunerati, non sono così appetibili, soprattutto sui cargo. Quattro mesi su una portarinfuse non sono uno scherzo. **«Sulle navi da crociera la storia è diversa e gli italiani sono molto ricercati anche dalle compagnie anglosassoni: molti nostri ex allievi oggi sono ufficiali sulle navi Carnival»**.

## - segue

---

La crisi e la disoccupazione hanno spinto molti ragazzi a chiedere di poter entrare in accademia: «Ogni anno diamo avvio a 5-6 corsi, per un totale di circa 100-120 allievi. Si presentano oltre 400 ragazzi alle selezioni d'ingresso». Ma il mercato del lavoro per gli ufficiali è chiuso, regolato da quanto chiede il mercato, cioè le compagnie italiane. «La percentuale di chi trova lavoro dopo i nostri corsi è del 92%. I numeri sono determinati dalla disponibilità del mercato: non vogliamo sfornare disoccupati». In Italia le compagnie possono decidere di pescare i propri ufficiali anche direttamente dallo sterminato bacino dagli istituti nautici, saltando il biennio di specializzazione delle accademie. Terminato il periodo a bordo, basta l'esame in Capitaneria e si diventa ufficiali. **L'Europa ci chiede invece più specializzazione** e vuole rendere obbligatoria, per diventare ufficiale, un'ulteriore scuola di specializzazione dopo le superiori, come le Accademie e gli Its che oggi si trovano a Genova, Trieste, Cagliari, Gaeta e Catania. Anche perché la percentuale di chi sceglie la carriera marittima tra gli studenti degli istituti nautici non supera il 15%.



## Lavoro a bordo, un miraggio per gli italiani? / INCHIESTA

Genova - Quasi mille euro di differenza al mese. La guerra esplosa tra i due big dell'armamento italiano, Vincenzo Onorato e Emanuele Grimaldi, si combatte su questa notevole differenza.

Genova - Quasi mille euro di differenza al mese. Il calcolo è pura statistica, frutto di una media tra le diverse tipologie di nave che solcano i mari (traghetti, cisterne, portarinfuse e portacontainer) e le diverse posizioni a bordo. Ma la sostanza non cambia: il marittimo nazionale a bordo di una nave italiana ha uno stipendio di 2.200 euro netti al mese. Il suo corrispondente filippino, **imbarcato sempre su una unità battente bandiera tricolore, guadagna 1.200 euro al mese netti.**

La guerra esplosa tra i due big dell'armamento italiano, Vincenzo Onorato e Emanuele Grimaldi, si combatte su questa notevole differenza. **Il numero uno di Moby e Tirrenia protesta**, perché sulle rotte internazionali le navi italiani possono imbarcare marinai filippini e ottenere nel contempo sgravi per il personale italiano. Un notevole risparmio che - secondo Onorato - si traduce in concorrenza sleale. Per Grimaldi, però, è la legge a consentirlo: sia quella dello Stato italiano che quella di mercato, perché un numero così elevato di marittimi da poter coprire le esigenze della flotta, in Italia non esiste. Eppure il mercato, soprattutto quello mondiale, ha fame di equipaggi. E le posizioni a bordo, per gli ufficiali, sono ottimamente retribuite.

### Marketing e costi

«Non c'è shipping in Italia». Francesco Gargiulo ha passato una vita a bordo prima di approdare al vertice di Imec come amministratore delegato, l'associazione che rappresenta le compagnie marittime che battono bandiere di comodo come Bahamas, Liberia, Panama e Cayman, solo per citare le più note. Quella frase Gargiulo la sente ripetere ogni volta che prova a insistere con i suoi associati sulla qualità del marittimo italiano:

## - segue

---

«Nel mondo non conoscono così bene l'ufficiale italiano e comunque lo giudicano troppo costoso rispetto agli standard internazionali». Eppure il mercato mondiale potrebbe fornire uno sbocco enorme: ogni anno il rapporto Bimco sugli equipaggi certifica che nel mondo mancano almeno 40 mila ufficiali da imbarcare sulle navi e il nuovo report che sarà pubblicato tra poche settimane sulla situazione del 2015, non sarà così diverso: «Sono numeri incredibili e gli italiani potrebbero inserirsi, ma qualcosa deve cambiare», insiste Gargiulo. Anche i giovani italiani conoscono poco la carriera a bordo, eppure offre vantaggi oggi impensabili negli altri settori: è veloce, lo stipendio d'ingresso è molto alto e non è detto che si debba navigare tutta la vita.

