



# INDICE



## Primo Piano:

- **Assoporti-nomina Presidente** (L'Informatore Navale, Ansa, Ferpress, The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Il Piccolo, Corriere Marittimo, MF, Il Secolo XIX, )
- **Riforma dei Porti** (Ferpress, Il Giornale, Il Messaggero Marittimo)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...continua la crescita nel primo trimestre..." (Ferpress, Il Nautilus, Ansa, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph)

### Livorno:

"...Affidamento gara bacini di carenaggio..." (The medi Telegraph)

"...Grandi Monili..." (Il Corriere Fiorentino, La Nazione LI)

### Civitavecchia:

"...Comitato di gestione portuale: impasse a 5stelle..." (Civonline)

### Napoli:

"...Campania presenta il POT del porto con Delrio..."(Informazioni Marittime, Il sole 24 Ore, The Medi Telegraph, Il Mattino, Ferpress, Ansa)

### Gioia Tauro:

"...Termina lo sciopero al porto..." (Informazioni Marittime)

### Taranto:

"...nomina segretario Generale AdSP..." ( Informazioni Marittime)

### Messina:

"...Infrastrutture e pianificazione..." (Gazzetta del Sud)

"...Accoglienza speciale per i crocieristi a Milazzo..." (Gazzettadelsud.it)

### Augusta:

"...Autorità portuale, Augusta non molla..." (Gazzetta del sud)

"...commissari europei al porto..." (Giornale di Sicilia)

"...incontro per il porto: crocetta messo alle stretta chiama Delrio..." (Siracusa Oggi)

### Palermo:

"...Sicilia Intermodale (Giornale di Sicilia)

## Notizie di Shipping e Logistica

### Informare

### Il Messaggero Marittimo

### Lloyd's List

## ASSOPORTI – ASSOCIAZIONE DEI PORTI ITALIANI COMUNICATO STAMPA DEL 20 APRILE 2017



Roma, 20 aprile 2017 - Si è svolta oggi nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani l'assemblea interna degli associati. Il Presidente uscente Pasqualino Monti ha aperto i lavori, cogliendo l'occasione per illustrare quanto fatto da Assoport nella delicata fase di transizione della portualità italiana a seguito dell'emanazione del decreto di riforma della legislazione portuale.

L'Assemblea ha eletto Presidente di Assoport per acclamazione, Zeno D'Agostino, attuale Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. D'Agostino, prendendo la parola, e ringraziando gli associati che in modo unanime gli hanno manifestato la fiducia, ha altresì rivolto parole di gratitudine al Presidente Monti e al Consiglio Direttivo uscente.

A margine dell'Assemblea D'Agostino ha dichiarato: "Sono lieto di accompagnare Assoport in questa fase di attuazione della riforma, e sono fiducioso che nei prossimi mesi il ruolo dell'Associazione sarà meglio definito e rafforzato, in sinergia con la Conferenza Nazionale dei Porti. Confido molto sul ruolo attivo di tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, per rendere l'Associazione il luogo di discussione e concertazione di qualsiasi tematica d'interesse della portualità."

## Porti: D'Agostino (Trieste) eletto presidente di Assoport

"Primo passo ridefinire il ruolo dell'associazione"



(ANSA) - TRIESTE, 20 APR - Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, è stato eletto questo pomeriggio presidente di Assoport. D'Agostino resterà in carica due anni. "Ridefinire il ruolo di Assoport alla luce della riforma dei porti ma fondamentale e centrale è anche la rappresentanza dei porti italiani a Bruxelles e alla Associazione europea dei porti, che non è stata seguita in maniera adeguata". Sono le prime attività che si propone di avviare Zeno D'Agostino, neo presidente di Assoport, intervistato dall'ANSA subito dopo essere stato eletto, peraltro primo presidente dell'Autorità di Trieste in questo ruolo.

**Assoporti: l'assemblea ha eletto presidente Zeno D'Agostino, attuale presidente dell'ADSP del Mare Adriatico Orientale**

(FERPRESS) – Roma, 20 APR – Si è svolta oggi nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani l'assemblea interna degli associati. Il Presidente uscente, Pasqualino Monti, ha aperto i lavori, cogliendo l'occasione per illustrare quanto fatto da Assoporti nella delicata fase di transizione della portualità italiana a seguito dell'emanazione del decreto di riforma della legislazione portuale.

L'Assemblea ha eletto Presidente di Assoporti per acclamazione, Zeno D'Agostino, attuale Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

D'Agostino, prendendo la parola, e ringraziando gli associati che in modo unanime gli hanno manifestato la fiducia, ha altresì rivolto parole di gratitudine al Presidente Monti e al Consiglio Direttivo uscente.

A margine dell'Assemblea D'Agostino ha dichiarato: “Sono lieto di accompagnare Assoporti in questa fase di attuazione della riforma, e sono fiducioso che nei prossimi mesi il ruolo dell'Associazione sarà meglio definito e rafforzato, in sinergia con la Conferenza Nazionale dei Porti. Confido molto sul ruolo attivo di tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, per rendere l'Associazione il luogo di discussione e concertazione di qualsiasi tematica d'interesse della portualità”.

## Assoporti: Serracchiani, D'Agostino imprimerà dinamismo all'associazione

(FERPRESS) – Trieste, 20 APR – “Visione, determinazione e dialogo sono i punti di forza di D'Agostino, e saranno messi a disposizione dell'associazione dei porti italiani. Sono capacità già sperimentate con successo a Trieste e in Friuli Venezia Giulia”. Lo ha affermato la presidente della Regione Debora Serracchiani, commentando l'elezione per acclamazione di Zeno D'agostino a presidente di Assoporti.

“Sono convinta che la necessità di rendere fluido ed efficace il rapporto dei sistemi portuali con le Istituzioni – ha continuato Serracchiani – troverà in D'Agostino un interprete più che adeguato, per competenza e tratto. Anche l'esigenza di esprimere unitariamente le priorità degli scali e dei sistemi logistici che a essi fanno capo sarà uno dei compiti primari con cui il nuovo presidente dovrà confrontarsi, imprimendo dinamismo e incisività propulsiva ad Assoporti”.

Per Serracchiani “l'equilibrio di D'Agostino contribuirà a fargli assolvere a questo compito importante, lavorando per la portualità italiana e rappresentando al contempo – ha concluso la presidente – un valore aggiunto per Trieste e Monfalcone”.

# Assoportri, D'Agostino è il nuovo presidente

Roma - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, è stato eletto questo pomeriggio presidente di Assoportri.



Roma - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, è stato eletto questo pomeriggio presidente di Assoportri. **D'Agostino resterà in carica due anni.**

«Ridefinire il ruolo di Assoportri alla luce della riforma dei porti ma fondamentale e centrale è anche la rappresentanza dei porti italiani a Bruxelles e alla Associazione europea dei porti, che non è stata seguita in maniera adeguata». **Sono le prime attività che si propone di avviare Zeno D'Agostino, neo presidente di Assoportri**, intervistato dall'Ansa subito dopo essere stato eletto, peraltro primo presidente dell'Autorità di Trieste in questo ruolo.

«Siamo già d'accordo che occorre mettere mano per adeguare il ruolo di Assoportri - ha ribadito D'Agostino - Poi, il tema principale è il tavolo istituzionale dei presidenti con il ministro, che garantisce un rapporto diretto con il titolare del dicastero». **D'Agostino ha precisato che ci sono «temi importanti da affrontare ma che non ci sono urgenze».** Occorre piuttosto raggiungere una «condivisione tra le varie autorità di sistema nella cultura e nella ricerca. Questo si realizza attraverso un ambiente dove poter discutere. D'Agostino ha espresso «soddisfazione» per l'incarico segnalando che «viene premiato il lavoro di tutto il porto, il riconoscimento alla persona è per quello che a Trieste è stato fatto in questi anni, diventando punto di riferimento nazionale. È una gioia personale, è stato riconosciuto il lavoro di tutti», ha concluso.

Manager, consulente, docente in economia di logistica

## Plebiscito per Zeno D'Agostino nuovo presidente di «Assoporti»

ROMA - Zeno D'Agostino è il nuovo presidente di Assoporti e resterà in carica due anni. La sua elezione al vertice dell'associazione che riunisce le Autorità portuali italiane era nell'aria già da diverse settimane, a testimonianza del deciso apprezzamento dei suoi colleghi presidenti. L'incarico arriva in un momento di svolta del sistema portuale italiano. La nuova riforma della portualità italiana che pone in grande rilievo l'integrazione logistica fra le infrastrutture preposte alla circolazione delle merci e nuovi scenari

in cui ben si collocano le competenze maturate dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale. D'Agostino è infatti manager, consulente, ricercatore e docente in Economia del territorio, logistica e trasporto merci.

L'assemblea interna degli associati che ha eletto D'Agostino si è aperta con l'intervento del presidente uscente, Pasquale Monti, che ha illustrato la delicata fase di transizione della portualità italiana dopo

(continua in ultima pagina)



Zeno D'Agostino

### Plebiscito per D'Agostino

l'emanazione del decreto di riforma della legislazione portuale.

