

## Primo piano:

### • **Riforma dei porti**

(The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, Ansa, Il Nautilus, La Sicilia, La Sberla, TeleSud3, Alqamah, Trapani Oggi)

## Dai Porti:

### Venezia:

#### "...Sistema Offshore a Venezia..."

(Il Gazzettino, La Nuova di Venezia e Mestre)

#### "...Porti più efficienti con i dati in rete" (The Medi Telegraph)

### Genova:

#### "...Le concessioni del comitato "fantasma"..." (Il Secolo XIX)

#### "...Pesa container..." (The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

#### "...Porti più efficienti con i dati in rete" (The Medi Telegraph)

#### "...Genova città malata e ferma..." (The Medi Telegraph)

### La Spezia:

#### "...Intesa all Spezia, revocato lo sciopero..." (Ansa)

### Livorno:

#### "...Comitato portuale su Lorenzini e molo Italia..." (La Gazzetta Marittima)

#### "...Provinciali scrive a Lucarelli: "Riprenditi la tua maglia"..."

(Il Tirreno, La Nazione)

### Ancona:

#### "...Welcome to Ancona a pieni giri..." (La Gazzetta Marittima)

### Civitavecchia:

#### "...Monti: "Orgoglioso di quanto fatto per il porto"..."

(Civonline, La Civetta Civitavecchia, TRC Giornale)

### Trapani:

#### "...Via Consorzio per lo sviluppo..." (Ansa)

## Notizie da altri porti italiani

# INDICE

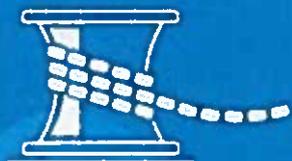
---



**Assoporti**

Associazione Porti Italiani

Data 3/8/2016



**ASSOPORTI**  
www.assoporti.it

**Rassegna stampa**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Il Messaggero Marittimo**

**Informare**

**L'Avvisatore Marittimo**

**Lloyd's List**

**Allegato: Elenco Centri Formazione - 28 Luglio 2016**



## «Autorità di sistema portuale, ora la sfida per la managerializzazione»

Genova - L'intervento di Francesco Parola, docente di Economia e Gestione delle Imprese Marittime e Portuali.

Genova - La Riforma della governance portuale è realtà e tra poco inizierà il processo dei nuovi Presidenti, a cui farà seguito un non breve periodo di implementazione delle gole.

Molte sono state le critiche rivolte all'impostazione del decreto del ministro Delrio, il cui ispirato da principi in parte condivisibili (razionalizzazione e semplificazione), disattende le istanze dei territori, ricentralizza le sedi delle principali decisioni e, soprattutto pare fornire alle nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) gli strumenti organizzativi e necessari per affrontare ad armi pari la concorrenza dei porti del nord Europa. Ora per passare ai fatti e alle azioni concrete per lasciarsi rapidamente alle spalle questa lunga commissariale a livello nazionale e cercare di cogliere le opportunità di una riforma e forzatamente l'accorpamento di 24 Autorità Portuali (AP) in 15 AdSP. Le attuali AP soffermate da processi decisionali lunghi e farraginosi e le nuove AdSP rischiano di diventare burocratici ancor meno capaci di stare al passo delle esigenze dei privati, in virtù delle strette burocratiche imposte dalla legge Madia all'interno delle quali le nuove AdSP si collocano. Nonostante, sussistono a mio avviso margini per poter sfruttare il processo di ristrutturazione degli enti portuali e introdurre con progressività strumenti e modalità organizzative di tipo manageriale all'interno degli enti portuali senza mutarne la natura giuridica. **Si tratta di un tecnicamente noto con il nome di managerializzazione, che è stato già adottato in molti paesi stranieri, sia nel Nord Europa che in paesi del Mediterraneo/Mar Nero (Spagna, Slovenia, Grecia, etc.).** Managerializzare significa, ad esempio, fissare chiari obiettivi strategici e le relative modalità di raggiungimento (i PRP dovrebbero diventare dei veri e propri strumenti strategici);

## - segue

---

definire precise mansioni e responsabilità, riconfigurando i processi decisionali e gestionali all'interno dell'organizzazione (BPR - business process re-engineering); monitorare e valutare i processi gestionali attraverso la definizione di Key Performance Indicators (KPI), responsabilizzando il management e garantendo trasparenza gestionale; adottare un approccio di marketing strategico considerando gli user portuali quali «clienti» da servire e il territorio quale stakeholder; responsabilizzare gli investimenti valutandone attentamente i ritorni in termini economico-finanziari mediante strumenti di capital budgeting. Le AP italiane, invero, sono probabilmente rimaste le uniche a livello europeo insieme a quelle francesi ad utilizzare una contabilità pubblica di tipo finanziario (parte corrente e in conto capitale), in luogo del bilancio privatistico che, con maggiore trasparenza, mostra quote di ammortamento, accantonamenti a fondi rischi, etc. e offre una chiara identificazione del risultato economico di competenza dell'esercizio.

Elencati programmaticamente tutti insieme, sembrano obiettivi quasi irrealizzabili per una AP italiana, in quanto siamo abituati a considerare questi enti come soggetti dotati di (soli) poteri autoritativi e regolatori senza una reale velleità di incidere in qualità operatori economici all'interno delle filiere marittimo-logistiche. La realtà dei fatti è invece molto diversa perché, se è vero che le AP hanno funzioni pubblicistiche tipiche della Pubblica Amministrazione, è altrettanto vero che in moltissimi paesi esteri esse sono considerate organizzazioni "ibride", con il dovere di coniugare il perseguimento dell'interesse pubblico con l'adozione di logiche imprenditoriali a supporto degli investimenti e la realizzazione di profitti. Perché la managerializzazione delle AP è divenuta una scelta così importante ed urgente? Basta guardarsi attorno a livello europeo per comprendere facilmente come le AP italiane siano rimaste molto arretrate dal punto di vista della governance e dell'autonomia finanziaria. Un recente survey della **European Sea Ports Organisation (ESPO)** evidenzia che oltre il 50% delle AP nell'UE sono dotate di una natura giuridica privatistica (ovvero sono S.p.a., spesso a totale partecipazione pubblica ed aventi quali azionisti anche le istituzioni locali) e comunque, indipendentemente dalla natura giuridica, quasi l'80% delle AP europee sono soggette, almeno parzialmente, a norme di diritto privato. Purtroppo, a causa dell'inquadramento nella delega Madia, le nostre future AdSP non potranno dotarsi di una veste giuridica privatistica né potranno vedere riconosciuta la loro funzione economica, nemmeno per le aggregazioni portuali più importanti in termini di quota di mercato servita e complessità gestionale (basti pensare che le due AdSP liguri movimentano da sole oltre il 50% delle merci containerizzate in import-export extra-UE).

## - segue

---

Ciononostante, sarà comunque possibile, almeno in parte, introdurre principi manageriali all'interno delle nuove AdSP, anche se queste saranno enti pubblici non economici. Il fatto di appartenere alla pubblica amministrazione non può precludere di "default" la ricerca di una maggiore efficienza gestionale per utilizzare al meglio le (scarse) risorse pubbliche. Trasparenza gestionale, responsabilizzazione delle scelte di investimento, meccanismi di controllo di gestione, effettiva capacità di spendere le risorse messe a disposizione dal Governo in progetti dai tempi realizzativi certi, sono tutti obiettivi che andrebbero auspicabilmente perseguiti, in quanto non possiamo più permetterci di competere con i grandi porti stranieri se non ci doteremo rapidamente dei loro strumenti e meccanismi gestionali. Questi obiettivi di ristrutturazione dell'ente AP non dovrebbero apparire però completamente nuovi ai nostri occhi, specie se guardiamo come si sono evoluti nel tempo enti pubblici in altri settori dei trasporti e delle infrastrutture.

Ad esempio, l'Agenzia del Demanio è ente pubblico "economico", mentre ANAS, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV) e le società di gestione aeroportuale sono S.p.a. Da oltre un anno si parla di quotazione in borsa per le Ferrovie dello Stato Italiane (con ogni probabilità scorporando la rete, però) e, recentemente, è stata annunciata la quotazione di ENAV. Si tratta di realtà che presentano moltissime assonanze con le AP, nonostante alcune indubbie e sostanziali differenze. Difficile sostenere che l'Agenzia del Demanio ha maggiori compiti di una AP in campo economico, come è ancora più difficile sostenere che ENAV necessita di essere quotata in borsa più di quanto le AP abbiamo bisogno di veder riconosciuta la loro innegabile funzione economica nei trasporti e la logistica (come del resto ci ricorda anche la famosa sentenza Haralambidis della Corte di Giustizia Europea). Stranezze del nostro paese... Nei mesi prossimi si aprirà un tavolo tra le Regioni e il Governo per discutere, tra le altre cose, anche di forme giuridiche alternative all'ente pubblico non economico per le future AdSP. La suggestione della S.p.a. quale obiettivo di medio-lungo termine non deve essere accantonata per le aggregazioni portuali maggiori, le quali hanno il difficile compito di confrontarsi con realtà portuali molto aggressive commercialmente e inserite in filiere trasportistiche più efficienti. Pensiamo, ad esempio, all'attuale asimmetria nella dotazione infrastrutturale che esiste tra i porti del nord Europa e quelli liguri per servire i mercati all'interno del corridoio Reno-Alpi. Oggi, però, i tempi non sono ancora maturi per la S.p.a., la priorità è un'altra. Occorre sfruttare l'occasione dell'attuale Riforma - purtroppo ben lontana dal delineare il migliore dei mondi possibili - per ristrutturare gli enti portuali e portare a un cambio di mentalità nell'organizzazione e nella gestione.