### **Mercato calmierato**

Tutto facile, in teoria. Ma l'export nel mondo del marittimo italiano ha due limiti. Intanto ci sarebbe spazio solo per gli ufficiali: impossibile fare concorrenza al giovanotto di macchina filippino, quando un italiano costa molto di più e la dura vita a bordo non è più la prospettiva di un paese altamente industrializzato. Sugli ufficiali invece ci sarebbe spazio non solo sulle navi nazionali, ma anche su quelle con bandiera dei registri emergenti. Per una nave da carico che batte bandiera liberiana, ad esempio, non è conveniente scegliere un ufficiale italiano perché il costo per l'armatore è superiore del 30%. «Si tratta di oneri previdenziali che rendono meno competitivo il nostro marittimo», spiega Filippo Guadagna, una vita a gestire equipaggi e oggi unico italiano nel board di Imec. «Il salario di mercato per gli ufficiali è grossomodo livellato per tutte le nazionalità, ma quel peso determinato dalle tasse è insostenibile per gli armatori». C'è poi il fronte del marketing: la qualità del marittimo italiano dovrebbe essere testata a bordo perché anche gli stranieri si accorgano della nostra preparazione. Per questo Confitarma, l'associazione degli armatori italiani, sta provando da tempo ad allargare i tirocini sulle navi con bandiera di convenienza, ma servono accordi con il ministro dell'Istruzione che per ora rimangono lontani.

## - segue

---

### **La busta paga**

L'unico concreto sbocco di lavoro per il marittimo italiano è quindi per ora sulla navi della flotta nazionale, sia nel cabotaggio sia sulle rotte internazionali. Le navi che viaggiano toccando solamente i porti nazionali, per legge, devono avere un equipaggio completamente composto da italiani. Dalla plancia di comando alla cambusa, per una nave con 19 membri di equipaggio, il costo mensile per l'armatore è di 74.650 dollari. La busta paga più pesante è del comandante: può raggiungere i 4 mesi di imbarco e un salario netto di 8.500 euro. Tra gli ufficiali l'allievo guadagna meno di tutti: è lì perché sta completando il periodo di tirocinio di 12 mesi che gli consentirà di diventare ufficiale dopo l'esame in capitaneria e proseguire poi la carriera. Per un ragazzo di 22/23 anni lo stipendio d'ingresso subito dopo la scuola, con qualifica di terzo ufficiale, è di 2.500 euro al mese. Dall'olimpico della sala comando alla coperta. Lo stipendio medio ad esempio, di un "giovannotto di macchina" membro dell'equipaggio di un traghetto che collega i porti del continente a Sardegna e Sicilia, è di 1.850 euro. Il concorrente filippino, imbarcato su navi che effettuano rotte internazionali, guadagna poco più di 900 euro. Stipendi alti dall'inizio, certezza dell'assunzione e carriera che inizia prima rispetto ai coetanei con la possibilità di scalare i vertici della compagnia: ecco perché oggi navigare conviene.