L'Assemblea ha eletto il nuovo presidente per acclamazione a margine dell'assemblea. D'Agostino ha detto di essere «lieto di accompagnare Assoporti in questa fase di attuazione della riforma, fiducioso che nei prossimi mesi il ruolo dell'Associazione sarà meglio definito e rafforzato, in sinergia con la Conferenza Nazionale dei Porti. Confido molto sul ruolo attivo di tutti i presidenti delle Autorità di Sistema portuale, per rendere l'associazione il luogo di discussione e concertazione di qualsiasi tematica d'interesse».

«Ridefinire il ruolo di Assoporti alla luce della riforma dei porti, ma fondamentale e centrale è anche la rappresentanza dei porti italiani a Bruxelles e alla Associazione europea dei porti, che non è stata seguita in maniera adeguata». Sono le prime attività che si propone di avviare Zeno D'Agostino, in veste di neo presidente di Assoporti, peraltro primo presidente dell'Autorità di Trieste in questo ruolo.

«Siamo già d'accordo - ha an-

nunciato - che occorre mettere mano per adeguare il ruolo di Assoporti. Poi, il tema principale è il tavolo istituzionale dei presidenti con il ministro, che garantisce un rapporto diretto con il titolare del dicastero».

D'Agostino ha precisato che ci sono «temi importanti da affrontare, ma che non ci sono urgenze». Occorre piuttosto raggiungere una «condivisione tra le varie autorità di sistema nella cultura e nella ricerca. Questo si realizza attraverso un ambiente dove poter discutere. Zeno D'Agostino ha espresso «soddisfazione» per l'incarico segnalando che «viene premiato il lavoro di tutto il porto, il riconoscimento alla persona è per quello che a Trieste è stato fatto in questi anni, diventando punto di riferimento nazionale. E' una gioia personale, è stato riconosciuto il lavoro di tutti», ha concluso.

Zeno D'Agostino, nato 49 anni fa a Verona, oggi vive e lavora a Trieste. Ha assunto la carica di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale nel Novembre 2016 dopo essere stato per circa un anno e mezzo commissario straordinario di **Aut. portuale** di Trieste. Inoltre è attualmente consigliere di amministrazione dell'Azienda speciale per

il Porto di Monfalcone, presidente di Trieste Terminal Passeggeri, componente del Consiglio direttivo di "SosLog - Associazione Nazionale per la Logistica Sostenibile", docente di Logistica e Trasporti all'Università Ca' Foscari sede di Treviso e componente del Comitato tecnico della rivista "Logistica".

D'Agostino ha maturato importanti esperienze in diversi atenei italiani e in alcune primarie strutture portuali ed interportuali nazionali. Tra questi ricordiamo il porto di Venezia, Consorzio Zai - Interporto di Verona, l'Interporto di Bologna, **Autorità portuale** di Napoli. In Campania ha avuto la possibilità, prima che in altri contesti, di poter mettere in luce le sue capacità di grande esperto del settore logistico. Ricordiamo a tal proposito, la carica di amministratore delegato di "Logica scari", agenzia della Regione Campania per la promozione e la ricerca nella logistica e del trasporto merci ricoperta da Gennaio 2004 ad Aprile 2011. Tra i riconoscimenti fin qui conseguiti anche il premio "Il logistico dell'anno 2010", alla carriera, assegnatogli da Assologistica nel 2010 ed il 25 novembre 2016 è stato insignito a Milano del premio "Il logistico dell'anno 2016", per «l'impegno profuso nel consolidamento del siste-

ma logistico italiano e per l'importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste».

La presidente della Regione Fvg, Debora Serracchiani, commentando l'elezione per acclamazione di Zeno D'Agostino a presidente di Assoporti, ha dichiarato: «Visione, determinazione e dialogo sono i punti di forza di D'Agostino, e saranno messi a disposizione dell'associazione dei porti italiani. Sono capacità già sperimentate con successo a Trieste e in Friuli Venezia Giulia».

«Sono convinta che la necessità di rendere fluido ed efficace il rapporto dei sistemi portuali con le istituzioni - ha continuato Serracchiani - troverà in D'Agostino un interprete più che adeguato, per competenza e tratto. Anche l'esigenza di esprimere unitariamente le priorità degli scali e dei sistemi logistici che ad essi fanno capo sarà uno dei compiti primari con cui il nuovo presidente dovrà confrontarsi, imprimendo dinamismo e incisività propulsiva ad Assoporti». Per Serracchiani, infine, «l'equilibrio di D'Agostino contribuirà a fargli assolvere a questo compito importante, lavorando per la portualità italiana e rappresentando al contempo, un valore aggiunto per Trieste e Monfalcone».

**NOMINA** » D'Agostino presidente di Assoport. E lo scalo fa il pieno di treni

MARAZZANA A PAGINA 17

## D'Agostino presidente di Assoport

Il numero uno dell'Authority dell'Adriatico orientale eletto per acclamazione. Scalo di Trieste, su il traffico ferroviario

di **Silvio Marazzana**

TRIESTE

Nel giorno in cui le statistiche confermano il ruolo del porto di Trieste come snodo cruciale dei collegamenti tra Mediterraneo e Centro-Est Europa, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, diventa il numero uno tra i manager che guidano i porti italiani. Si è svolta ieri a Roma, nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, l'assemblea interna degli associati che ha eletto presidente di Assoport, per acclamazione, D'Agostino che succede così a Pasqualino Monri. A margine dell'assemblea, D'Agostino ha dichiarato: «Ridefinire il ruolo di Assoport alla luce della riforma è importante, ma è anche fondamentale la rappresentanza dei porti italiani a Bruxelles e all'Associazione europea dei porti che non è stata seguita in maniera adeguata. Sono fiducioso che nei prossimi mesi il ruolo dell'Associazione sarà meglio definito e rafforzato, in sinergia con la Conferenza nazionale dei porti». Ma in particolare ha annotato come ci si trovi

dinanzi a «un riconoscimento per quello che a Trieste è stato fatto in questi anni facendo diventare il suo scalo un punto di riferimento nazionale».

E proprio ieri è apparso chiaro come il porto di Trieste sia in una botte di ferro: più di 2000 sono stati i treni partiti o che hanno raggiunto lo scalo collegandolo con le principali località dell'Europa centrale e orientale tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06% rispetto allo stesso periodo del 2016. È la conferma della leadership nell'intermodalità nave-ferrovia che il porto triestino ha scippato già l'anno scorso a quello di La Spezia. È la «cura del ferro» già prescritta a Trieste dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, ma è anche, come ha commentato D'Agostino, «il segno che Trieste ha la ferrovia nel proprio Dna e qui sta la sua forza. Dal 2015 a oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore - ha aggiunto - grazie all'ottimizzazione della manovra ferroviaria, all'investimento sui locomotori, sul personale e sull'infrastruttura esistente che ha ancora ottimi

margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa».

I volumi dei container trasportati via ferrovia dal Molo Settimo sono aumentati del 52,5%, sempre considerando il primo trimestre. In particolare, il servizio su Monaco ha registrato un +32,5%, quelli per l'Austria un +16,7% e quelli per l'Ungheria un +138,4%.

Quanto alla movimentazione complessiva delle merci, va però detto che nei primi 3 mesi del 2017 vi è stata una leggera flessione, pari a -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione al Terminal della Siot). Numeri positivi nelle principali altre categorie merceologiche. Spicca su tutte la ripresa nel settore container (stagnante negli ultimi due anni) con 1.37.220 teu movimentati nel primo trimestre 2017 (di cui 128.822 da Trieste marine terminal) e una cre-

scita del 14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto Ro-Ro con 74.358 unità transitate (+2,21%). Un buon dato generale quindi, a eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%. Quanto al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 è di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo marzo si registra una movimentazione di 55.257 teu con una variazione positiva di circa il 20%.

Commentando la nomina di D'Agostino in Assoport, la governatrice Debora Serracchiani ha sottolineato che «visione, determinazione e dialogo sono i punti di forza di D'Agostino e saranno messi a disposizione dell'associazione dei porti italiani». «Buon lavoro» a D'Agostino anche dall'europarlamentare Pd Isabella De Monte «per il nuovo incarico alla guida di Assoport, ruolo chiave in una fase delicata per la portualità italiana, anche all'interno del contesto europeo».

OFFICINA 7/11/17 09/04/17



Una portacontainer al Molo Settimo del Porto di Trieste (archivio)

IL COMMENTO  
DEL MANAGER

Riconosciuto quanto fatto nel capoluogo regionale in questi anni

LA PRESIDENTE  
SERRACCHIANI

Visione e dialogo a disposizione dell'associazione



Zeno D'Agostino

## D'Agostino eletto nuovo presidente di Assoport

**ROMA- Zeno D'Agostino**, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale con sede a Trieste, è il nuovo presidente di Assoport, eletto per acclamazione dall'assemblea interna degli associati si è svolta ieri nella sede dell'associazione dei porti Italiani.