## - segue

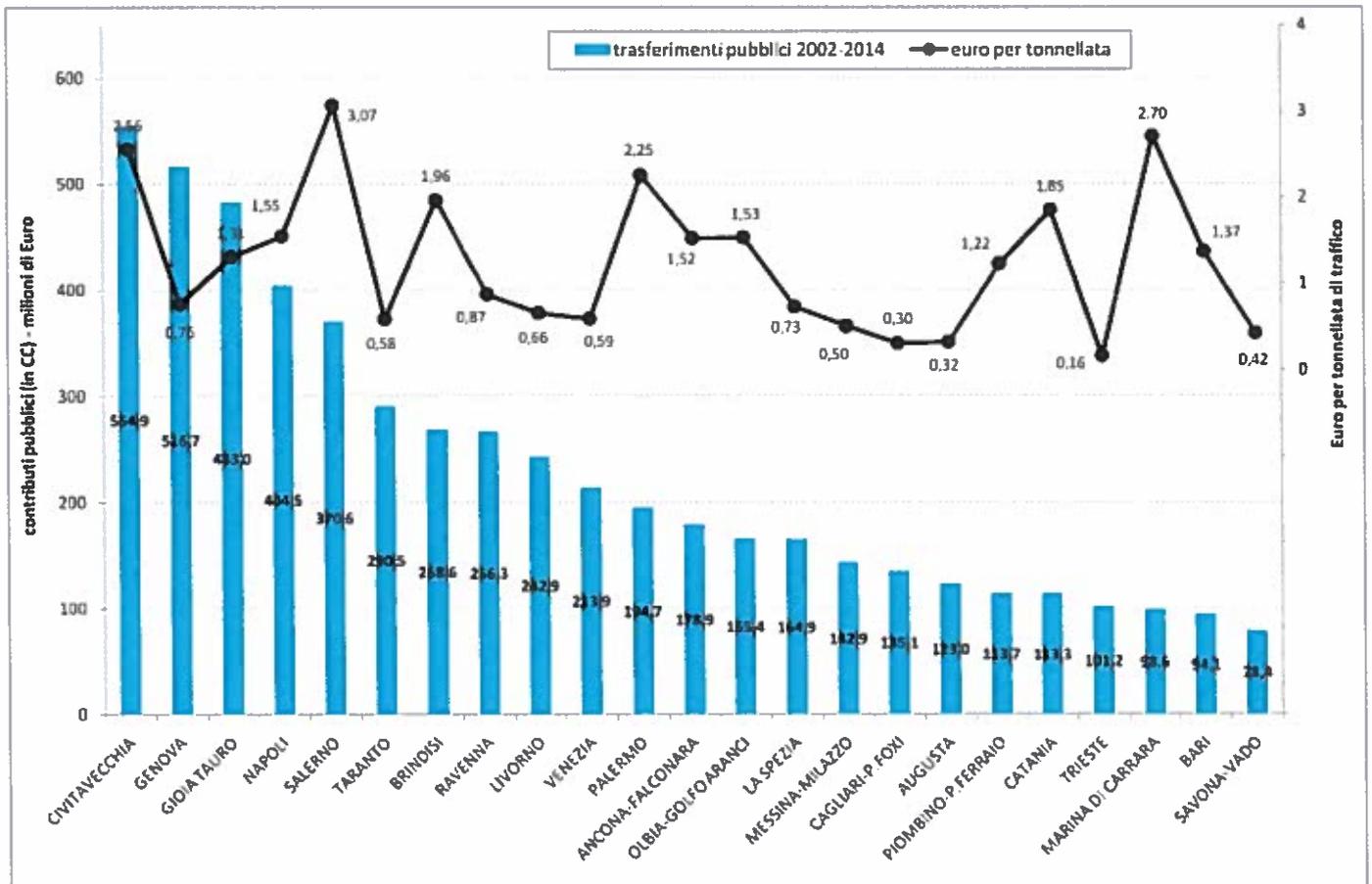
---

Questo è compito innanzitutto del Governo chiamato a implementare una riforma con molte zone d'ombra. In questa partita, assumerà una valenza centrale anche la definizione del nuovo Fondo Unico (previsto nel nuovo codice degli appalti) per il finanziamento delle Infrastrutture, in cui i porti avranno una sezione di loro competenza, insieme a strade, ferrovie e aeroporti. In tale ottica, tra gli aspetti che andranno definiti chiaramente troviamo le modalità di alimentazione del fondo e la sua consistenza annuale, nonché le modalità di erogazione delle risorse, sia in relazione ai criteri di riparto (IVA, traffico, parametri multipli, logiche perequative, etc.) sia in relazione al grado di autonomia nell'impiego delle stesse (ancoramento delle risorse alla realizzazione di specifici progetti oppure libertà di impiego da parte del management delle AP).

A livello europeo le maggiori AP godono di ampia autonomia finanziaria, in quanto capaci di generare risorse proprie per coprire buona parte dei loro investimenti con ampia libertà di azione. **In tale prospettiva, al Governo occorre chiedere oggi l'introduzione di meccanismi premiali di finanziamento per le AdSP che detengono le quote di mercato più elevate (abbandonando i trasferimenti "a pioggia" che hanno caratterizzato gli ultimi vent'anni), riconoscendo loro una certa autonomia nelle scelte di allocazione di tali risorse.** Al contempo, però, bisognerà "oliare" i meccanismi dei nuovi enti portuali al fine di renderli delle macchine capaci di progettare e realizzare infrastrutture spendendo le risorse che sono loro assegnate nei tempi previsti. Conferire maggiore autonomia finanziaria senza managerializzare le future AdSP servirebbe a poco o nulla, come l'esperienza di questi ultimi anni ci ha spesso insegnato. In questo delicato processo il Governo dovrà saper ascoltare le istanze locali, coinvolgendo il management delle odierne AP, chiamato a gestire in prima persona un percorso di cambiamento decisamente impegnativo, le Regioni, la cui competenza concorrente in materia portuale deve essere valorizzata, e gli altri enti pubblici territoriali. Senza velocità nelle scelte e nella realizzazione di investimenti le nuove AdSP rischiano di essere travolte da un mercato in forte evoluzione, il quale non sembra disposto a far sconti a nessuno: le merci si muovono laddove vi è maggiore convenienza economica e le filiere di trasporto presentano minori inefficienze e conflittualità. Il nuovo traforo del Gottardo è ormai una realtà e le Alpi non rappresentano più una barriera naturale a protezione del mercato "captive" dei nostri porti. Genova e la Liguria sono avvisate...

*\*L'autore è docente di Economia e Gestione delle Imprese Marittime e Portuali Dipartimento di Economia, Università di Genova e collaboratore dell'Assessore allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica, Edoardo Rixi Regione Liguria*

## - segue



# La Gazzetta Marittima

---

## Primo passo fondamentale secondo Assoporti

ROMA – “Il primo fondamentale passo di una riforma della portualità è stato compiuto – ha scritto il presidente di Assoporti Pasqualino Monti – ed è questa di per sé una notizia di enorme significato politico e di grandi prospettive. Muovere una macchina amministrativa e normativa ferma da oltre vent’anni, equivale a smuovere un macigno. Ora spetterà a tutti noi, amministratori e operatori, impedire che il progetto si fermi alle prime difficoltà e traguardi invece quei risultati di efficienza e produttività che sono essenziali non solo per il sistema logistico e portuale italiano, ma per l’intera economia del paese. I porti italiani e Assoporti – ha concluso Monti – sono chiamati quindi a uno sforzo senza precedenti di sostegno e di supporto intelligente all’azione del governo e del Parlamento”. “Non si tratta di un commento a bocce ferme, perché è vero l’esatto contrario: le misure approvate dal Consiglio dei ministri sono le premesse per un’azione di rinnovamento che andrà avanti e nella quale, come accaduto sino a oggi, il governo dovrà poter contare sul supporto e sui suggerimenti dell’intero cluster marittimo, in primis di Assoporti”. Secondo Pasqualino Monti, presidente dell’Associazione dei porti italiani, all’indomani del varo della riforma portuale “va dato atto alla struttura tecnica del ministero non solo di aver lavorato con grande tenacia, ma specialmente di non aver mai rifiutato il confronto e quindi, di conseguenza, di aver ascoltato in questi mesi le voci del cluster marittimo e portuale e in particolare quella di Assoporti”. “Un ringraziamento va quindi al ministro Delrio e alla struttura tecnica del ministero, a Ivano Russo, Luigi Merlo, Ennio Cascetta, che hanno recepito nel testo finale indicazioni di importanza che a partire da oggi, forniranno la base per ulteriori interventi di riforma nel settore con l’obiettivo di recuperare rapidamente efficienza e produttività del sistema”. “Assoporti – ha concluso Monti – non si è mai tirata indietro conducendo le sue battaglie sui temi che riteneva e ritiene strategici per centrare questi obiettivi di competitività internazionale nella convinzione, oggi più che mai, con un testo che ne crea le premesse, della necessità di proseguire rapidamente, e senza arrocamenti in difesa dello status quo, sulla strada delle riforme”.

# La Gazzetta Marittima

---

## Ecco la Riforma portuale con la sorpresa: i presidenti da un elenco di auto-candidati

**Il ministro Delrio crea un "registro" dei veri esperti in logistica e portualità dal quale saranno poi pescati i prescelti dopo aver sentito le Regioni – Il tutto si dovrebbe concludere entro la metà di settembre**



Graziano Delrio

ROMA – Eccola, la riforma portuale del governo Renzi. Dopo tutta una serie di rinvii, il consiglio dei ministri l'ha varata con decreto giovedì scorso in serata. Registrando subito una pioggia di consensi, ma anche qualche motivata preoccupazione. Perché dopo tanta attesa in particolare per la fine dei tanti (troppi) commissariamenti, la "governance" (e cioè le nomine) è stata rinviata a settembre. La Federagenti ha espresso, come pubblichiamo qui a fianco, anche la "forte preoccupazione" per le voci di rinvio delle nomine, che comporta di fatto un allungamento dei vari commissariamenti. Le voci citate da Federagenti nel frattempo sono diventate una certezza. Nel senso che il ministro Graziano Delrio ha aperto un procedimento formale di raccolta delle candidature (con relativi curricula) degli interessati a ricoprire la carica di presidente nei 15 "sistemi" portuali, per avere così a disposizione un elenco di personalità da cui lui stesso poi sceglierà i migliori. Sarà un vero e proprio atto di governo – ha detto il ministro Delrio – con il quale si intende chiudere il lungo e controverso capitolo delle indiscrezioni sui nomi, delle auto-candidature politiche, delle pressioni e del gossip. Il decreto del ministro Delrio avrà anche un termine temporale: candidature e relativi documenti di accompagnamento che ne comprovino professionalità e titoli dovranno consentire la scelta entro la metà di settembre.

Il procedimento deciso dal ministro risponde in sostanza all'articolato della riforma che sul tema della "governance" ha da tempo sottolineato come i presidenti dovranno essere di comprovata professionalità ed esperienza. Sembra evidente che Delrio abbia voluto brillantemente depotenziare in partenza il diritto dei presidenti delle Regioni a dire la loro sui presidenti, proponendo loro solo veri "esperti" su cui trovare il concerto. Dovendo pescare da un elenco, che si presume sarà composto da specialisti della logistica e della portualità, dovrebbero essere tagliati fuori i tanti candidati di matrice partitica che da tempo si agitano in tutte le sedi. La corsa delle candidature "di comprovata professionalità ed esperienza" è già partita. E in tanti ancora scaldano i motori. Un parallelo significativo: nello stesso consiglio dei ministri si è deciso di istituire un analogo registro di esperti per le nomine dei direttori degli ospedali, da cui pescare direttamente dal ministero della salute. Se il metodo sarà davvero rispettato si vedrà presto, dopo la pausa estiva. A.F.

# La Gazzetta Marittima

---

## Confetra, bene Delrio



Nereo Marcucci

ROMA – “Con l’approvazione del Decreto legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali è stata premiata la determinazione del ministro delle Infrastrutture e Trasporti che ha potuto contare anche sulla condivisione della maggioranza delle associazioni rappresentative del mondo portuale e logistico”. Lo ha detto Nereo Marcucci, presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. “E’ auspicabile – ha detto ancora Marcucci – che vi sia altrettanta collaborazione anche nella fase di attuazione del decreto legislativo soprattutto per quanto riguarda il ruolo dell’Agenzia delle Dogane e lo sportello unico amministrativo. E’ altrettanto auspicabile – conclude Marcucci – che fin dai primi giorni di settembre, terminato l’iter del decreto, sia possibile nominare i nuovi presidenti delle Autorità di sistema scegliendoli unicamente sulla base del profilo professionale”. Una raccomandazione, questa del presidente di Confetra, che si è dimostrata perfettamente in linea con la decisione del ministro Delrio di varare un “registro” degli specialisti, con tanto di documentazione sui loro curricula e sulle competenze, all’interno del quale scegliere, entro la metà di settembre, i presidenti delle 15 Autorità di sistema. L’attesa adesso è tutta per conoscere le auto-candidature che entreranno nell’elenco del ministro. E’ stato specificato dall’apposito articolato del MIT che potranno essere esperti anche europei, cioè non italiani. Il che apre il campo a numerose ipotesi, ancora tutte da esplorare.

**A.F.**

# La Gazzetta Marittima

---

## Duci (Federagenti) “Ok alla riforma ma ora acceleriamo”

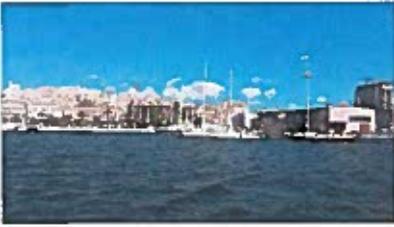
ROMA – Soddisfazione per l’approvazione del decreto che segna l’avvio della riforma dei porti; forte preoccupazione per le voci insistenti riguardo a un rinvio nella scelta dei presidenti che dovranno essere posti alla guida delle nascenti autorità di sistema portuale e quindi per il rischio di prolungare il commissariamento delle vecchie AP e generare situazioni di stallo operativo e decisionale. Questo il commento a caldo del presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, dopo l’approvazione da parte del Consiglio di ministri del decreto legge sulla riforma della portualità italiana. “Il primo passo – ha affermato Duci – è stato compiuto, ma ora le scelte dei nuovi presidenti, dovranno essere coerenti con l’attribuzione di grandi poteri a questa figura dalla cui capacità professionale deriverà una importante percentuale di successo futuro del porto e del sistema logistico che sul porto insiste. E auspichiamo che queste scelte possano essere anticipate già nel momento di nomina dei commissari”.