INTERVISTA/ PARLA IL PRESIDENTE DI CONFITARMA

## «È un lavoro duro, non tutti se la sentono di continuare»

**Grimaldi: «Coprire le esigenze della nostra flotta con soli dipendenti italiani? Oggi sarebbe impossibile»**

GENOVA. Quasi mille euro di differenza al mese. Il calcolo è pura statistica, frutto di una media tra le diverse tipologie di nave che solcano i mari (traghetti, cisteme, portarinfuse e portacontainer) e le diverse posizioni a bordo. Ma la sostanza non cambia: il **marittimo nazionale a bordo di una nave italiana ha uno stipendio di 2.200 euro netti al mese. Il suo corrispondente filippino, imbarcato sempre su una unità battente bandiera tricolore, guadagna 1.200 euro al mese netti.**

La guerra esplosa tra i due big dell'armamento italiano, Vincenzo Onorato e Emanuele Grimaldi, si combatte su questa notevole differenza. Il numero uno di Moby e Tirrenia protesta, perché sulle rotte internazionali le navi italiane possono imbarcare marinai filippini e ottenere nel contempo sgravi per il personale italiano. Un notevole risparmio che secondo Onorato - si traduce in concorrenza sleale.

Per Grimaldi, però, è la legge a consentirlo: sia quella dello Stato italiano che quella di mercato, perché un numero così elevato di **marittimi** da poter coprire le esigenze della flotta, in Italia non esiste. Eppure il mercato, soprattutto quello mondiale, ha fame di equipaggi. E le posizioni a bordo, per gli ufficiali, sono ottimamente retribuite.

Marketing e costi «Non c'è shipping in Italia».

Francesco Gargiulo ha passato una vita a bordo prima di approdare al vertice di Imec come amministratore delegato, l'associazione che rappresenta **compagnie marittime** che battono bandiere di comodo come Bahamas, Liberia, Panama e Cayman, solo per citare le più note. Quella frase Gargiulo la sente ripetere ogni volta che prova a insistere con i suoi associati sulla qualità del **marittimo italiano**: «Nel mondo non conoscono così bene l'ufficiale italiano e comunque lo giudicano troppo costoso rispetto agli standard internazionali». Eppure il mercato mondiale potrebbe fornire uno sbocco enorme: ogni anno il rapporto Bimco sugli equipaggi certifica che nel mondo mancano almeno 40 mila ufficiali da imbarcare sulle navi e il nuovo report che sarà pubblicato tra poche settimane sulla situazione del 2015, non sarà così diverso: «Sono numeri incredibili e gli italiani potrebbero inserirsi, ma

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** Il lavoro a bordo. Stipendi alti e carriera, navigare conviene ancora.
- Text:** I marittimi italiani sono fra i meglio pagati. Ma sulle rotte internazionali la concorrenza degli stranieri è spietata.
- Table:** A table comparing salaries of Italian and Filipino seafarers. It shows a net salary of 2,200 for Italians and 1,200 for Filipinos.
- Image:** A photograph of a seafarer on a ship's deck.
- Text:** Further details about the maritime industry, including mentions of companies like Onorato and Grimaldi.
- Section Header:** «È un lavoro duro, non tutti se la sentono di continuare».
- Text:** An interview snippet with Emanuele Grimaldi, president of CONFITARMA, discussing the challenges of the industry.
- Image:** A photograph of Emanuele Grimaldi.
- Text:** Additional text related to the interview and the maritime sector.

## - segue

---

qualcosa deve cambiare», insiste Gargiulo. Anche i giovani italiani conoscono poco la carriera a bordo, eppure offre vantaggi oggi impensabili GENOVA. Fattore culturale e poca informazione. Emanuele Grimaldi è il numero uno di Confitarma, l'associazione degli armatori, ed è a capo di uno dei più grandi gruppi armatoriali al mondo. «Gli ufficiali italiani sono competitivi perché possiedono elevata professionalità.

Con il rapporto di cambio con l'euro, poi, sono anche vantaggiosi economicamente. Ma la vita a bordo è dura e molti non se la sentono di continuare».

**La differenza di costo tra un equipaggio italiano e quello extracomunitario è notevole. Partiamo svantaggiati?**

«Guardi, parliamo da quello che non è vero: uno straniero a bordo delle nostre navi non guadagna 7-800 euro, ma di più. E poi gli italiani sono competitivi, parlo almeno degli ufficiali: esistono gli sgravi del registro internazionale e hanno elevata professionalità».