Il presidente uscente **Pasqualino Monti** ha aperto i lavori, cogliendo l'occasione per illustrare quanto fatto da Assoport nella delicata fase di transizione della portualità italiana a seguito dell'emanazione del decreto di riforma della legislazione portuale. D'Agostino, prendendo la parola, e ringraziando gli associati che in modo unanime gli hanno manifestato la fiducia, ha altresì rivolto parole di gratitudine al presidente Monti e al consiglio direttivo uscente. A margine dell'assemblea **D'Agostino ha dichiarato**: *“Sono lieto di accompagnare Assoport in questa fase di attuazione della riforma, e sono fiducioso che nei prossimi mesi il ruolo dell'Associazione sarà meglio definito e rafforzato, in sinergia con la Conferenza Nazionale dei Porti. Confido molto sul ruolo attivo di tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, per rendere l'Associazione il luogo di discussione e concertazione di qualsiasi tematica d'interesse della portualità.”*

L'assemblea degli associati ha eletto alla presidenza Zeno D' Agostino

## Il nuovo corso di Assoport

*Si punta a una standardizzazione dell' applicazione della riforma da parte delle Autorità portuali e alla promozione dei porti fuori dai confini nazionali*

Assoport, l' Associazione dei porti italiani, ha un nuovo presidente e si prepara a un biennio di trasformazione. L' assemblea degli associati che si è tenuta ieri a Roma ha eletto come nuovo vertice Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale che comprende Trieste e Monfalcone.

Per lui 14 voti favorevoli su 15 (di fatto ad astenersi è stato solo l' assente Andrea Annunziata, presidente dell' AdSP di Catania e Augusta) e incassa pure il rientro nell' associazione dei porti di Genova e di Ravenna che erano fuoriusciti in polemica con la precedente presidenza guidata da Pasqualino Monti.

Nel suo programma ci sono uniformità d' azione fra i porti, internazionalizzazione trasformazione dell' associazione.

Il neopresidente di Assoport a M F Shipping&Logistica ha detto infatti che «una delle priorità è quella di ridefinire il ruolo dell' associazione e capire come possa integrarsi con la riforma dei porti recentemente approvata. La nuova normativa prevede un «Tavolo nazionale dei presidenti dei porti» (formalmente definita Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema

Portuale, ndr) i cui rappresentanti dialogano direttamente con il Ministero dei trasporti ma c' è una necessità di interpretare bene la nuova riforma. La precedente legge 84/1994 è stata una buona norma anche se talvolta è stata declinata a livello locale in maniera diversa. Assoport vuole essere un ambiente che informa i vertici delle Autorità di sistema portuale per arrivare a una standardizzazione dell' applicazione della riforma». Dunque porte aperte non solo ai presidenti ma anche ai segretari generali e ai dirigenti degli enti.

D' Agostino punta poi sull' internazionalizzazione e sulla promozione dei porti fuori dai confini nazionali, con un' attenzione particolare in sede comunitaria all' associazione europea dei porti Espo. «Assoport può gestire come fatto in passato, e forse anche meglio, questo tipo di attività. Nei rapporti istituzionali a livello comunitario l' Italia è necessario che conti un po' di più».

È poi anche allo studio una modifica dello statuto dell' associazione. D' Agostino a questo proposito aggiunge: «Va rivisto lo statuto perché era stato costruito a uso e consumo delle vecchie Autorità

portuali trasformate in Autorità di Sistema Portuale, senza dimenticare poi i ruoli e le funzioni che verranno dato al Tavolo dei presidenti e al ruolo di Assoport. La costituzione del tavolo di coordinamento nazionale ridefinisce il ruolo di Assoport, se per certi lo sminuisca, per altri vede potenziata la funzione di supporto al ministero dei Trasporti nei compiti di pianificazione e coordinamento nazionale».

Due riunioni della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale si sono già tenute mentre una terza è in programma a Roma il prossimo 8 maggio.  
(riproduzione riservata)

## Assoporti, il timone a Trieste

*D' Agostino nominato presidente. Il genovese Mariani segretario generale*

GENOVA. Assoporti si prepara a studiare il modello Trieste. A copiarlo nei minimi particolari, fino all' ultimo dettaglio. «La mia nomina è un riconoscimento al lavoro fatto in Adriatico negli ultimi due anni, ai successi ottenuti». Le parole sono quelle di Zeno D' Agostino, numero uno dell' Authority giuliana e da ieri pomeriggio, come anticipato dal Secolo XIX/The MediTelegraph, eletto anche alla guida dell' associazione che rappresenta i porti italiani. «Nessuno si è opposto, i presidenti riuniti a Roma sono stati tutti quanti d' accordo sul mio nome, e chi non era presente ha detto sì per delega», aggiunge.

D' Agostino taglia invece corto sulla frattura con il presidente dei porti di Catania e Augusta, Andrea Annunziata.

«Lo chiamerò nelle prossime ore, è stato l' unico a non appoggiare la mia candidatura ma non c' è nessun rancore. Le cose si risolveranno presto», rassicura il nuovo numero uno di Assoporti. Al fianco di D' Agostino, come segretario generale, è stato nominato il genovese Franco Mariani, per anni alla guida dell' Autorità portuale del Levante.

«Si tratta di una decisione temporanea - sottolinea il numero uno dell' Authority di Trieste anche se ci sono buone possibilità che nei prossimi mesi Mariani venga confermato».

Chi invece esce dall' associazione è Pasqualino Monti, che dalla scorsa estate ha guidato Assoporti pur senza essere alla guida di uno scalo italiano. Dopo avere lasciato Civitavecchia potrebbe adesso approdare a Palermo, ma proprio nelle ultime ore, secondo fonti vicine al dossier, ai vertici dell' Authority potrebbe essere nominato un avvocato vicino agli ambienti della Regione Sicilia. «Non parlo di quello che trovo - ha sottolineato D' Agostino perchè adesso voglio concentrarmi sul futuro dell' associazione. Lavorerò da subito per ridefinire il ruolo di Assoporti alla luce della riforma voluta da Delrio e rendere questa realtà fondamentale e centrale anche a livello europeo». «Siamo già d' accordo sul fatto che occorra mettere mano per adeguare il ruolo di Assoporti- ha aggiunto- senza dimenticare il tema principale che è il tavolo istituzionale dei presidenti con il ministro dei Trasporti, che garantisce un rapporto diretto con il titolare del dicastero».

Sulla nomina di D' Agostino alla guida di Assoporti si è espressa, ieri, la governatrice della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, spiegando che «visione, determinazione e dialogo sono i punti di forza di D' Agostino, qualità che saranno messe a disposizione dell' associazione dei porti italiani: sono capacità già sperimentate con successo a Trieste e in Friuli».

## - segue

---

«Sono convinta che la necessità di rendere fluido ed efficace il rapporto dei sistemi portuali con le istituzioni- ha continuato - troverà in D' Agostino un interprete più che adeguato. Anche l' esigenza di esprimere unitariamente le priorità degli scali e dei sistemi logistici che ad essi fanno capo sarà uno dei compiti primari con cui il nuovo presidente dovrà confrontarsi, imprimendo dinamismo e incisività propulsiva ad Assoport». Per Serracchiani «l' equilibrio di D' Agostino contribuirà a fargli rispettare questo compito importante, lavorando per la portualità italiana e rappresentando al contempo un valore aggiunto per Trieste e Monfalcone».

Il nuovo presidente guiderà l' associazione per i prossimi due anni. Ma ci sono già alcuni strappi da ricucire al più presto, per evitare colpi di scena.

# «Assoportri deve adeguarsi alla riforma Delrio» / IL COLLOQUIO

Genova - D'Agostino nominato presidente: «Un riconoscimento al lavoro fatto in Adriatico negli ultimi due anni». Il genovese Mariani segretario generale.



Genova - **Assoportri si prepara a studiare il modello Trieste. A copiarlo nei minimi particolari, fino all'ultimo dettaglio.** «La mia nomina è un riconoscimento al lavoro fatto in Adriatico negli ultimi due anni, ai successi ottenuti». Le parole sono quelle di **Zeno D'Agostino**, numero uno dell'Authority giuliana e da ieri pomeriggio, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, eletto anche alla guida dell'associazione che rappresenta i porti italiani. «Nessuno si è opposto, i presidenti riuniti a Roma sono stati tutti quanti d'accordo sul mio nome, e chi non era presente ha detto sì per delega», aggiunge. D'Agostino taglia invece corto sulla frattura con il presidente dei porti di Catania e Augusta, **Andrea Annunziata**. «Lo chiamerò nelle prossime ore, è stato l'unico a non appoggiare la mia candidatura ma non c'è nessun rancore. Le cose si risolveranno presto», rassicura il nuovo numero uno di Assoportri. Al fianco di D'Agostino, come segretario generale, è stato nominato il genovese **Franco Mariani**, per anni alla guida dell'Autorità portuale del Levante. «**Si tratta di una decisione temporanea - sottolinea il numero uno dell'Authority di Trieste - anche se ci sono buone possibilità che nei prossimi mesi Mariani venga confermato**».