## Il Secolo XIX

---

### Parola: «Riforma, la nuova sfida è l' autonomia»

GENOVA. «Nonostante i limiti della sua impostazione, nella riforma dei porti appena varata ci sono margini per sfruttare i processi di accorpamento e introdurre modalità organizzative di stampo privatistico nelle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) senza mutarne la natura giuridica». Lo scrive Francesco Parola, docente di economia e gestione delle imprese marittime e portuali, in un intervento pubblicato interamente su [www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it). «Questo processo, noto come managerializzazione, è già stato adottato in molte AP straniere: Nord Europa, Spagna, Slovenia, Romania, Grecia - scrive Parola - Il Governo dovrebbe introdurre per le grandi AdSP meccanismi premiali di finanziamento, con autonomia nell' utilizzo delle risorse».



## Sede autorità portuale, polemica "Nordisti" e "Sudisti"

Prima indicazione per Cagliari, ma richieste per Olbia

02 agosto, 18:54

(ANSA) - CAGLIARI, 2 AGO - Una sola autorità portuale al posto delle due precedenti, Cagliari e Nord Sardegna (Olbia). La sede? Roma aveva scelto Cagliari, nello schema di decreto delegato dello scorso gennaio. Lasciando però alla Regione la possibilità di dare indicazioni diverse. Nei giorni scorsi c'è stata l'approvazione del decreto da parte del ministero dei Trasporti. E il dibattito - soprattutto in politica - si riaccende tra "Nordisti" e "Sudisti". È la terza volta che capita nel giro di pochi mesi. Prima le polemiche sulla città metropolitana a Cagliari, poi la diatriba sulla "capitale" della Asl unica a Sassari. Ora tocca ai porti.

"La scelta di lasciare a Cagliari la sede dell'Autorità portuale della Sardegna anziché portarla a Olbia - aveva spiegato pochi giorni fa in una nota Roberto Capelli, deputato di Democrazia Solidale - Centro Democratico - come avrebbero imposto i dati oggettivi di traffico è figlia di un Governo nazionale che non ha saputo o voluto leggere i dati oggettivi e di una Regione che ha scelto di fare come Ponzio Pilato, lavandosene le mani". E aveva argomentato: "Una scelta - continuava il comunicato - che non può non indignare comunque, per il totale disinteresse mostrato ancora una volta nei confronti della Sardegna settentrionale, come se l'Isola si fermasse a Cagliari, dove si concentrano tutte le, poche peraltro, infrastrutture regionali, mentre è soprattutto il nord a tenere in piedi l'economia attraendo gran parte del turismo".

Ma c'è chi non la pensa così "No - sottolinea il consigliere regionale Edoardo Tocco (Fi) - non ci stiamo a questo ennesimo scippo. Cagliari è la porta del Mediterraneo, storicamente uno dei porti più trafficati. Occorre che la Regione solleciti il mantenimento della capitale come autorità portuale, visto il numero crescente degli arrivi dei crocieristi in città e la recente inaugurazione del nuovo terminal". Ci sono anche altre soluzioni: "Una sorta di agenzia dei porti a Olbia, in sinergia con l'Autorità portuale di Cagliari - aggiunge Tocco - di certo si deve evitare il trasferimento dell'authority in Gallura. Non si faccia perdere al capoluogo della Sardegna anche la sede dell'autorità portuale".

## In Sicilia slitta al 2019 l'entrata in vigore riforma



**PALERMO** – Tutto rinviato di 36 mesi: la riforma della portualità in Sicilia entrerà in vigore nel 2019. Lo ha deliberato il Consiglio dei ministri, accogliendo la richiesta di rinvio di accorpamento delle autorità portuali, formulata dal presidente della Regione, Rosario Crocetta. Si tratta di una possibilità indicata nel testo licenziato ieri dal Consiglio dei ministri, che consente ai presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivandola, fino a tre anni.

“Il Consiglio dei ministri – dice all’ANSA il governatore della Sicilia Rosario Crocetta – ha deliberato il rinvio di 36 mesi dell’insediamento delle autorità portuali. Restiamo in attesa dei dettagli del provvedimento, ma in Sicilia non ci sarà nessuna Gioia Tauro. Adesso verificheremo come gestire la questione delle Autorità portuali”.

## Porti, tra Catania e Augusta di nuovo guerra

*In ballo la nomina dei presidenti della nuove Autorità portuali di sistema che sostituiranno i vecchi enti di gestione. Lo scalo augustano favorito in quanto "core", ma quello etneo è ormai un centro nevralgico commerciale e turistico*

CATANIA. Torna a ravvivarsi la competizione tra Catania e Augusta. Del resto, così come ci sono forti tensioni per l'accorpamento delle Camere di commercio, lo stesso succede per l'unificazione delle Autorità portuali che passano da 24 a 15. Non dimentichiamo che nei porti entra ed esce l'85% delle merci prodotte e consumate in Italia, quindi è un giro di vastità incredibile. La settimana scorsa dopo dieci anni il Consiglio dei ministri ha approvato la riforma della governance portuale. Non è una novità.

Al posto delle Autorità portuali ci saranno le Autorità portuali di sistema, la cui sede sarà nei porti considerati strategici (core), e comprenderanno anche i 57 scali minori lungo le coste della Penisola. Ad esempio, l'Autorità di sistema della Sicilia orientale governerà anche Siracusa, Pozzallo, Riposto, Avola, Portopalo eccetera. A livello di gestione le Adsp saranno più verticali: la figura del ministro assume un'importanza chiave in quanto deciderà la strategia nazionale, avendo l'ultima parola su investimenti, pianificazione, organizzazione. A livello locale l'Autorità di sistema sarà guidata da un presidente (con un segretario generale), che però non sarà

nominato dalla vecchia triade Comune, Camera di commercio, ex Provincia con il parere vincolante della Regione, ma con nomina diretta del ministro d'intesa con il presidente della Regione. A fianco dei presidenti non ci sarà più il «comitato portuale», ma un consiglio di amministrazione a carattere pubblico, con un rappresentante della Regione, un rappresentante del Comune o dei Comuni dei porti ex Authority, insieme con una figura della Capitaneria di porto. I privati (terminali srl, agenti marittimi, spedizionieri eccetera) saranno chiamati in sede nazionale quando si discuterà di problemi che li riguardano.

Per essere effettiva la riforma (che ancora si dovrà completare con i decreti attuativi ministeriali) dev'essere pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, il che avverrà entro una decina di giorni. Poi il ministro inviterà i presidenti delle Regioni per una concertazione sui nomi dei presidenti delle Adsp: e se entro 45 giorni non si troverà l'intesa, Delrio porterà di nuovo la questione in Consiglio dei ministri, mentre nel frattempo resteranno in vigore i commissari straordinari già presenti oggi nelle Authority: per Catania l'ammiraglio Martello e per Augusta l'ammiraglio Donato.

## - segue

---

Quindi, anche a volere usare tutte le cautele e il galateo istituzionale, la contesa sarà dura tra Catania e Augusta, perché è innegabile che Augusta è «core», ma è altrettanto innegabile che il porto di Catania è al centro dei traffici commerciali siciliani. Ed è così naturale pensare a Catania come sede dell' Autorità di sistema che l' altro giorno «il Sole -24 Ore» nel parlare delle leadership portuali indicava Catania per il Sud-Est siciliano. C' è la possibilità di una tregua di 36 mesi prima di innestare la marcia, così come sta accadendo tra Genova e Savona, ma intanto dopo l' estate ci dovrebbe essere la nomina dei presidenti, e non sarà una scelta facile. Del resto lo stesso presidente Crocetta aveva detto che escludere le città metropolitane dalla leadership delle Autorità di sistema era uno sbaglio clamoroso.

In tempi recenti l' immagine del porto augustano è stata macchiata dallo scandalo delle «influenze» manovrate dall' ex fidanzato della ex ministra dello Sviluppo economico Federica Guidi. Da qui è scaturita una indagine giudiziaria che ha coinvolto anche Ivan Lo Bello, presidente di Unioncamere. Si è arrivati alla sostituzione del commissario al porto Alberto Cozzo. E nel frattempo i movimenti portuali decrescevano a causa della crisi petrolifera. Quindi torna innegabilmente il dualismo. Ci sarà una lunga tregua di 36 mesi in attesa che Augusta si alzezi per diventare competitiva a livello internazionale? Che tipo di decisione può scaturire dal trio Delrio-Crocetta-Ue sul versante dello Jonio? Dice l' ex commissario straordinario dell' Autorità portuale di Catania, Cosimo Indaco: «Certamente non dovrà essere una guerra di campanile. Si dovrà trovare un equilibrio per far crescere insieme Augusta e Catania, senza penalizzare nessuno».

TONY ZERMO

## Porto di Trapani. Qualcuno adesso difenderà la sua autonomia?

Il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva, nei giorni scorsi, il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Decreto che prevede che il porto di Trapani sia accorpato all'autorità di sistema di Palermo, subendone l'egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico. Riteniamo che sia importante sapere se qualcuno si sia mosso o abbia agito in qualche modo per tutelare l'autonomia del porto di Trapani oppure se sia stato fatto un accordo sulla pelle dei cittadini trapanesi. Sarebbe utile sapere, a tal riguardo, se la Regione Sicilia (che gode di uno statuto speciale), la deputazione regionale trapanese (cui è stata trasmessa la delibera del consiglio comunale dal titolo "Quale futuro per il porto di Trapani") e i vertici comunali, si siano mossi o si muoveranno in qualche modo in difesa e a tutela dei diritti della città di Trapani. Si sono attivati costoro per far sì che la Regione utilizzi, per il porto di Trapani, la facoltà di chiedere la moratoria di tre anni per l'applicazione del decreto? A tal proposito ci sono quindici giorni di tempo. Si spera che la Regione e tutti gli altri, considerata la parentesi estiva e le belle e assolate giornate, non preferiscano andare in vacanza. 238 Total Views 238 Views Today.

### Porto di Trapani, il senator d' Ali: «Qualcuno adesso difenderà la sua autonomia?»

Il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva, nei giorni scorsi, il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Decreto che prevede che il porto di Trapani sia accorpato all' autorità di sistema di Palermo, subandone l' egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico. Riteniamo che sia importante sapere se qualcuno si sia mosso o abbia agito in qualche modo per tutelare l' autonomia del porto di Trapani oppure se sia stato fatto un accordo sulla pelle dei cittadini trapanesi. Sarebbe utile sapere, a tal riguardo, se la Regione Sicilia (che gode di uno statuto speciale), la deputazione regionale trapanese (cui è stata trasmessa la delibera del consiglio comunale dal titolo "Quale futuro per il porto di Trapani") e i vertici comunali, si siano mossi o si muoveranno in qualche modo in difesa e a tutela dei diritti della città di Trapani. Si sono attivati costoro per far sì che la Regione utilizzi, per il porto di Trapani, la facoltà di chiedere la moratoria di tre anni per l' applicazione del decreto? A tal proposito ci sono quindici giorni di tempo. Si spera che la Regione e tutti gli altri, considerata la parentesi estiva e le belle e assolate giornate, non preferiscano andare in vacanza. ( Letto 4 volte)

In Evidenza

## Qualcuno ha agito per tutelare l' autonomia del porto di Trapani?

Il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Decreto che prevede che il porto di Trapani sia accorpato all' autorità di sistema di Palermo, quindi si può capire le conseguenze economiche per quello di Trapani. Ma chi si è prodigato per non far succedere ciò? O chi non ha fatto il proprio dovere per non far succedere ciò? Questo chiede in un comunicato Forza Italia di Trapani, "Riteniamo che sia importante sapere se qualcuno si sia mosso o abbia agito in qualche modo per tutelare l' autonomia del porto di Trapani oppure se sia stato fatto un accordo sulla pelle dei cittadini trapanesi. Sarebbe utile sapere, a tal riguardo, se la Regione Sicilia (che gode di uno statuto speciale), la deputazione regionale trapanese (cui è stata trasmessa la delibera del consiglio comunale dal titolo "Quale futuro per il porto di Trapani") e i vertici comunali, si siano mossi o si muoveranno in qualche modo in difesa e a tutela dei diritti della città di Trapani. Si sono attivati costoro per far sì che la Regione utilizzi, per il porto di Trapani, la facoltà di chiedere la moratoria di tre anni per l' applicazione del decreto? A tal proposito ci sono quindici giorni di tempo. Si spera che la Regione e tutti gli altri, considerata la parentesi estiva e le belle e assolate giornate, non preferiscano andare in vacanza".