Però gli stranieri a bordo delle nostre navi sono tanti...

«Noi non vogliamo dare.

# Il Secolo XIX

La concorrenza non ha ridotto il numero degli effettivi, che è rimasto stabile. Forse abbiamo perso un po' di flotta

della concorrenza dei marinai filippini?

«Non credo. Anzi: negli anni non c'è stata nemmeno riduzione degli effettivi, il numero è rimasto stabile. Magari abbiamo perso un po' di flotta.

Noi siamo consapevoli della crisi dell'occupazione in Italia: il mio gruppo da anni privilegia l'imbarco di marittimi italiani che ad oggi, recependo le istanze delle organizzazioni sindacali confederali, sono ben più di mille rispetto a quanto previsto dalla legge.

E questo è l'indirizzo espresso più volte da Confitarma».

Come è avvenuto a Torre del Greco: bacino storico per gli equipaggi dei traghetti nazionali e poi terra di armatori locali.

«In quell'area purtroppo oggi la crisi si sente di più, proprio perché alcune compagnie sono fallite e da quel bacino non si pesca più come una volta. Però oggi si guarda anche ad altre caratteristiche per la composizione degli equipaggi».

Quali?

«Una volta bastava anche un titolo di studio basso e due braccia per imbarcarsi. Oggi, a causa degli elevati requisiti formativi richiesti dalla normativa internazionale, non si può più».

Marinai e ufficiali sempre più specializzati: ma rimangono a bordo?

«Francamente non tutti.

Molti allievi, ad esempio di macchina, dopo 4-5 anni di imbarco preferiscono tornare a terra: hanno famiglia ed è più facile andare a riparare caldaie. Si guadagna meno, ma si sta più vicino alla famiglia».

Molti si arrendono insomma...

«Per questo nel nostro gruppo abbiamo previsto percorsi di carriera anche a terra: navighi 10-15 anni, poi fai il dirigente nelle nostre attività logistiche. Per i giovani è una carriera molto ben remunerata, le assunzioni ci sono e si può diventare dirigente in fretta all'interno di un'azienda globale».

Un terzo ufficiale può guadagnare più di 3 mila euro a 22 anni. Secondo lei lo fanno i giovani italiani?



Il lavoro a bordo

## Stipendi alti e carriera, navigare conviene ancora

*I marittimi italiani sono fra i meglio pagati. Ma sulle rotte internazionali la concorrenza degli stranieri è spietata*

GENOVA. Quasi mille euro di differenza al mese. Il calcolo è pura statistica, frutto di una media tra le diverse tipologie di nave che solcano i mari (traghetti, cisterne, portarinfuse e portacontainer) e le diverse posizioni a bordo. Ma la sostanza non cambia: il marittimo nazionale a bordo di una nave italiana ha uno stipendio di 2.200 euro netti al mese. Il suo corrispondente filippino, imbarcato sempre su una nave a bandiera tricolore, guadagna 1.200 euro al mese netti. La guerra esplosa tra i due big dell'armamento italiano, Vincenzo Onorato e Emanuele Grimaldi, si combatte su questa notevole differenza. Il numero uno di Moby e Tirrenia protesta, perché sulle rotte internazionali le navi italiane possono imbarcare marinai filippini e ottenere nel contempo sgravi per il personale italiano. Un notevole risparmio che secondo Onorato si traduce in concorrenza sleale. Per Grimaldi, però, è la legge a consentirlo: sia quella dello Stato italiano che quella di mercato, perché un numero così elevato di marittimi da poter coprire le esigenze della flotta, in Italia non esiste. Eppure il mercato, soprattutto quello mondiale, ha fame di equipaggi. E le posizioni a bordo, per gli ufficiali, sono ottimamente retribuite. Marketing e costi «Non c'è shipping in Italia». Francesco Gargiulo ha passato una vita a bordo prima di approdare al vertice di Imec come amministratore delegato, l'associazione che rappresenta le compagnie marittime che battono bandiera di comodo come Bahamas, Liberia, Panama e Cayman, solo per citare le più note. Quella frase Gargiulo la sente ripetere ogni volta che prova a insistere con i suoi associati sulla qualità del marittimo italiano: «Nel mondo non conoscono così bene l'ufficiale italiano e comunque lo giudicano troppo costoso rispetto agli standard internazionali». Eppure il mercato mondiale potrebbe fornire uno sbocco enorme: ogni anno il rapporto Bimco sugli equipaggi certifica che nel mondo mancano almeno 40 mila ufficiali da imbarcare sulle navi. Il nuovo report che sarà pubblicato tra poche settimane sulla situazione del 2015, non sarà così diverso: «Sono numeri incredibili e gli italiani potrebbero inserirsi, ma qualcosa deve cambiare», insiste Gargiulo. Anche i giovani italiani conoscono poco la carriera a bordo, eppure offre vantaggi oggi impensabili negli altri settori: è veloce, lo stipendio d'ingresso è molto