Chi invece esce dall'associazione è Pasqualino Monti, che dalla scorsa estate ha guidato Assoportri pur senza essere alla guida di uno scalo italiano. Dopo avere lasciato Civitavecchia potrebbe adesso approdare a Palermo, ma proprio nelle ultime ore, secondo fonti vicine al dossier, ai vertici dell'Authority potrebbe essere nominato un avvocato vicino agli ambienti della Regione Sicilia. «**Non parlo di quello che trovo - ha sottolineato D'Agostino - perchè adesso voglio concentrarmi sul futuro dell'associazione.**»

## - segue

---

Lavorerò da subito per ridefinire il ruolo di Assoportì alla luce della riforma voluta da Delrio e rendere questa realtà fondamentale e centrale anche a livello europeo». **«Siamo già d'accordo sul fatto che occorra mettere mano per adeguare il ruolo di Assoportì - ha aggiunto - senza dimenticare il tema principale che è il tavolo istituzionale dei presidenti con il ministro dei Trasporti, che garantisce un rapporto diretto con il titolare del dicastero».**

Sulla nomina di D'Agostino alla guida di Assoportì si è espressa, ieri, la governatrice della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, spiegando che «visione, determinazione e dialogo sono i punti di forza di D'Agostino, qualità che saranno messe a disposizione dell'associazione dei porti italiani: sono capacità già sperimentate con successo a Trieste e in Friuli». «Sono convinta che la necessità di rendere fluido ed efficace il rapporto dei sistemi portuali con le istituzioni - ha continuato - troverà in D'Agostino un interprete più che adeguato. Anche l'esigenza di esprimere unitariamente le priorità degli scali e dei sistemi logistici che ad essi fanno capo sarà uno dei compiti primari con cui il nuovo presidente dovrà confrontarsi, imprimendo dinamismo e incisività propulsiva ad Assoportì». **Per Serracchiani «l'equilibrio di D'Agostino contribuirà a fargli rispettare questo compito importante, lavorando per la portualità italiana e rappresentando al contempo un valore aggiunto per Trieste e Monfalcone».** Il nuovo presidente guiderà l'associazione per i prossimi due anni. Ma ci sono già alcuni strappi da ricucire al più presto, per evitare colpi di scena.

# L'ira di Annunziata: «Nessun rispetto per la Sicilia, si pensa solo alle poltrone»

Genova - Il presidente dei porti di Augusta e Catania: «Valuterò se uscire da Assoport. Non c'è stata alcuna sensibilità».



Genova - «Valuterò se uscire da Assoport. Non c'è stata alcuna sensibilità, ma soprattutto non c'è stato rispetto per la Sicilia». **Andrea Annunziata**, presidente dei porti di Catania e Augusta, è pronto a sbattere la porta dopo l'elezione alla guida di Assoport di Zeno D'Agostino. **«Avevo chiesto che la riunione fosse posticipata perchè in Sicilia abbiamo un'emergenza migranti, un'emergenza vera. Oggi (ieri per chi legge, ndr), nel porto di Augusta è arrivata una delegazione da Bruxelles per valutare una situazione difficilissima, non potevo lasciare tutto e andare a Roma. Senza contare poi il resto». «Il perdurare di alcuni commissariamenti - ha scritto nei giorni scorsi in una lettera il presidente di Catania e Augusta - non consente di avere un organismo al completo di tutte le nomine». «Appunto - chiude Annunziata - bastava posticipare di qualche mese l'elezione del nuovo presidente, ci sono più aspetti. Ma qualcuno bada solo alle poltrone».**

# Il Secolo XIX

---

## Le reazioni

**L'ira di Annunziata: «Nessun rispetto per la Sicilia, si pensa solo alle poltrone»**

\*\*\* GENOVA. «Valuterò se uscire da Assoport. Non c'è stata alcuna sensibilità, ma soprattutto non c'è stato rispetto per la Sicilia». Andrea Annunziata, presidente dei porti di Catania e Augusta, è pronto a sbattere la porta dopo l'elezione alla guida di Assoport di Zeno D'Agostino. «Avevo chiesto che la riunione fosse posticipata perchè in Sicilia abbiamo un'emergenza migranti, un'emergenza vera. Oggi *(ieri per chi legge, ndr)*, nel porto di Augusta è arrivata una delegazione da Bruxelles per valutare una situazione difficilissima, non potevo lasciare tutto e andare a Roma. Senza contare poi il resto». «Il perdurare di alcuni commissariamenti - ha scritto nei giorni scorsi in una lettera il presidente di Catania e Augusta - non consente di avere un organismo al completo di tutte le nomine». «Appunto - chiude Annunziata - bastava posticipare di qualche mese l'elezione del nuovo presidente, ci sono più aspetti. Ma qualcuno bada solo alle poltrone».

M.D.A.

Porti: Uggè, riforma sta mostrando tutti i limiti già individuati.  
Annunciato un evento

(FERPRESS) – Roma, 20 APR – “La riforma dei porti, che abbiamo salutato con favore per i principi che l’hanno ispirata, sta mostrando tutti i limiti che avevamo individuato in tempo utile”. Ad affermarlo in una nota è il vice presidente di Confcommercio e presidente di Conftrasporto Paolo Uggè, annunciando un prossimo evento sul tema delle Autorità portuali e sulle prospettive di rilancio della portualità campana.

Il primo limite della riforma, spiega Uggè, “riguarda il ruolo della rappresentanza delle imprese che è stato soppresso insieme ai comitati portuali. Ai tempi ristretti della riforma non sono seguiti tempi altrettanto rapidi per le nomine di presidenti, dei comitati di gestione e degli organismi di partenariato”.

“Non mancano le riserve sulla specifica professionalità di molti componenti dei comitati di gestione, senza contare qualche profilo di incompatibilità – incalza il vice presidente di Confcommercio delegato per le Infrastrutture e la Logistica- Si corre il rischio di congelare anche quei piani regolatori portuali che con grande sforzo avevano fatto timidi passi in avanti dopo 20 anni dalla legge che ha istituito le port Authority. Ancora non si è insediato il tavolo di coordinamento nazionale dei porti e nel frattempo molti finanziamenti europei restano al palo e si parla troppo spesso di argomenti che agli operatori del settore non interessano affatto”.

A Napoli, uno dei maggiori scali del Paese, è stato approvato il primo Pot, il Piano Operativo Triennale della gestione post-riforma, ricorda Uggè. “È proprio a Napoli, dove il Presidente Spirito programma un evento con le massime istituzioni privo di spazi per un dibattito con gli stakeholders per consacrare questo piano operativo, resta una grande fibrillazione tra gli armatori e gli operatori di tanti segmenti trainanti”, sottolinea.

Confcommercio, la prima e più estesa rete di imprese del Paese, conclude, “guarda ai porti ed alla logistica sempre con maggiore interesse ed attenzione. Per questo ha programmato un evento per presentare una prospettiva di rilancio della portualità campana e soprattutto per dare voce a quegli operatori, oggi sostanzialmente esclusi da un’efficace interlocuzione con le istituzioni, che manifestano grandi perplessità per le azioni messe in campo e per la prevedibile perdita di spazi vitali”.

INTERVENTO DI LAGHEZZA, PRESIDENTE DEGLI SPEDIZIONIERI SPEZZINI

## «Riforma portuale? Siamo già in ritardo»

Monica Bottino

■ Una riforma portuale a due facce, con il rischio, per chi perde tempo, di restare indietro. O peggio, naufragare. «A due anni dal varo della riforma dei porti, ci sono ancora delle carenze che la rendono vana, anche nelle parti che potrebbero aiutare la nostra portualità a crescere». È il parere di Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri del porto della Spezia, che commenta con il Giornale della Liguria il momento contingente.

«Alla Spezia - continua - spicca la mancanza del segretario e il tavolo di partenariato non si è ancora insediato. Da mesi la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non ha indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova Autorità portuale di sistema, congelando così la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti di Spezia e Marina di Carrara».

Secondo Laghezza, inoltre, i due elementi portanti della riforma portuale «sebbene non del tutto negativi», non sono comunque del tutto portatori di novità positive. Da una parte l'aver ridotto a soli soggetti pubblici gli

organi di governance (quello che era il vecchio comitato portuale) «è un'involuzione - dice il presidente degli spedizionieri - infatti prima c'erano anche componenti dell'imprenditoria, e tutti mettevano i propri interessi uno di fronte all'altro alla luce del sole, anche per portare il contributo (...)

segue a pagina 8



ALESSANDRO LAGHEZZA  
Presidente degli spedizionieri spezzini e grande esperto di portualità commenta l'applicazione della riforma

— L'intervista All'esperto —

## «La riforma dei porti è in ritardo»

Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini

dalla prima pagina

(...) del mondo del lavoro. Ma dopo la riforma non è più così». Il secondo elemento portante del cambio di rotta impresso dal governo ai porti italiani è la centralizzazione: il Ministero si è tenuto la cabina di regia. «Ciò da una parte è positivo per evitare doppioni di investimenti tra scali diversi - continua Laghezza - Il coordinamento romano è senz'altro utile, ma c'è il fondato rischio che si privilegino aree geografiche più che altre». Un rischio per la Liguria? «Per Genova non lo vedo, perché insieme a Trieste è stata ritenuta strategica a livello centrale. Ma certamente il problema esiste invece per il porto spezzino, che non ha un forte peso politico, che non è stato, insomma, ritenuto strategico. Per esempio Livorno avrebbe poco peso come La Spezia, ma ha dietro la Regione Toscana, che in questo momento può fare la differenza a livello centrale».