## Accorpamento porto, Forza Italia chiede applicazione moratoria decreto

Il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva, nei giorni scorsi, il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Il provvedimento prevede che il porto di Trapani sia accorpato all' Autorità di sistema di Palermo. Sulla vicenda si registra la nota dei rappresentanti provinciali di Forza Italia che parlano di una situazione che porterà lo scalo trapanese a "subire l' egemonia di Palermo e pesanti conseguenze sul piano economico". "Riteniamo - si legge ancora nella nota - che sia importante sapere se qualcuno si sia mosso o abbia agito in qualche modo per tutelare l' autonomia del porto di Trapani oppure se sia stato fatto un accordo sulla pelle dei cittadini trapanesi. Sarebbe utile sapere, a tal riguardo, se la Regione Sicilia (che gode di uno Statuto speciale), la deputazione regionale trapanese (cui è stata trasmessa la delibera del Consiglio comunale dal titolo "Quale futuro per il porto di Trapani") e i vertici comunali, si siano mossi o si muoveranno in qualche modo in difesa e a tutela dei diritti della città di Trapani". "Si sono attivati - prosegue il coordinamento provinciale di Forza Italia - costoro per far sì che la Regione utilizzi, per il porto di Trapani, la facoltà di chiedere la moratoria di tre anni per l' applicazione del decreto? A tal proposito ci sono quindici giorni di tempo. Si spera che la Regione e tutti gli altri, considerata la parentesi estiva e le belle e assolate giornate, non preferiscano andare in vacanza".

LOGISTICA

## Confetra si schiera per il Sistema Offshore a Venezia Incontro sul porto con l' assessore veneto De Berti

VENEZIA - Incontro ieri tra l' assessore ai Trasporti, lavori pubblici e infrastrutture della Regione del Veneto, Elisa De Berti, e Confetra Nordest, che rappresenta oltre 2.400 imprese del trasporto, della logistica, delle spedizioni e dei servizi marittimi e doganali.

Scopo dell' incontro, illustrare all' assessore l' appoggio convinto delle categorie economiche rappresentate alla realizzazione della Sistema Off-Shore/On-Shore a Venezia e alla definizione di una via d' accesso chiara e definitiva per le navi da crociera in laguna.

Sono stati Paolo Salvaro e Andrea Cosentino, rispettivamente presidente e vice di Confetra Nordest a presentare all' assessore De Berti le ragioni economiche e tecniche che portano le imprese rappresentate a sostenere la realizzazione del Sistema per accogliere le grandi navi container. Parallelamente, è stata avanzata la richiesta che la Regione, a sua volta, prenda chiaramente posizione a favore dell' opera, che è fondamentale per dare un futuro all' unico porto di caratura nazionale ed internazionale del Veneto. Da parte sua l' assessore De Berti ha espresso la massima attenzione sua e del presidente Luca Zaia al tema, approfondendo anche gli aspetti tecnici della questione.

Venezia con la realizzazione del Mose è l' unico porto d' Italia ad avere un accesso condizionato: anche con le barriere a riposo, la profondità del fondale è vincolata ai -14 metri dei cassoni posati sul fondale.

## «Porto offshore al Cipe per non perdere i fondi»

*Dalla Tor (senatore Ap) stringe i tempi per il progetto del nuovo scalo Spessotto (deputata M5s) sollecita un tecnico per l' Autorità portuale*

Porto off-shore al Cipe entro la fine di agosto e partire con il primo lotto di lavori. Lo chiede il senatore veneziano Mario Dalla Tor (Ap), che sul tema ha presentato un' interrogazione al ministero dei Trasporti. «Sottoporre senza indugi - chiede Dalla Tor - il progetto preliminare Piattaforma d' altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial al Cipe entro il mese di agosto 2016 per l' approvazione in linea tecnica, in modo tale che venga deliberato progettazione definitiva dell' avvio dei lavori per il primo lotto funzionale a Porto Marghera e possa essere svolta così la progettazione definitiva».

Il senatore veneziano teme di perdere i finanziamenti previsti.

«Eventuali ritardi da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella trasmissione del progetto al Cipe - aggiunge Dalla Tor - comporteranno inevitabilmente il venir meno degli accordi presi con lo stesso ministero dello Sviluppo economico e la perdita di finanziamenti già stanziati e assegnati dal Governo per il rilancio di Porto Marghera».

Porto off-shore al centro anche dell' incontro tra Confetra Nord Est e l' assessore regionale ai Trasporti Elena Berti. L' associazione degli imprenditori della logistica ribadisce il pieno

appoggio alla piattaforma d' altura e chiede alla Regione di fare altrettanto. Il presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro e il vicepresidente Andrea Cosentino, che ricopre anche la carica di presidente di Assosped Venezia, hanno poi ribadito la necessità di decidere in fretta, ricordando che i soldi per finanziare l' opera potrebbero venire dalla «dichiarata disponibilità di alcuni grandi gruppi cinesi, che attendono solo un via libera politico alla realizzazione dell' opera».

Mentre si discute del progetto, rimane ancora da sciogliere il nodo della nomina del nuovo presidente dell' autorità portuale.

Da giorni circolano nomi e candidature, ultima quella fatta dal deputato Michele Mognato (Pd) in favore del collega di partito Andrea Martella. Un' uscita che non è piaciuta al Movimento 5 Stelle che passa al contrattacco.

Per la parlamentare veneziana Arianna Spessotto «La legge prescrive che "il Presidente sia scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale". Mi auguro - conclude la deputata del M5S - che non si continui sulla linea molto spesso seguita in passato del baratto di poltrone, ma che la Legge venga finalmente applicata e che il futuro presidente sia un professionista del settore».

Marco Dori © riproduzione riservata.

MARCO DORI

# La Nuova di Venezia e Mestre

---

## Off-shore, appello alla Regione «Serve un sostegno all' opera»

*Incontro a Palazzo Balbi tra l' assessore alle Infrastrutture De Berti e i rappresentanti di Confetra Nordest che raccolgono 2400 imprenditori nel settore dei trasporti, logistica e servizi marittimi*

VENEZIA Nuovo terminal Off-shore, arriva l' appoggio espresso alla Regione delle imprese del trasporto e della logistica del Nordest al progetto di porto in mare per i container proposto dal presidente dell' Autorità portuale di Venezia Paolo Costa e dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, ma che vedrebbe invece piuttosto "freddo" il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Ieri a Palazzo Balbi l' assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti ha incontrato il presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro e il vicepresidente Andrea Cosentino, alla guida dell' organismo che rappresenta oltre 2400 imprese che operano nei settori del trasporto e della logistica. I vertici di Confetra Nord Est Paolo Salvaro e il vicepresidente Andrea Cosentino, hanno illustrato all' assessore le ragioni economiche e tecniche che portano le imprese rappresentate, operanti nei settori della logistica, dei trasporti, delle spedizioni e dei servizi marittimi e doganali, ad essere convinte sostenitrici della realizzazione della Sistema Off Shore/On Shore per accogliere le grandi navi container.

Parallelamente, hanno chiesto all' assessore De Berti che la Regione, a sua volta, prenda chiaramente posizione a favore dell' opera, che è fondamentale per dare un futuro all' unico porto di caratura nazionale ed internazionale del Veneto. De Berti ha espresso la massima attenzione sua e del presidente Luca Zaia al tema, approfondendo anche gli aspetti tecnici della questione.

Venezia con la realizzazione del Mose - hanno spiegato i dirigenti di Confetra Nord Est - è l' unico porto d' Italia ad avere un accesso condizionato: anche con le barriere a riposo, la profondità del fondale è vincolata ai -14 metri dei cassoni posati sul fondale. Le grandi navi portacontainer che collegano le principali aree economiche dell' Europa con il Far East, se non avranno alternative valide, salteranno Venezia, condannando il Porto a un lento ma inevitabile declino.

Intanto il senatore di Forza Italia Mario Dalla Tor ha presentato un' interrogazione parlamentare al ministro Delrio chiedendo «se non sia opportuno sottoporre, senza indugi, il progetto preliminare "Piattaforma d' altura al Porto di Venezia e Terminal container Montesyndial" al Cipe entro il mese di agosto 2016 per l' approvazione in linea tecnica, in modo tale che venga deliberato l' avvio dei lavori per il primo lotto funzionale a Porto Marghera e possa essere svolta così la progettazione definitiva» e «se non sia necessario garantire che il finanziamento previsto a legislazione vigente dalle successive leggi di Stabilità rimanga invariato per garantire una corretta e rapida esecuzione delle opere».(e.t.)

## Le concessioni del comitato "fantasma"

*Ultimo atto della vecchia Authority: proroghe per Spinelli, Sech e San Giorgio*

GENOVA. Potrebbe essere il primo atto del nuovo presidente della nascente **Autorità di sistema portuale**.

Quasi certamente sarà invece l'ultimo provvedimento preso del vecchio comitato **portuale**, sempre che non capiti qualche altro imprevisto e da qui al 5 settembre, vista anche la storia di questo comitato "fantasma", è tutto possibile, anche se il decreto di riforma è chiaro: gli organi delle vecchie Authority decadono con l'insediamento di quelli nuovi. Il parlamentino del porto di Genova sarà quindi chiamato a votare sul rinnovo delle concessioni chiesto da tre terminal: Spinelli, San Giorgio (gruppo Gavio) e Sech (Luigi Negri).

Da tempo gli operatori chiedono all'**Autorità portuale** di dare una risposta alle istanze di rinnovo delle concessioni in scadenza nel 2020. Tra rimpalli e attese, la soluzione sarebbe dovuta arrivare a fine luglio. Poi è stato spostato tutto alla riunione che si sarebbe dovuta tenere oggi. L'indisponibilità dei tre revisori ha però rimandato ogni decisione al 5 settembre, quando forse i tre terminalisti otterranno le proroghe. Spinelli ha presentato un piano di impresa ambizioso e l'Authority ha deciso di concedere un allungamento della concessione sino al 2054, poco meno di quanto avesse chiesto inizialmente (40 anni). Il terminalista prevede investimenti per 182 milioni di euro, tra nuovo equipment e il rifacimento di buona parte delle banchine e degli spazi. Altro punto forte è l'occupazione, perché Spinelli spiega nell'istanza che i dipendenti cresceranno di poco oltre una decina di unità, ma le giornate per la Compagnia Unica triplicheranno. Il piano prevede che a regime il traffico del terminal arrivi sino a 5,5 milioni di tonnellate. Anche il Sech ha ottenuto una maxi proroga della propria concessione, allungata dal 2020 al 2045. Le banchine di Negri prudenzialmente indicano un traffico di 400 mila teu all'anno, ma investimenti su quei piazzali per oltre 120 milioni di euro, la maggior parte dei quali dedicati all'equipment (soprattutto gru) e ai mezzi di movimentazione.

Il terminal San Giorgio invece, ha ottenuto solo 10 anni di allungamento. Gli investimenti erano più bassi degli altri due operatori (38,7 milioni) anche se l'aumento del traffico previsto e dell'occupazione era esponenziale nella tabella allegata all'istanza: da 16 a 49 dipendenti in 6 anni e traffico a oltre 2 milioni di tonnellate di merce.

Gli operatori erano ad un passo dall'ottenere la proroga, ma adesso è tutto rinviato a settembre. Sempre che nel frattempo non arrivi il regolamento sulle concessioni, come annunciato da Delrio in una intervista al Secolo XIX. E la leggenda del comitato fantasma potrebbe continuare...

**SIMONE GALLOTTI**



## Pesa container, fase due per Genova

Genova - La comunità portuale genovese si prepara a entrare nella seconda fase dell'adeguamento agli emendamenti alla convenzione Solas sulla pesatura dei container, entrati in vigore lo scorso primo luglio. **Dalla seconda metà di agosto tutti gli operatori portuali genovesi dovranno adeguare** i propri sistemi

**Genova - La comunità portuale genovese si prepara a entrare nella seconda fase** dell'adeguamento agli emendamenti alla convenzione Solas sulla pesatura dei container, entrati in vigore lo scorso primo luglio. **Dalla seconda metà di agosto tutti gli operatori portuali genovesi dovranno adeguare** i propri sistemi informatici per permettere la rapida trasmissione del peso lordo del container prima dell'arrivo al gate dell'autotrasportatore. La normativa internazionale prevede che tutti i container in export debbano obbligatoriamente possedere un certificato di peso lordo per l'imbarco (verified gross mass, Vgm), fornito dallo shipper, o da un suo rappresentante, al terminal e al comando nave in tempo utile per permettere l'elaborazione del piano di stivaggio.