## - segue

---

alto e non è detto che si debba navigare tutta la vita.

Mercato calmierato Tutto facile, in teoria. Ma l'export nel mondo del marittimo italiano ha due limiti. Intanto ci sarebbe spazio solo per gli ufficiali: impossibile fare concorrenza al giovanotto di macchina filippino, quando un italiano costa molto di più e la dura vita a bordo non è più la prospettiva di un paese altamente industrializzato. Sugli ufficiali invece ci sarebbe spazio non solo sulle navi nazionali, ma anche su quelle con bandiera dei registri emergenti. Per una nave da carico che batte bandiera liberiana, ad esempio, non è conveniente scegliere un ufficiale italiano perché il costo per l'armatore è superiore del 30%. «Si tratta di oneri previdenziali che rendono meno competitivo il nostro marittimo», spiega Filippo Guadagna, una vita a gestire equipaggi e oggi unico italiano nel board di Imec. «Il salario di mercato per gli ufficiali è grossomodo livellato per tutte le nazionalità, ma quel peso determinato dalle tasse è insostenibile per gli armatori». C'è poi il fronte del marketing: la qualità del marittimo italiano dovrebbe essere testata a bordo perché anche gli stranieri si accorgano della nostra preparazione. Per questo Confitarma, l'associazione degli armatori italiani, sta provando da tempo ad allargare i tirocini sulle navi con bandiera di convenienza, ma servono accordi con il ministro dell'Istruzione che per ora rimangono lontani.

La busta paga L'unico concreto sbocco di lavoro per il marittimo italiano è quindi per ora sulla nave della flotta nazionale, sia nel cabotaggio sia sulle rotte internazionali. Le navi che viaggiano toccando solamente i porti nazionali, per legge, devono avere un equipaggio completamente composto da italiani. Dalla plancia di comando alla cambusa, per una nave con 19 membri di equipaggio, il costo mensile per l'armatore è di 74.650 dollari. La busta paga più pesante è del comandante: può raggiungere i 4 mesi di imbarco e un salario netto di 8.500 euro. Tra gli ufficiali l'allievo guadagna meno di tutti: è lì perché sta completando il periodo di tirocinio di 12 mesi che gli consentirà di diventare ufficiale dopo l'esame in capitania e proseguire poi la carriera. Per un ragazzo di 22/23 anni lo stipendio d'ingresso subito dopo la scuola, con qualifica di terzo ufficiale, è di 2.500 euro al mese. Dall'olimpico della sala comando alla coperta. Lo stipendio medio ad esempio, di un giovanotto di macchina membro del cerchio dell'assunzione e carriera che inizia prima rispetto ai coetanei con la possibilità di scalare i vertici della compagnia: ecco perché oggi navigare conviene.