C'è la riforma portuale e ci sono le ricadute

sulle città portuali. Come Genova e come La Spezia. «Il porto è un valore anche per la città che lo ospita se produce ricchezza. «È difficile, certo, trovare un equilibrio fra città e porti, soprattutto in Liguria dove gli stessi sono fortemente connessi alle città. Oggi il piano nazionale della portualità e della logistica e una nuova riforma delle governance dell'Autorità di sistema potrebbe dare la svolta, ma se continuano i ritardi, che sono sotto gli occhi di tutti gli operatori, si corrono forti rischi».

Alla Spezia negli ultimi 10-15 anni la situazione è peggiorata invece di migliorare, per la mancanza di investimenti, legata alla mancanza di certezze per chi dovrebbe investire. «Il rapporto tra città e porto va ricucito, e ciò può essere fatto solo con investimenti che portino lavoro e ricchezza anche nell'indotto. Ma tutto dipende da quando e come verrà applicata finalmente la riforma portuale».

Monica Bottino

## L'Autorità portuale

### Toscana è coerente con obiettivi riforma

FIRENZE - «Siamo stati in qualche modo lungimiranti. Il modello di governance che abbiamo scelto per l'Autorità portuale regionale è assolutamente coerente con gli obiettivi della riforma nazionale» in materia di porti. Ne è convinto il presidente della Commissione ambiente (continua in ultima pagina)

## L'Autorità portuale

del Consiglio regionale Stefano Baccelli (Pd), dopo aver ascoltato il responsabile del settore infrastrutture della Regione, Enrico Becattini, in un'audizione dedicata al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl).

L'intento della riforma, ha osservato Baccelli, è quello di «razionalizzare e fare massa critica. Se vogliamo essere competitivi a livello europeo, porti e porticcioli della nostra penisola, naturale portaerei pacifica sul Mediterraneo, devono iniziare un ragionamento di squadra». Secondo Baccelli, spiega una nota, è «inevitabile e positivo che non si parli più di singoli piani regolatori del porto ma del sistema portuale». «Come ci è stato ampiamente illustrato questo strumento delimita e disegna ambito e assetto complessivo dei porti, comprese le aree destinate a produzione industriale, attività cantieristica, infrastrutture stradali e ferroviarie, e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree».

Nella lunga analisi fatta in Commissione sono stati elencati gli obiettivi individuati per il sistema mare tra cui: semplificazione e snellimento; concorrenza, trasparenza dei servizi; miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri; integrazione del sistema logistico; miglioramento delle prestazioni infrastrutturali.

## AdSP AO: nel primo trimestre 2017 continua la crescita a due cifre del traffico ferroviario

(FERPRESS) – Trieste, 20 APR – Continua la performance positiva del traffico ferroviario nello scalo giuliano: più di 2000 i treni movimentati tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06%. “Segno che Trieste – ha commentato il presidente dell’AdSP, Zeno D’Agostino – ha la ferrovia nel DNA e qui sta la sua forza. Dal 2015 ad oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all’ottimizzazione della manovra ferroviaria, all’investimento sui locomotori, sul personale e sull’infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa”.

Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, se da un lato nei primi 3 mesi del 2017 vi è stata una leggera flessione pari al -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al Terminal marino della SIOT), numeri molto positivi si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 TEU movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del 14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto RO-RO con 74.358 unità transitate (+2,21%). Un buon dato generale quindi, ad eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%.

Passando al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 è di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo mese di marzo si registra una movimentazione di 55.257 TEU con una variazione positiva di circa il 20%, che si aggiunge al + 6% di febbraio ed al + 22% di gennaio, ma escludendo la flessione delle rinfuse solide (-27,08%) si evidenziano incrementi del +10,57% per le merci varie e del +3,89% per il comparto RO-RO.

“Il container nel 2017 sta dando grandi soddisfazioni al porto di Trieste, trainato dall’incremento dei nuovi servizi marittimi intercontinentali e dai nuovi servizi intermodali internazionali con Est Europa, Germania ed Austria: si è entrati in un circolo virtuoso che comincia a dare i suoi ottimi frutti” – ha concluso D’Agostino. “I dati delle principali categorie merceologiche sono tutti molto positivi e ci aspettiamo ulteriori aumenti dei traffici nei prossimi mesi viste le dinamiche che si sono attivate tra i nostri terminalisti e le principali compagnie marittime nell’ultimo periodo”.

## Porto di Trieste: crescita del traffico del 20%



TRIESTE – Continua la performance positiva del traffico ferroviaria nello scalo giuliano: più di 2000 i treni movimentati tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06%. “Segno che Trieste – ha commentato il presidente dell’AdSP, Zeno D’Agostino – ha la ferrovia nel DNA e qui sta la sua forza.

Dal 2015 ad oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all’ottimizzazione della manovra ferroviaria, all’investimento sui locomotori, sul personale e sull’infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa”.

Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, se da un lato nei primi 3 mesi del 2017 vi è stata una leggera flessione pari al -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al Terminal marino della SIOT), numeri molto positivi si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 TEU movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del 14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto RO-RO con 74.358 unità transitate (+2,21%). Un buon dato generale quindi, ad eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%.

Passando al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 è di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo mese di marzo si registra una movimentazione di 55.257 TEU con una variazione positiva di circa il 20%, che si aggiunge al + 6% di febbraio ed al + 22% di gennaio, ma escludendo la flessione delle rinfuse solide (-27,08%) si evidenziano incrementi del +10,57% per le merci varie e del +3,89% per il comparto RO-RO.

“Il container nel 2017 sta dando grandi soddisfazioni al porto di Trieste, trainato dall’incremento dei nuovi servizi marittimi intercontinentali e dai nuovi servizi intermodali internazionali con Est Europa, Germania ed Austria: si è entrati in un circolo virtuoso che comincia a dare i suoi ottimi frutti” – ha concluso D’Agostino. “I dati delle principali categorie merceologiche sono tutti molto positivi e ci aspettiamo ulteriori aumenti dei traffici nei prossimi mesi viste le dinamiche che si sono attivate tra i nostri terminalisti e le principali compagnie marittime nell’ultimo periodo”.

## Porti: a Trieste continua la crescita dei treni, +20% nel trimestre

In calo (-2,1%) volumi totali. Ok ripresa container (+14,02%)



(ANSA) - TRIESTE, 20 APR - Continua la crescita del traffico ferroviario nel porto di Trieste più di 2000 treni (+ 20,06%) movimentati tra gennaio e marzo 2017, un trimestre nel quale la movimentazione delle merci ha registrato una flessione del -2,10% sui volumi totali con 14,489 milioni di tonnellate.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP), Zeno D'Agostino, la crescita del traffico ferroviario è "segno che Trieste ha la ferrovia nel DNA e qui sta la sua forza. Dal 2015 a oggi - ha detto - abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all'ottimizzazione della manovra ferroviaria, all'investimento sui locomotori, sul personale e sull'infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa". Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, la flessione - spiega l'AdSP in una nota - è collegata alle rinfuse liquide e dovuta ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al Terminal marino petrolifero della SIOT.

"Numeri molto positivi" - riferisce l'AdSP - si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui una buona ripresa del settore container con 137.220 TEU movimentati nel primo trimestre 2017 (+14,02%). In crescita anche le merci varie (+5,75%) e il comparto RO-RO con 74.358 unità transitate (+2,21%). Un "buon dato generale" - evidenzia l'AdSP - ad eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%. (ANSA).

## PRIMO TRIMESTRE 2017, CONTINUA LA CRESCITA A DUE CIFRE DEL TRAFFICO FERROVIARIO: + 20 %



**PIU' DI 2000 SONO I TRENI MOVIMENTATI DA GENNAIO A MARZO OTTIMA LA RIPRESA NEL CONTAINER: + 14 % NEL PRIMO TRIMESTRE, + 20% NEL SOLO MESE DI MARZO**

Trieste, 20 aprile 2017 – Continua la performance positiva del traffico ferroviaria nello scalo giuliano: più di 2000 i treni movimentati tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06%. “Segno che Trieste – ha commentato il presidente dell’AdSP, Zeno D’Agostino – ha la ferrovia nel DNA e qui sta la sua forza. Dal 2015 ad oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all’ottimizzazione della manovra ferroviaria, all’investimento sui locomotori, sul personale e sull’infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa”.

Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, se da un lato nei primi 3 mesi del 2017 vi è stata una leggera flessione pari al -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al Terminal marino della SIOT), numeri molto positivi si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 TEU movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del 14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto RO-RO con 74.358 unità transitate (+2,21%). Un buon dato generale quindi, ad eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%.

Passando al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 è di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo mese di marzo si registra una movimentazione di 55.257 TEU con una variazione positiva di circa il 20%, che si aggiunge al + 6% di febbraio ed al + 22% di gennaio, ma escludendo la flessione delle rinfuse solide (-27,08%) si evidenziano incrementi del +10,57% per le merci varie e del +3,89% per il comparto RO-RO.