**Nel porto di Genova**, per la sua conformazione morfologica e le possibili ricadute sulla viabilità cittadina, gli operatori portuali e le autorità hanno stabilito di anticipare la ricezione del certificato Vgm al momento del gate, negando di fatto l'ingresso al terminal ai container sprovvisti del dato. **Durante i primi giorni di luglio**, le problematiche riscontrate dagli autotrasportatori, che lamentavano lunghe code ai gate a causa del ritardo con cui il Vgm transitava attraverso i sistemi informatici degli operatori coinvolti, a Genova sono state attenuate da un portale, messo a disposizione dell'Autorità Portuale alle categorie dell'autotrasporto, che permette all'autista in possesso di un documento cartaceo (il cosiddetto bindello) di inserire il peso del container a sistema in caso il Vgm stesse tardando a essere flussato.

## - segue

---

**Il dato di peso immesso non è da confondersi con il Vgm che invece è un vero e proprio** certificato riportante tutte le informazioni previste dal decreto dirigenziale (identificazione dello shipper, nome della persona autorizzata, numero di contenitore, peso espresso in chili o multipli, data e luogo, firma) e che deve in ogni caso essere trasmesso al terminal prima o contestualmente la lista di imbarco. **In una recente riunione a Palazzo San Giorgio**, tutte le categorie degli operatori portuali coinvolti nel ciclo di pesatura dei container, insieme all'Autorità portuale e all'Autorità marittima si sono detti soddisfatti di come è stata affrontata la fase iniziale e hanno trovato un accordo per un progressivo abbandono delle procedure di tamponamento. L'ordinanza redatta dall'Autorità Portuale che sancisce in via definitiva il modus operandi nel porto di Genova sarà portata alla firma dell'ammiraglio Giovanni Pettorino entro fine luglio e avrà decorrenza a partire dal 22 agosto, data in cui tutti gli operatori dovranno essere pronti a trasmettere in maniera rapida ed efficiente il Vgm per permettere l'ingresso dei container in fase di gate in.

**L'entrata in vigore della fase due garantirà peraltro l'esclusione dell'autotrasporto** dal ciclo del trasmissione del dato, come previsto sia dalle normative internazionali sia da quelle nazionali.

# Informazioni Marittime

---

## Pesatura container, per spedizionieri disservizi limitati con nuove regole



A parte qualche allungamento dei tempi di viaggio, i temuti "notevoli disservizi per il trasporto merci marittimo" dovuti all'introduzione delle nuove regole sulla pesatura dei container con massa lorda verificata, non si sono materializzati. Almeno in queste prime settimane (il nuovo regime è partito il primo luglio). E' quanto afferma la Fiata, federazione internazionale degli spedizionieri di merci.

Jens Roemer, presidente del gruppo di lavoro trasporti marittimi nell'ambito del Multimodal Transport Institute della Fiata, ha dichiarato a *Lloyd's Loading List*: "Sembra che il previsto caos per i contenitori non spediti dopo il 1° luglio non si sia materializzato e che i caricatori e gli spedizionieri stiano lavorando in modo positivo con gli emendamenti alla Convenzione Solas (Safety of Life at Sea). Alla federazione non è stato riferito nessun problema di rilievo ed i consulenti del gruppo di lavoro trasporti marittimi della Fiata hanno riferito di pochi disservizi".

Qualche difficoltà iniziale comunque c'è stata, riferisce *Cisco*, perché le interfacce e le piattaforme destinate alla massa lorda verificata elettronica spesso non erano pronte e questo ha comportato il passaggio al trasferimento manuale. Inoltre, i tempi di esecuzione si sono allungati per una serie di ragioni. Le interruzioni dovute alla massa lorda verificata tendono ad essere in anticipo rispetto alla chiusura dei varchi, cosa che costituisce un problema per i caricatori situati nelle vicinanze di un porto.

"Questo avviene - ha spiegato Roemer - perché, ad esempio, i caricatori o gli spedizionieri possono raccogliere il vuoto la mattina presto e restituire il box carico al terminal nel pomeriggio, ma il momento della chiusura della massa lorda verificata potrebbe essere il giorno prima. Una massa lorda verificata - ha aggiunto Roemer - ottenuta ai sensi del Metodo 1 non può essere fornita in questo arco temporale ed esiste un problema anche per il Metodo 2 dal momento che al mattino durante la raccolta si dispone solamente del numero del container e senza il numero del container non si dispone della tara: pertanto, si perde una giornata nella filiera distributiva o nel tempo di esecuzione".

Pur non essendoci stati problemi operativi di rilievo, gli spedizionieri hanno espresso la preoccupazione che i propri clienti, quando hanno a che fare con i contenitori refrigerati, possano dovere affrontare oneri di controspalla più elevati a causa dei limitati tempi di giacenza offerti.

# «Porti più efficienti con i dati in rete»

Genova - Gli spedizionieri: piattaforma comune. Il sistema consentirebbe un recupero del 10%.



Genova - «Serve una piattaforma digitale unificata per i tre porti liguri, perché se parliamo tutti la stessa "lingua" guadagniamo efficienza e ottimizziamo i costi». **Alessandro Laghezza**, presidente della Ligurian Logistic System, società costituita dalle tre associazioni degli spedizionieri liguri, ha studiato anche quanta efficienza e produttività è possibile recuperare dalla nascita di una InterPort Community System: «Potremmo recuperare almeno il 10%, con la condivisione dei dati dei flussi logistici dei tre porti liguri da inserire nella piattaforma comune - continua Laghezza - Potremmo ottenere una migliore integrazione informatica con l'autotrasporto e arrivare quindi all'automazione dei varchi portuali, che oggi sono per tutti un fattore di criticità». Il traffico ferroviario, secondo gli spedizionieri liguri, potrebbe così ottenere una migliore gestione, in collaborazione anche con gli interporti di riferimento della pianura padana. **Tempi di sosta più brevi, autostrade meno intasate dal traffico pesante e utilizzo più efficiente delle infrastrutture ferroviarie esistenti: «Anche l'autotrasporto potrebbe abbattere i costi e risultare più competitivo»**. L'obiettivo è quindi ottimizzare la gestione di 16 milioni di dati che ogni anno vengono processati nei vari sistemi informatici, pubblici e privati.

# «Genova città malata e ferma che rifiuta chance di crescita»

Genova - L'attacco arriva da Alberto Amico (Amico & Co.), operatore genovese tra i primi al mondo nella ristrutturazione di grandi yacht e vice presidente di Nautica Italiana. Un'accusa all'immobilismo della città e alle istituzioni locali, che segue quelle di Stefano Messina (gruppo Messina) e Marco Bisagno (Gin).



Genova - Questa volta l'attacco arriva da **Alberto Amico (Amico & Co.)**, operatore genovese **tra i primi al mondo nella ristrutturazione di grandi yacht e vice presidente di Nautica Italiana**. Un'accusa **all'immobilismo della città e alle istituzioni locali**, che solo in ordine di tempo segue quelle di **Stefano Messina (gruppo Messina) e Marco Bisagno (Gin)**. «Genova è malata», tuona il numero uno del cantiere Amico & Co. «Colpa delle istituzioni, incapaci di sfruttare nuove opportunità di business». Chance di sviluppo, secondo il vice presidente di Nautica Italiana - l'associazione di settore nata dai marchi usciti da Ucina - che il capoluogo ligure «non è in grado di cogliere, **a partire da un salone a primavera che doveva essere organizzato nell'area del Porto Antico e che invece si farà in Toscana**».

«Genova era stata scelta per ospitare l'evento - prosegue Amico - ma le istituzioni, Regione Liguria in primis, se a parole ci hanno inizialmente appoggiato, **per otto mesi di fila hanno poi preso tempo**, senza favorire l'organizzazione di una kermesse che Nautica Italiana aveva progettato al servizio delle aziende, e che avrebbe portato in Liguria decine di yacht. Dell'occasione persa ne è consapevole anche **Giuseppe Zampini**, presidente di Confindustria Genova: è per questo motivo che come azienda aderiamo ancora all'associazione degli industriali, anche se comprendo chi, a livello nazionale, ha deciso di fare un passo indietro dopo il rifiuto di accettare Nautica Italiana come realtà rappresentativa del settore assieme a Ucina».

## - segue

---

Nei giorni scorsi, il cantiere genovese ha annunciato di avere pronto un piano di investimenti di oltre 25 milioni di euro. «Ma le aree - chiude Amico - sono limitate. In porto poi, progetti come quello del **Blueprint** vanno a rilento. **A Palazzo San Giorgio** manca un presidente da molto tempo e ancora non sappiamo cosa succederà **per le concessioni di Ente Bacini e della Darsena navica della Foce**. Il problema è culturale, la mentalità, del mondo politico in primis, deve cambiare».

## Porti: intesa alla Spezia, revocato lo sciopero dell'autotrasporto

Si faranno opere per ridurre disagi tir in attesa pesatura

03 agosto, 09:09



(ANSA) - GENOVA, 2 AGO - Con la firma del protocollo d'intesa tra associazioni di categoria e Autorità Portuale è stato revocato lo sciopero dell'autotrasporto del 7 agosto che avrebbe bloccato per 50 ore il Porto della Spezia. Gli autotrasportatori avrebbero incrociato le braccia, col il blocco delle merci da e per lo scalo, a causa dei disagi e delle problematiche causati dall'entrata in vigore dal 1 luglio delle nuove procedure di pesatura dei container. Procedure che provocano code di molte ore ai varchi.

Il protocollo fa riferimento a quanto già discusso in precedenti incontri tra Autorità Portuale, Fita Cna, Confartigianato Trasporti, Trasporto Unito, sindacati e La Spezia Container Terminal. Le soluzioni condivise per risolvere la situazione prevedono in particolare per il ritiro dei container vuoti una corsia gate, realizzata entro fine mese, riservata ai camion in arrivo che devono effettuare solo questa operazione. Migliorate anche le verifiche della documentazione, implementando le procedure online. L'Autorità Portuale si è impegnata anche a realizzare quattro corsie per i tir che devono effettuare altre operazioni, oltre a una viabilità alternativa di collegamento al terminal Ravano entro fine anno. I container vuoti saranno trattati per il maggior numero possibile nel retroporto di S. Stefano Magra.

Richiesti maggiori controlli da parte delle forze dell'ordine nell'area di sosta dei tir degli Stagnoni: il "Truck Village" sarà dotato di servizi igienici, docce e distributori di generi di conforto per i camionisti in attesa al varco di ingresso.

Confartigianato Trasporti e Fita esprimono soddisfazione per l'esito della trattativa.

# La Gazzetta Marittima

---

## Comitato portuale a Livorno su Lorenzini e il molo Italia

**La riunione si terrà oggi pomeriggio a palazzo Rosciano – La concessione degli accosti pubblici 15 C e D alla Cilp**

LIVORNO – Un comitato portuale sul delicato tema della concessione al terminalista Lorenzini si terrà oggi nel primo pomeriggio a palazzo Rosciano. Tema delicato perché come sostiene Enio Lorenzini da qualche tempo, la concessione provvisoria che gli è stata assegnata sul molo Italia è finalizzata alla nave della Tirrenia che invece ha disdetto il contratto: e non potendo usare la concessione per altre navi, Lorenzini deve mandare a casa una quarantina di persone. Un dramma, in un porto che non brilla certo per crescita dei posti di lavoro. Sulle concessioni inoltre c'è l'attacco diretto all'Autorità portuale da parte dell'Asamar. E' il caso delle banchine pubbliche con gli accosti 15 C e 15 D, oggetto di una recente ordinanza dell'Autorità portuale. Con una dura nota indirizzata all'Autorità portuale, l'associazione degli agenti marittimi contesta la "privatizzazione" – pare a vantaggio della Cilp – dei suddetti accosti sia nella forma che nella sostanza. La forma: i due accosti sono stati designati al servizio pubblico con una ordinanza del 2008 emessa congiuntamente da Autorità Marittima e Autorità Portuale. Ebbene, sostiene Asamar, il cambio di destinazione può avvenire solo con un'altra ordinanza congiunta e non solo per decisione – per di più mai comunicata nemmeno agli utenti come semplice informazione – della sola Autorità portuale. Nella sostanza poi l'associazione degli agenti marittimi ricorda che gli accosti in questione erano destinati alle navi porta-auto provenienti da specifici scali dell'estremo oriente, mentre con l'assegnazione alla Cilp è quest'ultima a stabilire norme e precedenze. Inaccettabile: tanto da far chiedere all'Autorità portuale di rimangiarsi l'ordinanza per evitare un contenzioso che l'associazione sembra disposta ad innescare fino al Tar della Toscana. Dal comitato portuale di oggi l'Asamar spera di avere una risposta esauriente dall'Authority.

PORTO: [REDACTED] RISPONDE AL BOMBER

## Provinciali scrive a Lucarelli «Riprenditi la tua maglietta»

► LIVORNO

«Caro Cristiano, tieniti la maglietta». Così il segretario generale [REDACTED] Massimo Provinciali, ha risposto a Cristiano Lucarelli, ricordando in qualche modo il titolo del libro di Lucarelli "Tenetevi il miliardo".

La risposta di Provinciali arriva dopo le accuse che l'ex bomber ha fatto nei confronti di palazzo Rosciano in merito al rinvio dei lavori di resecazione di una banchina che impedisce alle navi sopra i 150 metri di arrivare al terminal Lucarelli.

Provinciali risponde dopo che Lucarelli aveva parlato «con un linguaggio francamente inammissibile di una presunta responsabilità per mala gestione [REDACTED] nei confronti dell'impresa Lucarelli Terminal Livorno e di un atteggiamento scorretto (addirittura 'mafioso') e volutamente dilatorio che la Port Authority avrebbe assunto con riferimento alla realizzazione di alcune opere di efficientamento infrastrutturale dell'area su cui opera la Società», spiega in una nota palazzo Rosciano.

«Caro Cristiano», scrive Provinciali a Lucarelli in una lettera inviata insieme alla maglia autografata del Napoli con tanto di dedica «a Massimo» - mi sento in dovere di restituirti la tua maglietta del Napoli che avevi avuto la cortesia di regalarmi poco dopo la nostra conoscenza».

«Dalle tue dichiarazioni pubbliche, che addirittura fanno riferimento a 'mafia in porto'», prosegue il numero due dello scalo litorale - emerge infatti



Provinciali con la maglia di Cristiano

con tutta evidenza che la dedica "con stima" non corrisponde ai tuoi sentimenti nei confronti [REDACTED] e, conseguentemente, nei miei confronti, che di questa Autorità rappresento il vertice amministrativo».

Non è escluso che la questione della resecazione del molo venga affrontata oggi in comitato portuale (pur non essendo all'ordine del giorno).

Intanto ieri il gruppo M5s in Senato, riprendendo le parole dette lunedì dal sindaco Nogarini ha chiesto l'intervento del ministro dei trasporti Del Rio: «Intervenga direttamente sulla vicenda, non è possibile che [REDACTED] sia impermeabile alle istanze che provengono dal sindaco». (g.c.)

## IL FUTURO DELL'AZIENDA

CRISTIANO LUCARELLI E I DIPENDENTI SI ERANO PRESENTATI IN CONSIGLIO COMUNALE PREOCCUPATI PER IL FUTURO DELL'AZIENDA

## GLI UTILI

LUCARELLI: «L'AZIENDA NON È IN CRISI E PRODUCE UTILI A DIFFERENZA DI ALTRE REALTÀ DEL SISTEMA PORTUALE»

## LA RICHIESTA

«ABBIAMO CHIESTO LA DELOCALIZZAZIONE DEL TERMINAL CHE NON HA ANCORA TROVATO ATTUAZIONE»

# «Lucarelli riprenditi la maglia» Il segretario della Port 'bacchetta' l'ex bomber amaranto

**SCOPPIA** il caso Lucarelli. Tensione tra l'imprenditore e [redacted] guidata da [redacted]. «Con riferimento agli articoli apparsi sulla stampa - si legge nella nota inviata [redacted]

- e ai post confezionati su facebook, nei quali si parla con un linguaggio inammissibile di un presunta responsabilità per mala gestio [redacted] nei confronti dell'impresa Cristiano Luca-

## FRASE OFFENSIVA

Tensione dopo alcune dichiarazioni fatte dall'imprenditore

relli (nella foto a destra) Terminal Livorno e di un atteggiamento scorretto (addirittura 'mafioso') e volutamente dilatorio che la Port [redacted] avrebbe assunto con riferimento alla realizzazione di alcune opere di efficientamento infrastrutturale dell'area su cui opera la Società, il segretario generale di Palazzo Rusciano, Massimo Provinciali (nella foto a sinistra), riservandosi di rispondere nel merito nelle sedi più opportune, ha spedito a Lucarelli una lettera. La lettera recita: «Caro Cri-

stiano - si legge - mi sento in dovere di restituirti la tua maglietta del Napoli che avevi avuto la cortesia di regalarmi poco dopo la nostra conoscenza. Dalle tue dichiarazioni pubbliche, che addirittura fanno riferimento a "mafia in porto" emerge con tutta evidenza che la dedica "con stima" non corrisponde ai tuoi sentimenti nei confronti [redacted] e, conseguentemente, nei miei confronti che di questa Autorità rappresento il vertice amministrativo. Un saluto».

**DI RECENTE** Cristiano Lucarelli e i dipendenti del terminal si erano presentati in consiglio comunale per manifestare la loro preoccupazione per il futuro dell'azienda. Una delegazione ristretta aveva poi incontrato il sindaco Nogarin. Nell'incontro con il sindaco ha spiegato che «l'azienda non è in crisi e produce utili a differenza di altre realtà del sistema portuale. Il lavoro potrebbe anche aumentare per i 40 addetti che ora rischiano il posto». Questo perché «abbiamo chiesto [redacted] di dare risposta al nostro piano infrastrutturale. Ha firmato con noi un accordo per la delocalizzazione del terminal che non ha ancora trovato attuazione».



## «Mala gestio»

«POST su facebook nei quali si parla con un linguaggio inammissibile di un presunta responsabilità per mala gestio [redacted] nei confronti del Terminal»



## La stima

L'EX BOMBER amaranto aveva regalato al segretario [redacted] Massimo Provinciali la maglia del Napoli con una dedica di stima nei suoi confronti

# La Gazzetta Marittima

---

## Welcome to Ancona a pieni giri

**Una APP turistica del tutto gratuita con molti servizi utili per i croceristi**



Matteo Paroli

ANCONA – L'estate è al suo culmine e Welcome to Ancona, progetto di accoglienza turistica realizzato da un gruppo di soggetti pubblici e privati (in primis Autorità Portuale e Comune) coordinati dalla Camera di Commercio di Ancona, va avanti a pieni giri. Già dallo scorso anno il modello di accoglienza Welcome – che mira a sviluppare la capacità di Ancona e del suo territorio di essere destinazione turistica – è stato messo a sistema nell'ambito dell'offerta cittadina complessiva, al fine di intercettare e servire nuovi segmenti di domanda: il primo di questi è rappresentato dai passeggeri dei traghetti. Si tratta di quasi 1 milione di passeggeri (anche questi in prevalenza stranieri) che attraversano annualmente la città, in arrivo o in partenza dal porto. In particolare l'obiettivo che si è posta l'AP è migliorare la permanenza e valorizzare il potenziale dei passeggeri in attesa di imbarco. La sfida è quella di trasformare almeno una parte dei passeggeri (appunto, gente "di passaggio", ladove il crocerista è invece già turista per disposizione) in clienti/turisti del porto e della città. Come? Con servizi e facilities: sono quelle che fanno la differenza e fanno sì che i passeggeri preferiscano il nostro scalo ad un altro; approccio confermato dagli agenti marittimi che ieri si sono riuniti in Autorità Portuale per la presentazione dell'ultimo applicativo offerto ai clienti del porto e messo a punto dall'AP nell'ambito del progetto Welcome. "Innanzitutto, fatto non scontato, i turisti che sbarcano ad Ancona hanno subito a disposizione wi-fi gratuito e, oltre alla propria posta e chat, possono scaricare, se non lo hanno già fatto prima di approdare, la APP turistica gratuita, denominata "Welcome to Ancona", che mette a disposizione dei passeggeri le principali informazioni turistiche relative alla città (luoghi di interesse storico artistico, musei, punti di ristoro, shopping, mobilità, servizi)" ha spiegato l'assessore comunale al Porto Ida Simonella "inoltre da pochi giorni l'applicazione si è arricchita di una nuova funzionalità, finalizzata a fornire tutte le informazioni utili relative all'arrivo e partenza delle navi e ai servizi in porto. Il segretario generale dell'Autorità Portuale Matteo Paroli ha dichiarato alla presentazione dell'iniziativa agli agenti marittimi: "Il nuovo applicativo ferry consente all'utente di ottenere informazioni in tempo reale sugli orari di arrivo e partenza delle navi, e di individuare con la funzione navigatore il percorso per raggiungere le banchine di imbarco, la biglietteria ed i punti di interesse a seconda delle modalità di viaggio (a piedi, o con altri mezzi propri). Un applicativo che accompagna quindi il passeggero nelle sue esigenze e "suggerisce" indirettamente i tempi liberi per scoprire la città circostante. Fornire servizi di qualità, moderni ed in grado di accompagnare qualunque passeggero nella sua permanenza in porto rappresenta un fattore di competitività per lo scalo" – ha detto ancora Paroli. "I passeggeri, soprattutto le famiglie o gli anziani, cercano servizi e assistenza nello scalo. Con la collaborazione delle istituzioni coinvolte nel progetto Welcome to Ancona stiamo fornendo ogni anno servizi aggiuntivi che migliorano significativamente la permanenza in porto dei passeggeri e li invitano a scoprire il territorio circostante. Ritengo sia un percorso virtuoso che supporta l'impegno delle agenzie marittime e delle compagnie di navigazione, rafforza la percezione dell'accoglienza e sostiene in maniera fattiva un rapporto positivo e di costruzione di opportunità tra la città ed il porto". Il processo di sviluppo della APP proseguirà con ulteriori funzionalità e l'estensione del servizio al traffico crociere. L'APP è disponibile sia su Apple store che Android-Google play, e visibile anche mediante Browser in HTML5 sul sito dell'Autorità portuale.

# Monti: "Orgoglioso di quanto fatto per il porto di Civitavecchia"

*Conferenza stampa fiume del commissario dell'Authority che si dice stanco dei continui attacchi, oggi diventati personali. "La città merita di uscire da questo contesto di poteri personali e familiari consolidati da diversi lustri sul territorio. Alla macchina del fango rispondo con i fatti e non con le chiacchiere". **E snocciola dati e risultati di un Network che cresce***



CIVITAVECCHIA - Lavoro e tutela dell'occupazione. Sono queste le parole risuonate maggiormente nel corso della conferenza stampa fiume del commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasquale Monti che, stanco dei continui attacchi e di essere tirato in ballo in quello che più volte ha definito "chiacchiericcio", vittima di una "macchina del fango e del veleno", ha rivendicato a gran voce, battendo i pugni sul tavolo, giustizia.

E lo ha fatto consapevole dei risultati raggiunti in questi anni, di cui si dice fiero ed orgoglioso. «Ci troviamo di fronte - ha spiegato - ad attacchi personali fuori da ogni logica minima di decenza. Perché chi lavora per lo sviluppo e la crescita deve essere demolito ed annientato. Civitavecchia merita di uscire da questo contesto di poteri personali e familiari consolidati da diversi lustri sul territorio».