“Il container nel 2017 sta dando grandi soddisfazioni al porto di Trieste, trainato dall’incremento dei nuovi servizi marittimi intercontinentali e dai nuovi servizi intermodali internazionali con Est Europa, Germania ed Austria: si è entrati in un circolo virtuoso che comincia a dare i suoi ottimi frutti” - ha concluso D’Agostino. “I dati delle principali categorie merceologiche sono tutti molto positivi e ci aspettiamo ulteriori aumenti dei traffici nei prossimi mesi viste le dinamiche che si sono attivate tra i nostri terminalisti e le principali compagnie marittime nell’ultimo periodo”.

# Trieste, traffico ferroviario +20% nel primo trimestre

Trieste - Da gennaio a marzo movimentanti in porto più di duemila treni. Unico dato negativo le rinfuse solide che nei primi mesi del 2017 segnano un -34,14%.



Trieste - **Continua la performance positiva del traffico ferroviaria nello scalo giuliano: più di 2000 i treni movimentati tra gennaio e marzo 2017, con un aumento del 20,06%.** «Segno che Trieste - ha commentato il presidente dell'AdSP, **Zeno D'Agostino** - ha la ferrovia nel Dna e qui sta la sua forza. Dal 2015 ad oggi abbiamo fatto grandi progressi in questo settore grazie all'ottimizzazione della manovra ferroviaria, all'investimento sui locomotori, sul personale e sull'infrastruttura esistente che ha ancora ottimi margini di crescita. Tutto ciò ha favorito la nascita di nuovi collegamenti ferroviari, soprattutto a livello internazionale, impensabili fino a due anni fa». Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, se da un lato nei primi 3 mesi del 2017 vi è stata una leggera flessione pari al -2,10% sui volumi totali con 14.489.433 tonnellate (dato collegato alle rinfuse liquide, e dovuto ad alcune operazioni programmate di manutenzione ordinaria al Terminal marino della Siot), numeri molto positivi si registrano invece nelle principali categorie merceologiche, che confermano la crescita ormai consolidata di alcuni traffici, tra cui spicca una buona ripresa del settore container con 137.220 TEU movimentati nel primo trimestre 2017 e una crescita del 14,02%. Da evidenziare un incremento anche per le merci varie (+5,75%) e per il comparto ro-ro con 74.358 unità transitate (+2,21%).

## - segue

---

**Un buon dato generale quindi, ad eccezione delle rinfuse solide che segnano un -34,14%.** Passando al dettaglio del singolo mese di marzo 2017 e confrontandolo con lo stesso mese del 2016 è di nuovo il container a registrare la migliore performance. Nel solo mese di marzo si registra una movimentazione di 55.257 TEU con una variazione positiva di circa il 20%, che si aggiunge al +6% di febbraio ed al + 22% di gennaio, ma escludendo la flessione delle rinfuse solide (-27,08%) si evidenziano incrementi del +10,57% per le merci varie e del +3,89% per il comparto ro-ro. «Il container nel 2017 sta dando grandi soddisfazioni al porto di Trieste, trainato dall'incremento dei nuovi servizi marittimi intercontinentali e dai nuovi servizi intermodali internazionali con Est Europa, Germania ed Austria: si è entrati in un circolo virtuoso che comincia a dare i suoi ottimi frutti», ha concluso D'Agostino. «I dati delle principali categorie merceologiche sono tutti molto positivi e ci aspettiamo ulteriori aumenti dei traffici nei prossimi mesi viste le dinamiche che si sono attivate tra i nostri terminalisti e le principali compagnie marittime nell'ultimo periodo».

# Livorno, affidamento della gara per i bacini entro due anni

Livorno - L'affidamento della gara per i bacini di carenaggio del Porto di Livorno, bloccata a seguito di un incidente sul lavoro, potrebbe scattare «entro due anni» e le ricadute occupazionali dovranno essere accompagnate da una «ricognizione delle professionalità».



Livorno - L'affidamento della gara per i bacini di carenaggio del Porto di Livorno, bloccata a seguito di un incidente sul lavoro, potrebbe scattare «entro due anni» e le ricadute occupazionali dovranno essere accompagnate da una «ricognizione delle professionalità» e la **«creazione di un contesto formativo magari supportato dalla Regione»**. È quanto riferito dal presidente dell'Autorità portuale Alto Tirreno Stefano Corsini, nel corso di un'audizione ieri in commissione Ambiente del Consiglio regionale, presieduta da Stefano Baccelli (Pd).

Corsini, spiega una nota, ha chiarito che a seguito del dissequestro del bacino di carenaggio galleggiante si dovranno «verificare i danni e stabilire chi dovrà accollarsi le spese di riparazione. Solo allora la gara potrà essere ripresa. In ogni caso - ha detto - non credo i tempi saranno lunghi». **Sul tema il Consiglio toscano è già intervenuto con una mozione, presentata da Giovanni Donzelli (capogruppo Fdi) approvata all'unanimità e ricordata ieri dal consigliere Francesco Gazzetti (Pd):** «Il testo raccoglieva istanze del territorio di Livorno attraversato da situazioni occupazionali non semplici. La riattivazione dei bacini è vissuta come un'opportunità che speriamo possa essere messa in campo» ha spiegato. Sui futuri assetti occupazionali Corsini non ha fornito numeri precisi in commissione. Lo studio industriale parla di circa 150 posti ma in ogni caso, ha detto ancora Gazzetti, «occorre avere grande equilibrio per rispondere alle esigenze di quello che c'è già e di quello che potrebbe arrivare». **«Abbiamo capito dalle parole del presidente dell'Autorità che la riflessione sul piano regolatore portuale è quella di utilizzare l'esistente.** Andiamo avanti consapevoli che l'interesse collettivo è al centro della nostra attenzione» ha concluso il consigliere.

## Le città & la regione

# Grandi Molini, ora almeno si tratta «Quindicimila euro a licenziamento»

Livorno: dopo il muro contro muro l'offerta del gruppo, al vaglio degli operai



Il presidio coi lavoratori fuori dallo stabilimento di Grandi Molini Italiani a Livorno

La trattativa è stata aperta. C'era molta attesa — e tensione — per la riunione di ieri al ministero dell'economia sulla crisi della Grandi Molini Italiani, approdata a Roma dopo tentativi di mediazione andati a vuoto, tanto da spingere il consigliere regionale Pd Francesco Gazzetti ad intraprendere uno sciopero della fame per protesta contro il comportamento dell'azienda. E il confronto, né facile né breve, è partito.

Il vertice con i sindacati e anche la Regione Toscana, presenti il presidente Enrico Rossi e il suo consigliere per il lavoro Gianfranco Simoncini, è andato avanti per quasi cinque ore e la proposta avanzata dalla Gmi è stata esaminata nella notte dai lavoratori riuniti in assemblea, che hanno parlato con i loro delegati appena tornati dalla Capitale. Sul tavolo restano i licenziamenti richiesti (17 e non 30 come ipotizzato in un primo momento) e la proprietà ha ribadito l'impossibilità di usare gli ammortizzatori sociali — chiesti invece con forza da Regione e sindacati, per almeno un anno — per la necessità di ridurre immediatamente la forza lavoro.

Ma Grandi Molini ha fatto anche una nuova proposta: affiancare ai licenziamenti un corrispettivo economico di 15mila, pari — hanno detto i manager dell'azienda — alla cifra che il lavoratore prenderebbe in un anno di cassa integrazione. Regione e sindacati hanno lamentato il fatto che il confronto si sia aperto solo adesso, «fuori tempo massimo», e non nelle passate settimane, con un esito che avrebbero potuto essere diverso, hanno preso atto della proposta e hanno risposto spiegando che occorreva sentire prima di tutti gli operai a Livorno. Il piano dell'azienda prevede anche il contratto di solidarietà per tutti gli addetti che resteranno dopo i 17 licenziamenti (una trentina) ed una attività ridotta fino al 2020, quando sarà riconfigurata la banchina: **AUGURI A PORTO** ha stanziato 5 milioni per lavoro-

### I nodi

L'impresa dice no agli ammortizzatori e pensa di rallentare l'attività fino al 2020

ri che comprendono l'escavazione per avere una maggior profondità del fondale. «La Regione intensificherà il suo impegno per giungere ad una soluzione positiva per la Grandi Molini e nella prossima settimana vogliamo incontrare nuovamente l'azienda sul territorio — spiega lasciando la riunione il governatore Rossi, che a Pisquai ha mangiato con gli operai fuori dalla fabbrica — Nel frattempo ascolteremo cosa pensano i lavoratori della proposta avanzata dal rappresentante della proprietà e sosteneremo ogni loro decisione. Secondo l'azienda non sarà possibile una ripresa produttiva completa fino al 2020, quando saranno completati i lavori di rifacimento della banchina permettendo l'attracco di navi più grandi e quindi l'arrivo di grano a prezzi più competitivi». «Insieme al sindaco di Livorno — aggiunge Rossi — con il quale c'è piena sintonia, abbiamo chiesto un nuovo incontro sulle prospettive aziendali perché vogliamo capire meglio le condizioni e le prospettive industriali legate alla banchina».