Non fa sconti a nessuno. Parlamentari, giornalisti, ex amministratori. E pur non citando i nomi, i personaggi sono ben chiari a tutti. Ha parlato di interessi, pensando inizialmente "ci fossero due pilastri", ma in realtà "il pilastro da combattere è unico". Il riferimento a Moscherini e Tidei è evidente, come chiaro quello al giornalista Paolo Gianlorenzo e al parlamentare del Pd Marietta Tidei. Prende spunto dalle intercettazioni pubblicate, o meglio «stralci di intercettazioni - ha chiarito - prive di rilevanza penale, relative ad indagini chiuse, che vengono stumentalizzate, mischiate e decontestualizzate». Ed assicura: «Alla macchina del fango rispondo con i fatti e non con le chiacchiere. Non mi arrendo di fronte a queste schifezze: vado avanti orgoglioso di quanto fatto, della squadra con cui ho lavorato e dei risultati conseguiti».

## - segue

---

**CASO CONCORDIA** - Monti ha sottolineato di aver fatto tutto quello che era nelle possibilità del proprio ruolo istituzionale per poter portare la nave a Civitavecchia, presentando alla società l'offerta dello scalo, in termini di vicinanza e di infrastrutture. Poi ovviamente spettava a Costa e all'assicurazione decidere dove andare a smantellare il relitto. «Ho ribadito - ha aggiunto - di non lavorare per le aziende private che volevano lavorare scegliendo Civitavecchia e presentando un'offerta risultata poi superiore di circa il doppio rispetto a quella di coloro che poi hanno lavorato allo smantellamento a Genova. E poco dopo quell'offerta poteva essere dimezzata. Cosa c'era dietro? Ho comunque affermato che, nel caso in cui fosse stata scelta Civitavecchia, non avendo noi ancora un bacino di carenaggio adatto, le operazioni di smaltimento si sarebbero dovute effettuare dall'inizio alla fine alla presenza della Dia (direzione distrettuale antimafia) e del Noe (Nucleo operativo ecologico dei carabinieri)». Nel frattempo Monti stava chiudendo l'accordo con Fca per il traffico di auto per gli Usa. Un traffico da 500 posti di lavoro a tempo indeterminato, contro i 300 a tempo determinato con lo smantellamento della Concordia. «Si doveva decidere - ha concluso - e sono orgoglioso e fiero della scelta fatta».

**CPC** - Legata alla questione Concordia c'è quella della Compagnia portuale, tirata in ballo nell'ambito di "Pizza connection". Monti ha sottolineato il suo ruolo di mediatore nella vicenda del rinnovo del contratto per lo scarico del carbone, «lavorando per rispondendo come ho sempre fatto per la risoluzione delle possibili emergenze occupazionali, anche quando queste - ha aggiunto - non riguardavano strettamente il porto». E conferma di «credere nella Cpc, che rappresenta una medaglia per il nostro scalo e che - ha aggiunto - in un momento di crisi, grazie proprio al traffico auto, è riuscita ad assumere. Parliamo dell'unica compagnia in Italia che non fa uso di ammortizzatori sociali, garantendo efficienza e professionalità h24. Qui è il lavoro che paga i lavoratori».

**PRIVILEGE** - Sulla questione dell'appartamento affittato agli architetti della società prima del suo incarico da presidente, Monti si era già espresso nei giorni scorsi. Ha sottolineato però la speranza che il cantiere possa presto ripartire, dopo due gare deserte e con una importante società specializzata che, a quanto pare, sarebbe pronta a presentare la propria offerta. «Bisogna ricordare chi ha portato Privilege in città - ha ribadito - nessuna concessione è stata firmata dal sottoscritto che invece, alle prime vertenze nel 2014, ha portato in comitato portuale la lettera di revoca».

**COMMISSARIAMENTO** - Il secondo mandato da commissario dell'Authority di Pasqualino Monti scade venerdì. «Rimango a disposizione per qualunque sia la decisione che vorrà portare avanti il ministro Delrio - ha assicurato - mi pongo non come presidente di un porto, ma come risorsa a disposizione del Paese. Nei prossimi giorni, quindi, o ci sarà un nuovo commissario, o rimarrà il sottoscritto» del decreto di riforma dei porti, il Ministro, di intesa con le Regioni, dovrà procedere alla nomina dei presidenti delle nuove Autorità di Sistema portuale.

# La Civetta Civitavecchia

---



## Il Commissario dell'Authority risponde ad alcuni, recenti attacchi

CIVITAVECCHIA - Poche ore fa si è conclusa la Conferenza Stampa del Dott. Pasqualino Monti, Commissario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Il medesimo si è difeso dai duri attacchi usciti negli ultimi giorni su alcuni Organi di Informazione, locali e non. Monti, chiarendo gli aspetti su cui è stato accusato, ha dichiarato: <<Ci troviamo di fronte a poteri famigliari e personali. Chi lavora per lo sviluppo e la crescita viene demolito perché non è figlio di quel sistema. Mi hanno mosse accuse, anche sul personale, collazionando brevi stralci rispetto a centinaia di pagine di intercettazioni, peraltro risalenti a tre anni fa e riguardanti indagini concluse. Coloro che mi hanno mosso le suddette, ne risponderanno di fronte alla Legge. Io rappresento il Porto e non le Aziende private. Hanno voluto far credere che io sia contrario allo Sviluppo, quando grazie ad alcuni Accordi oggi è presente il Gruppo automobilistico Fiat Chrysler e 500 persone sono a contratto indeterminato. Attualmente, a questa Conferenza, sono presenti anche alcuni lavoratori ed il Presidente della Compagnia Portuale, Enrico Luciani; Compagnia che lavora nello Scalo; e gli stessi sono qui in segno di solidarietà. Inoltre, vorrei ricordare a coloro che fanno gli attacchi sul mio operato, che la scorsa settimana è stato approvato un Ddl in materia di portualità ed il Governo stesso mi ha chiamato per collaborare. Ed io ho fornito dati utili per la stesura del medesimo. Il ruolo principale del Presidente dell'Authority è promuovere i traffici ed essere presente nel mercato. Sono i dati ed i fatti che testimoniano la crescita ed appunto lo sviluppo di questo Porto.>>

## Monti: "La solita macchina del fango"



Conferenza stampa fiume del commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Pasqualino Monti, che ha voluto fare il punto sulle ultime vicende di carattere giudiziario riguardanti Costa Concordia e Privilege. Monti, riferendosi ad alcune intercettazioni apparse sugli organi di informazione, ha parlato di "solita macchina del fango", preannunciando denunce. Ha poi smentito la ricostruzione della vicenda Concordia, sottolineando di essere sempre stato a favore dello smaltimento a Civitavecchia e che alcune intercettazioni pubblicate sono state estrapolate ad arte.

Ha, infine, rivendicato di avere sempre operato per portare lavoro a Civitavecchia, come dimostrato dai mille occupati per il traffico delle vetture Fiat. "Io ho raccontato la verità dei fatti – afferma Monti – dopodiché, come ho sempre fatto, dove c'è da sporgere querela, lo farò. Molte sono quelle che ho presentato alla Procura della Repubblica, fatte nei confronti degli stessi soggetti ed il primo a rivendicare giustizia è proprio il sottoscritto. Sono stanco di essere protagonista del chiacchiericcio della nostra città. Sono sempre stato lontano, nel mio modo di comportarmi, nel mio modo di essere, dalle chiacchiere di bassa lega, quelle fatte contro qualcuno, la famosa tamburella civitavecchiese. Oggi mi trovo costretto a raccontare la verità dei fatti, quando avrei voluto volare più in alto e raccontare solo i numeri. Io ho fatto di tutto per portare la nave ma nel rispetto del mio ruolo istituzionale che era quello di andare dall'amministratore delegato di Costa, Micheal Thanin. L'ho raggiunto a Genova con Alberto Alberti e ho presentato il progetto affermando che le nostre banchine erano pronte ad accogliere la nave anche perché siamo i più vicini al luogo del disastro. Nel momento in cui si parla di offerte private, lì non entro più. Quando si porta il privato che vuole portare la nave a Civitavecchia, io come presidente dell'Autorità Portuale devo avere la garanzie che le operazioni di smaltimento dei rifiuti pericolosi avvengano alla presenza delle direzione investigativa antimafia e del nucleo operativo ecologico. E questo, guarda caso, non è uscito da quegli stralci di intercettazioni in cui si vuol far credere tutto ed il contrario di tutto".



## Porti: a Trapani al via Consorzio per sviluppo

Presiede il consiglio d'amministrazione Basciano di Agci

02 agosto, 18:24

(ANSA) - TRAPANI, 2 AGO - Alcune delle imprese operanti nel porto di Trapani hanno dato vita al Consorzio Portuale Trapanese, con l'obiettivo di promuovere il miglioramento della competitività del sistema portuale, interportuale e logistico del territorio con lo sviluppo delle filiere della Blue Economy.

Il Consorzio si propone di essere rete tra tutti gli operatori, in grado di proporre scelte e determinare indirizzi, attività essenziali per contribuire allo sviluppo del territorio. A presiedere il cda è stato chiamato il responsabile di Agci Agrital Giovanni Basciano. Ci sono anche Ettore Morace della Società di navigazione Ustica Lines, Francesco Fontana della società Traghetti delle Isole Spa, Nicolò Busacca della Egatour Viaggi, Andrea Sardo della agenzia raccomandataria marittima Spedimar, Nicola Morfino in rappresentanza del Consorzio Autotrasportatori Trapanesi coop.

## Toscana: Commissione Ambiente dà ok a indirizzi 2017 per sicurezza ed efficienza delle strutture portuali

(FERPRESS) – Firenze, 2 AGO – Via libera a maggioranza, nella Commissione Ambiente della Regione Toscana, alla definizione degli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività e delle priorità per i porti toscani.

La deliberazione di Giunta è passata con il parere favorevole di Pd e Movimento 5 stelle e l'astensione di Lega e Sì – Toscana a sinistra.

Così come illustrato da Fabrizio Morelli, segretario generale dell'autorità portuale toscana, gli indirizzi per il 2017 sono definiti per garantire sicurezza ed efficienza delle strutture portuali e per lo sviluppo delle infrastrutture.

In particolare per il Porto di Viareggio e Marina di Campo, grande attenzione viene posta su navigabilità e accessibilità di tutte le aree portuali (imboccatura, avamporto, darsene interne e canali) e sulla prosecuzione di attività per la realizzazione di un sistema continuo di dragaggio per contrastare i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura.

Per Porto Santo Stefano sono previsti interventi di riqualificazione della diga e delle banchine portuali, nonché di miglioramento dell'efficacia delle opere portuali attraverso la realizzazione di adeguati impianti ed attrezzature.

Sul Porto di Isola del Giglio sono allo studio interventi di riqualificazione delle banchine, dei piazzali e delle opere portuali. Per quanto attiene lo sviluppo delle infrastrutture, per il Porto di Viareggio è previsto il completamento degli atti di variante al Piano regolatore e lo sviluppo della banchina commerciale per dare impulso all'attività crocieristica.

Attività che coinvolge anche Porto Santo Stefano e per la quale è prevista una rivalutazione degli usi delle banchine e degli specchi acquei portuali.

Le priorità da inserire nel Piano delle attività 2017, sono individuate per migliorare le condizioni di accessibilità alle infrastrutture portuali, anche attraverso il mantenimento di adeguati fondali per i porti di Viareggio, Marina di Campo e Giglio Porto.