Mauro Bonciani

## LA CITTA' E IL LAVORO

**CONGELATE LETTERE DI LICENZIAMENTO**

PER IL MOMENTO L'AZIENDA SI È IMPEGNATA A NON INVIARE LE LETTERE DI LICENZIAMENTO; IERI SERA I SINDACATI HANNO CONVOCATO I LAVORATORI IN ASSEMBLEA

# Grandi Molini offre 15mila euro come buonuscita a 17 lavoratori

*I dipendenti da giorni sono in presidio davanti allo stabilimento*

di MONICA DOLCIOTTI

**- LIVORNO -**  
**VERTENZA** Grandi Molini italiani: al tavolo del Mise per lo stabilimento di Livorno l'azienda conferma la volontà di licenziare 17 persone, offrendo un indennizzo economico di 15mila euro ciascuno, la Cgil di Livorno e la Flai territoriale si impegnano a far valutare la proposta ai lavoratori, pur continuando a chiedere l'utilizzo della cassa integrazione straordinaria. Dopo una lunga e sofferta trattativa, a cui hanno partecipato Castano, Regione Toscana con il presidente Rossi, e il Comune di Livorno, con il sindaco Nogarin e l'assessore Marini, Cgil e Flai del territorio non possono che prendere atto della proposta dell'azienda. «Rispetto alle rivendicazioni che portano avanti per il territorio - spiega la delegazione - non possiamo sottoscrivere accordi che dipendono dalla volontà dei singoli lavoratori, ai quali presenteremo la posizione dell'azienda che sarà valutata nelle sedi opportune». L'azienda, che si è presentata al tavolo con il legale Giovine, offre un indennizzo e chiede la firma di rinuncia a qualsiasi azione di impugnazione dei licenziamenti, proposta che sarà ridiscussa in un nuovo incontro che le Istituzioni convocheranno entro fine aprile a Livorno. Per il momento l'azienda si è impegnata a non inviare le lettere di licenziamento in attesa del l'esito del prossimo incontro e stanotte i lavoratori in assemblea decideranno se proseguire con il presidio. «La Regione intensificherà il suo impegno per giungere ad una so-



**TENSIONE** I lavoratori davanti allo stabilimento mentre c'era l'incontro a Roma, foto in alto

### L'APPUNTAMENTO Nuovo incontro con le istituzioni a fine aprile

luzione positiva per la Grandi Molini. Mi auguro che già dalla prossima settimana sia possibile incontrare nuovamente l'azienda a Firenze. Nel frattempo ascolteremo cosa pensano i lavoratori della proposta avanzata oggi dai rappresentanti della proprietà». Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, rilancia prima di lascia-

re la riunione che si è tenuta al Ministero dello sviluppo economico per tentare di dare una soluzione alla vertenza che interessa la Grandi Molini di Livorno. Il rappresentante della proprietà ha messo sul tavolo una prima proposta che prevede 17 licenziamenti, senza ammortizzatori sociali, ma la corresponsione immediata di un «incentivo all'esodo di 12.000 euro più altri 3.000». Secondo l'azienda non sarà possibile una ripresa produttiva a Livorno fino al 2020, quando saranno completati i lavori di rifacimento della banchina dedicata alla Grm, permettendo l'attracco di navi più grandi e

quindi l'arrivo di grano a prezzi più competitivi.

«**INSIEME** al sindaco di Livorno - aggiunge Rossi - con il quale c'è piena sintonia, abbiamo chiesto un nuovo incontro sulle prospettive aziendali perché abbiamo messo i 5 milioni che servono a realizzare la banchina e vogliamo capire meglio le condizioni e le prospettive industriali e verificare se esistono soluzioni che consentano uno sviluppo aziendale ancor prima del 2020». Il presidente ha infine riconfermato che «sosterrò ogni decisione che i lavoratori prenderanno».

# Comitato di gestione portuale: impasse a Cinque Stelle

*L'organismo non riesce ad insediarsi: il sindaco metropolitano inadempiente sulla nomina del proprio rappresentante. Il numero uno di Molo Vespucci Francesco di Majo scrive al prefetto Basilone. Il presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti: "Il porto di Civitavecchia è bloccato e questo è molto grave"*



CIVITAVECCHIA - Un comitato di gestione che da sei mesi non riesce ad insediarsi ed un porto bloccato, per un immobilismo che rischia di compromettere l'operatività stessa di uno scalo strategico non solo per il Lazio ma per il Paese tutto. Il caso Civitavecchia sta creando non pochi problemi. E la mancata decisione da parte del sindaco della Città Metropolitana, la grillina Virginia Raggi, rischia di far sprofondare lo scalo. Il primo cittadino dell'ex provincia di Roma, infatti, non riesce a nominare il proprio rappresentante all'interno del comitato di gestione, l'organismo che con la nuova legge di riforma dei porti e della logistica è andato a sostituire il vecchio comitato portuale e a cui è affidato il compito di provvedere al licenziare il bilancio, a nominare il segretario generale, ad approvare il piano regolatore dello scalo e la sua pianta organica.

Davanti a questa difficoltà, il presidente della Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo ha deciso di convocare il vecchio comitato per il 27 aprile prossimo, almeno per far approvare il bilancio consuntivo 2016 e quello di previsione 2017. Niente nomina del segretario generale però, con l'incarico affidato ad interim al dirigente di Molo Vespucci Maurizio Marini. Nel frattempo si attende il sindaco Raggi e la decisione del Movimento Cinque Stelle. Un'attesa infinita. Perché già ad ottobre, quando il Mit nominò Francesco Maria di Majo come presidente dell'Adsp, il ministro Delrio invitò subito tutti gli enti interessati a fornire i propri nominativi per il Comitato di gestione. Ma niente. Il sindaco Raggi prese tempo.

## - segue

---

Il 28 novembre il presidente di Majo le scrisse chiedendole di provvedere al più presto con l'individuazione del membro della Città metropolitana. Ma anche in questo caso la richiesta venne disattesa, fino al ricorso ad un bando: 11 candidati, l'ingegner Matteo Africano indicato come vincitore ma nessun passaggio in consiglio metropolitano per l'approvazione. Con il bando misteriosamente annullato, probabilmente perché il nome del vincitore non era abbastanza gradito al Movimento Cinque Stelle. Neanche la proposta di nominare nel frattempo il dirigente della Mobilità della Città Metropolitana, anche in via provvisoria per non paralizzare l'ente portuale, è stata accolta dalla Raggi. L'appello dei sindacati, pronti anche a denunciare il Sindaco per omissione di atti d'ufficio, le critiche continue da parte del mondo politico bipartisan e le diffide giunte non hanno prodotto alcun effetto.

E così è intervenuto nuovamente il presidente Di Majo che pochi giorni fa ha inviato una lettera al prefetto Paola Basilone per intercedere presso il sindaco Raggi, finora inadempiente su una vicenda delicata e soprattutto per una questione di legalità. Legalità tanto cara ai grillini.

E sulla vicenda, a margine del sopralluogo all'hospice oncologico, è intervenuto anche il presidente della regione Lazio Nicola Zingaretti. «Il porto è bloccato e questo è molto grave - ha spiegato - quando si parla di lavoro, sviluppo e rilancio bisogna essere coerenti: mi auguro che presto possano accendersi i motori. Anche perché voglio ricordare che non siamo soli; il porto compete con altre infrastrutture nazionali ed internazionali. Vediamo attorno a noi una grande aggressività da parte delle altre realtà. Quindi deve muoversi. Noi ce la mettiamo tutta, come abbiamo dimostrato nel nominare il nostro componente del comitato dopo la bocciatura di Enrico Luciani al quale rinnovo l'immensa stima e penso che avrebbe fatto benissimo; ma mi auguro che anche gli altri facciano altrettanto».

## Campania presenta il Pot del porto con Delrio



*di Paolo Bosso* L'arrivo dei treni, i dragaggi, un po' di waterfront e soprattutto una riorganizzazione degli spazi perché il porto di Napoli, oggi, è molto disordinato. I contenuti del Piano operativo triennale (Pot) 2017-2019 dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale sono stati presentati oggi, in pompa magna di fronte al ministro dei Trasporti Graziano Delrio, alla stazione marittima dello scalo partenopeo. Un porto, quello di Napoli, che dopo anni di arretramento istituzionale (commissariamento) e imprenditoriale (servizi persi) sta vivendo un rinascimento. Per ora fatto di soli progetti, conclami decisionisti e tanta attenzione alla comunicazione, come mai prima d'ora, come dimostra l'evento con Delrio di oggi: la prima presentazione pubblica di un Pot all'indomani della riforma della legge sui porti da parte della prima amministrazione portuale ad essersi insediata operativamente con un Comitato di gestione (istituzioni) e un Tavolo di partenariato (operatori/imprenditori). Insomma, tanti annunci per ora, ma se si pensa allo zero fatto in questi ultimi anni il fenomeno, di per sé, è rilevante e deve far ben sperare. E gli operatori portuali, intanto, sono molto contenti.

### Il Pot in dodici punti

Pur trattandosi di un piano campano, in realtà il Pot riguarda soprattutto Napoli, per una ragione che non fa che onore a Salerno: il porto di Napoli è tutto da ricostruire, fisicamente e istituzionalmente, Salerno no, anzi, sta vivendo la sua più grande crescita da quando esiste come scalo commerciale. Inoltre, è molto più piccolo di Napoli, cosa che ne rende più facile il virtuosismo. E, infatti, ha mostrato in questi anni un dinamismo istituzionale e imprenditoriale che il capoluogo si sogna. Ciò non toglie che Salerno ha opere da realizzare, le più importanti delle quali sono l'allargamento dell'imboccatura, i dragaggi e Salerno Porta Ovest per le autostrade del mare. Il primo è fondamentale per non rischiare di mandare indietro alcune navi, cosa già successo recentemente. Infine, c'è un'idea per un garage multipiano insieme a Grimaldi Lines, principale operatore ro-ro del porto, di cui risulta, per ora, il benessere dell'operatore e dell'Adsp al progetto.