## Siracusa, Il Comune aderisce all' Ali: l' Area logistica integrata della Sicilia orientale

" Quello di Siracusa/Santa Panagia è uno dei più importanti porti petroliferi d' Italia, dotato peraltro di servizi di primordine: a lavori ultimati, penso il prossimo ottobre, disporrà anche di banchine adeguate per fondali, lunghezza e spazi retro portuali in grado di permettere l' attracco delle più grandi navi da crociera oggi operanti nel Mediterraneo. Potremo fornire loro un' adeguata accoglienza che sarà ulteriormente migliorata attraverso il qualificato programma di investimenti che l' Ente vuole realizzare intercettando cofinanziamenti Europei ". Lo dichiara il sindaco, Giancarlo Garozzo, dopo l' approvazione nel corso dell' ultima Giunta dell' accordo di adesione alla cosiddetta all' Ali, l' Area logistica integrata del quadrante della Sicilia Orientale, strumento programmatico voluto da diverse Istituzioni per "garantire una governance completa e strutturata con l' individuazione delle priorità di investimento a valere sul Pon 2014/2020 in materia di riorganizzazione portuale logistica". L' accordo di adesione all' Ali, oltre che Siracusa, riguarda le autorità portuali di Augusta, Catania, Messina, il ministero dei Trasporti, la Regione Siciliana, l' Agenzia per la Coesione territoriale, il Comune di Gela, l' Interporto di Catania e Rfi. La Commissione Europea ha subordinato l' approvazione del PON I&R 2014-2020 all' impegno di ogni Stato membro ad istituire le Aree Logistiche Integrate nelle 5 "Regioni convergenza". Obiettivo è quello di creare un organizzato processo di consultazione tra porti, interporti, e stakeholders finalizzato alle attività di sviluppo con particolare riferimento agli investimenti comunitari per il potenziamento delle infrastrutture ed attrezzature che non costituiscono aiuti di stato; e per il potenziamento dei collegamenti multi modali o di ultimo miglio con particolare riferimento al traffico turistico. " Al contempo - aggiunge il Sindaco- si vuole eliminare la possibilità di sovrapposizione, tra i sottoscrittori dell' accordo, dei progetti e della programmazione, facilitando al contempo il dialogo tra Ministero, Regione ed Enti richiedenti. Saranno istituiti appositi tavoli di lavoro per l' individuazione di una strategia unitaria e per proposte condivise da tutti i soggetti coinvolti. Siracusa e la sua portualità non potevano rimanere ai margini di un programma che porterà ulteriori investimenti in termini infrastrutturali e di risorse ". Soddisfazione viene espressa anche dall' assessore Gianluca Scrofani: " Una grande opportunità per le enormi risorse che si potranno attivare. Dopo l' iniziale esclusione, il lavoro sinergico svolto con l' assessorato regiononale alle Infrastrutture ci ha permesso di recuperare quanto dovuto. Oggi aderiamo ad un protocollo strategico che favorirà la nascita di un sistema di trasporto ed infrastrutturale di rete del quale beneficerà tutta la parte orientale dell' Isola ". Riproduzione riservata © - Termini e Condizioni.

Infrastrutture. La vicenda ormai si trascina da diversi giorni ed ha visto pareri e dubbi espressi dall'ordine provinciale degli architetti, sulle procedure organizzative

## «Giù le mani dal porto» Il sindaco di Sant' Agata chiede aiuto a Crocetta

*Per Sottile deve essere fatta chiarezza sugli interventi*

L'ingegnere Ridolfo, nel suo ruolo di Rup, fa presente anche la grande mole di attività svolta dal suo ufficio, «sul fronte dell'accertamento della sussistenza ed attualità dei requisiti posseduti dalla ditta appaltatrice.

«Giù le mani dal porto di Sant' Agata di Militello, tutti, nessuno escluso, politici, politicanti, tecnici, sedicenti esperti, azzecagarbugli ed affaristi».

È questa la denuncia del sindaco Carmelo Sottile, cercando di spezzare i gangli della burocrazia e la spirale di malasorte e malefici, che avversano l'apertura del cantiere della grande opera marittima, completando, così, l'**approdo turistico** peschereccio della città.

È stato lanciato l'«Sos» dal sindaco al Governatore Crocetta, chiedendogli di intervenire e fare chiarezza sull'affidamento della direzione lavori e del coordinamento per la sicurezza della costruzione del Porto dei Nebrodi, una ingarbugliata questione che, nei giorni scorsi, ha visto alla ribalta pareri e dubbi espressi dall'ordine provinciale degli architetti, «in merito ad anomalie procedurali e organizzative».

Il responsabile unico dei provvedimenti, il Rup Ingegnere Basilio Ridolfo, ha risposto all'

ordine professionale e chiama ad intervenire il Governo regionale, in merito alla corrispondenza intercorsa con il dipartimento Infrastrutture Marittime. Al presidente dell'ordine degli architetti pianificatori, paesaggisti e conservatori della Provincia di Messina, Giovanni Lazzari, l'ingegnere Basilio Ridolfo, «ricorda che la stazione appaltante dell'opera marittima è il Comune di Sant' Agata Militello e l'ente si trova, al momento, nella fase conclusiva di aggiudicazione, tramite gara pubblica, del servizio di verifica del progetto del porto, ed una volta aggiudicato tale servizio dovrà essere avviata e svolta la fase di verifica in contraddittorio con i progettisti, preordinata alla validazione del progetto esecutivo e dunque alla consegna dello stesso all'ufficio di direzione dei lavori».

L'ingegnere Ridolfo, nel suo ruolo di Rup, fa presente anche la grande mole di attività svolta dal suo ufficio, «sul fronte, non meno importante, dell'accertamento della sussistenza ed attualità dei requisiti posseduti dalla ditta appaltatrice, che deve realizzare il porto, la Cogip Spa di Tremestiere Etneo, dopo

## - segue

---

i noti eventi che hanno coinvolto i titolari della medesima azienda, sottoposti a misura di prevenzione patrimoniale con sequestro delle quote societarie e nomina di un amministratore giudiziario da parte del tribunale ordinario di Catania».

La verifica del progetto esecutivo consentirà di giungere agevolmente alla definizione dell' ufficio di direzione dei lavori che, comunque, rimane una delle priorità per il successivo concreto avvio dei lavori. L' ingegnere Ridolfo ha ritenuto doveroso richiedere al sindaco Carmelo Sottile, nella sua qualità di legale rappresentate della stazione appaltante, di attivarsi, nel più breve tempo possibile, nei confronti dell' assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità per chiarire in modo definitivo le reciproche posizioni rispetto alla vicenda del porto , evidenziando le iniziative poste in essere dal comune di Sant' Agata di Militello finalizzate alla collaborazione costruttiva con l' ente finanziatore «per giungere il più rapidamente possibile ... alla costituzione dell' ufficio di direzione lavori».

*Nino Dragotto*

Le nuove disposizioni hanno provocato gravi ritardi ieri all' arrivo di altri 700 migranti

## Lunga attesa al porto prima dello sbarco

*Autorizzati a scendere subito dal pattugliatore solo donne e bambini*

Stavano stipati in cinque barconi faliscenti e in altri mezzi di fortuna i quasi settecento migranti soccorsi dal pattugliatore Cigala Fulgosi insieme con la fregata Grecale e altri mezzi aeronavali del dispositivo "Mare Sicuro" giunti ieri pomeriggio al porto. L'imponente mezzo della Marina è arrivato alle 15 ma la macchina dei soccorsi ha subito un inspiegabile stop riconducibile, probabilmente, al clima generale di tensione conseguente agli attentati in Francia e in altre zone d'Europa avvenuti nelle scorse settimane.

Dei quasi 700 migranti imbarcati sul mezzo militare solo 200 - in maggioranza donne, bambini e casi sanitari particolari - sono stati fatti sbarcare.

Gli altri sono rimasti ammassati sul ponte di poppa, all'ombra precaria dell'elicottero di bordo in attesa di disposizioni. In banchina bocche cucite fra i funzionari preposti delle forze dell'ordine. Ma dalle telefonate nervose colte al volo e da pochi commenti a microfoni spenti pare che il problema fosse riconducibile a disposizioni dirette del Ministero degli Interni che richiedeva un controllo rigidissimo in funzioni antiterrorismo delle singole persone sbarcate per le quali era richiesto il riscontro dell'identificazione.

Questo ha comportato il fermo a bordo degli uomini e i conseguenti pesantissimi disagi per tutti, migranti e volontari. Questi ultimi hanno atteso pazientemente per ore di poter assistere i profughi ma alla fine si sono dovuti arrendere alle disposizioni ministeriali e alla spicciolata sono andati via mentre i funzionari della prefettura erano impegnatissimi a trovare delle soluzioni tampone fra due alternative: lasciarli a bordo o stiparli nella tenda sociale. In 500.

«Sembrano i soldati turchi dopo il fallito golpe», ha commentato amaramente un operatore salito a bordo riferendosi agli uomini seduti a terra.

Ovviamente la situazione non è da imputare al personale di bordo che, anzi, si è fatto in quattro per soccorrere come ha potuto le centinaia di migranti.

Il comandante stesso della nave, i marinai, così come gli uomini a terra hanno fatto di tutto per alleviare la situazione gravosissima facendo avvicinare dei bagni chimici alla passerella e cercando di lenire il disagio degli uomini ammassati, molti dei quali sono stati colti da malore per il prolungato stazionamento.

Le operazioni sono proseguite fino a sera con la suddivisione dei migranti che in parte sono rimasti sulla nave e in parte, circa 250, sono stati ricoverati nella tenda sociale con dei lettini da campeggio e sacchi a pelo in attesa di riprendere solo stamattina le operazioni di foto segnalazione in Questura.

TRASPORTI. La compagnia respinge le critiche sull'uso della fly zone. «Orari stabiliti dall'ufficio marittimo»

## Lampedusa, ritardi nei voli aerei La Siremar replica alle accuse

«Gli orari di partenza e arrivo del **traghetto** alla banchina di Cavallo Bianco sono stati stabiliti dall' Ufficio Circondariale Marittimo di Lampedusa già agli inizi del mese di luglio in base a indicazioni provenienti dalla società di gestione dell' aeroporto dell' isola». Nessuna responsabilità, sui ritardi dei voli aerei sulla tratta Palermo -Lampedusa a causa della presenza in banchina della **nave traghetto Sansovino**. È quanto replica la società di **navigazione** siciliana, chiamata in causa per i ritardi che si sono registrati domenica scorsa e che hanno provocato disagi ai viaggiatori. «Solo nella giornata del primo agosto - si legge in un comunicato stampa della società di **navigazione** - l' ufficio marittimo ha richiesto la variazione dell' orario da domenica a venerdì sempre a seguito di istanza della società di gestione dell' aeroporto di Lampedusa. La società si è impegnata con la stessa **capitaneria** di Lampedusa e con la Regione Siciliana ad accelerare le operazioni di imbarco e sbarco di mezzi e passeggeri. Inoltre visto che la società spesso è costretta a svolgere funzione del servizio pubblico esercito sulla linea per conto della Prefettura di Agrigento, il Comando di bordo su precisa

istanza da parte delle forze di Polizia è costretto a volte a ritardare la partenza per imbarcare cittadini migranti». Il fatto è accaduto nei giorni scorsi. L' aereo aveva ritardato a causa del **traghetto** che aveva occupato la fly zone. Disagi per i passeggeri del volo Alitalia AZ 1815 Lampedusa -Palermo, decolla to con oltre due ore di ritardo a causa di un' imbarcazione della ex Siremar. Un problema che si ripete ogni qualvolta l' imbarcazione si trova al **porto**. I collegamenti da e per Lampedusa sono stati interrotti per un breve periodo, provocando a cascata del ritardo anche per altri voli in programma. Della vicenda si era occupato anche il Dipartimento infrastrutture e mobilità della Regione, attraverso il suo dirigente, Fulvio Bellomo. «Dalla prossima settimana sarà la **nave Cossyra** della compagnia **traghetti** delle Isole ad andare a Lampedusa al posto della **nave Lampedusa**». Una dichiarazione arrivata dopo precise indicazioni dell' Enac che aveva ravvisato un' interferenza degli attracchi delle **navi** con il cono di atterraggio degli aerei, costringendo il Dipartimento ad autorizzare lo spostamento della Cossyra nell' isola a sud della Sicilia.

Una soluzione temporanea che sembrerebbe non aver visto la luce nelle ultime settimane, durante le quali si è parlato della definizione del sistema di illuminazione della banchina principale di attracco, che non crea problemi di interferenze con le rotte degli aerei. I lampedusani avevano chiesto come mai i **traghetti**, nell' attesa di risolvere il problema, non siano stati spostati a Cala Pisana, dove avrebbero potuto lavorare senza occupare lo spazio aereo. Ed i disagi non sono mancati soprattutto in questo periodo in cui sulla più grande delle isole Pelagie i turisti arrivano in migliaia. L' isola che deve fare i conti con il fenomeno dell' immigrazione clandestina, adesso balza alla cronaca per una vicenda molto strana, che vede in conflitto due mezzi e due compagnie di trasporti. Da una parte Alitalia che solca i cieli, dall' altra la società di **navigazione**, ex Siremar che invece solca i mari.