## Dragaggi a Napoli

Entro luglio il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, ha intenzione di avviare i lavori per i dragaggi nel porto capoluogo (Informazioni Marittime ne ha parlato qualche giorno fa in [un approfondimento](#)). «Un miracolo» se ci si riuscisse, come ha chiosato Delrio.

Un cronoprogramma realistico se si considera che la commissione di gara si è insediata a metà marzo e ha il canonico mese lavorativo per assegnare l'appalto. Due anni di lavoro qui contro i nove mesi a Salerno che per di più deve escavare quasi il doppio dei sedimenti. Perché? «Perché Napoli è sito Sin e si richiedono analisi aggiuntive, una normativa più stringente», spiega Spirito. Già, il Sin, l'area ambientalmente delicata che anziché portare tanti soldi, come sperava chi ha avuto la brillante idea di includere Napoli in un Sito di Interesse Nazionale, ha portato, qui dove ovunque è stato istituito in Italia, un business delle analisi ambientali [che ha paralizzato le opere](#).

## Ferrovie e interporti

«Napoli Traccia non ha futuro, è in un'area urbanizzata con binari di formazione al massimo di 350 metri. Con Rfi stiamo studiando un collegamento tra la darsena di Levante e la rete nazionale con binari da 750 metri». È questa, nelle parole di Spirito, l'idea dell'Adsp per collegare finalmente il porto con gli interporti di Nola e Marcianise. Nei giorni scorsi [c'è stato un accordo](#) con Rete Ferroviaria Italiana in questa prospettiva. L'Adsp vorrebbe, entro fine luglio, presentare uno studio di fattibilità. Il modello sarà quello delle grandi stazioni ferroviarie di passaggio nordeuropee, come Monaco. Se tutto questo si concretizzerà, sarà l'accantonamento definitivo di un'altra grande speculazione, quella di Porto Fiorito, un cantiere da 120 milioni di euro [aperto quasi sei anni fa](#) per realizzare un polo nautico a poche centinaia di metri dalla darsena petroli (!) e container (!).

Trasporti

## Approvato il piano per i porti campani

NAPOLI Il dragaggio del porto di Napoli inizierà a luglio. Il progetto del nuovo Molo Beverello e della stazione marittima è pronto.

Ci sono novità importanti e ad annunciarle è il presidente dell' Autorità portuale di sistema del mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito. L' occasione è la presentazione al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, del Piano operativo triennale il primo varato in Italia. Ma Spirito annuncia anche altro.

«Oggi assisto a un miracolo - ha commentato il ministro Delrio - si comincia a fare sistema. E da qui nascono progetti. Il Piano operativo campano è coerente con quello nazionale». E aggiunge: «Il sistema della portualità è stato messo al centro della nostra azione perché l' economia in Italia dipende in maniera strettissima dalla funzionalità del sistema mare».

Si volta pagina in Campania, insomma, dopo molti anni di commissariamento del porto di Napoli, dopo una lunga paralisi, dopo i conflitti con i rappresentanti di istituzioni e operatori salemmitani. Il Piano operativo triennale punta a creare un sistema di porti che si integrino per raccogliere al meglio le opportunità fornite dalla ripresa dei traffici nel Mediterraneo.

Dice "no" alle mega navi. Per entrambi i porti di Napoli e Salerno partirà presto il dragaggio. «Napoli è un Sin - chiarisce Spirito - perciò ci vorranno due anni di lavori - Salerno potrà chiudere il cantiere in otto mesi». Poi la consegna al ministro Delrio del progetto del nuovo molo Beverello. Opera da 28 milioni necessaria per migliorare l' accoglienza di crocieristi e turisti. E che dovrà essere pronta entro il 2019, l' anno delle Universiadi.

«Abbiamo tempi stretti - aggiunge Spirito - va messo a gara entro il 2017. E il governo deve darci una mano». Non è finita, si parla del trasferimento delle attività commerciali a est, della verifica di fattibilità di un nuovo collegamento ferroviario di livello europeo. Si parla di favorire l' intermodalità e i collegamenti con gli interporti, di stimolare la creazione di aree e attività retroportuali a Napoli come a Salerno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vera Viola

# Napoli dice "no" alle mega-portacontainer

Napoli - Il ministro Graziano Delrio è ormai di casa nel porto di Napoli a sottolineare il suo interesse per la ripartenza dello scalo partenopeo (paralizzato da oltre tre anni di gestione commissariale) o meglio dell'Autorità portuale di sistema del Tirreno Centrale



**Napoli - Il ministro Graziano Delrio è ormai di casa nel porto di Napoli a sottolineare** il suo interesse per la ripartenza dello scalo partenopeo (paralizzato da oltre tre anni di gestione commissariale) o meglio dell'Autorità portuale di sistema del Tirreno Centrale, la prima ad essere partita a livello nazionale con la definizione di tutti gli organismi.

**L'occasione è importante:** la prima presentazione pubblica del piano operativo triennale 2017/2020 dopo la riforma della legge sui porti - presenti tutte le autorità cittadine e salernitane a partire dal presidente della Regione Vincenzo De Luca, e con il coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit, Ennio Cascetta - e dalla cui realizzazione dipenderanno il «rinascimento e il futuro del sistema portuale» campano. **Il presidente dell'Adsp**, Pietro Spirito, intende far presto, per recuperare il tempo perduto e almeno per ora ha il plauso anche degli imprenditori. Ecco dunque il suo programma in 12 punti. La novità Innanzitutto è nell'analisi concreta di ciò che si può o non si può fare. Inutile per Napoli puntare sull'accoglienza di portacontainer da 18 mila teu e oltre, le concrete possibilità dello scalo non vanno oltre i 9.000-10 mila teu.

## - segue

---

**Ma urge comunque procedere ai dragaggi che a Napoli** sono particolarmente complicati perché sito di interesse nazionale e richiede analisi aggiuntive e tempi più lunghi: comunque, i lavori dovrebbero partire per la fine di luglio e completarsi entro due anni. Dragaggi non solo a Napoli ma anche a Salerno e qui i tempi sono più brevi, otto-nove mesi. C'è poi la necessità di riorganizzare gli spazi e Spirito annuncia un masterplan entro il 2017 per pianificarne l'utilizzo. **Sempre in tema di utilizzo degli spazi**, a Salerno si sta pensando alla realizzazione, insieme all'armatore Grimaldi - il principale operatore traghetti del porto salernitano - di un silos dove accogliere le auto in attesa di imbarco.

**Particolare attenzione è riservata ai collegamenti stradali e ferroviari** anche con gli interporti di Nola e Marcianise per rendere rapidi ed efficienti i collegamenti ed i trasferimenti delle merci. **Entro il mese di luglio**, sulla base di un accordo sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana l'Adsp ha anche in programma la redazione di uno studio di fattibilità sul modello delle grandi stazioni ferroviarie nord-europee.

**Poi**, per rimanere con i piedi per terra, il presidente Spirito punta sul traffico containers per Salerno che già è bene inserita e su quello crocieristico e delle autostrade del mare, realtà concreta dello scalo partenopeo con grandi possibilità di sviluppo. **Strettamente legato il problema del fronte mare**: per ora urge la realizzazione della stazione marittima del Beverello per accogliere gli oltre sei milioni di turisti diretti alle isole: la gara deve assolutamente partire entro il 2017. Poi si penserà al completamento, quel progetto Euv è pronto da tempo e sempre valido, urgono i fondi per la sua realizzazione ed a questo deve pensare il governo.

**Tra gli altri punti del programma il futuro del cantiere di Castellammare** dove si potrebbero costruire anche traghetti ma serve un confronto con Fincantieri (lo ha sottolineato De Luca e Delrio si è impegnato in tal senso), le riparazioni navali all'interno del porto di Napoli che presenta grandi prospettive ma deve superare le guerre di posizione che finora ne hanno bloccato lo sviluppo. Visto che il futuro è nel gas naturale liquefatto, entro la fine dell'anno si prenderà in esame la realizzazione di una stazione di degasificazione. Tutto bene allora? Si può dire di sì incrociando le dita ma quel che fa ben sperare è un'aria nuova che si respira, più ottimistica: «Le cose si possono realmente fare - ha concluso Delrio - ma è necessario fare squadra, creare le sinergie sulle prospettive di sviluppo. Il sistema campano ha le potenzialità per acquisire la leadership al sud avendo le idee chiare su ciò che è possibile e sui limiti che bisogna porsi. Se ogni piano operativo delle Autorità di sistema portuale sarà come quello di Napoli-Salerno - ha spiegato il ministro - avremo vinto la sfida che ci siamo posti con la riforma».

Presentato il piano triennale dell'Authority. De Luca sollecita accelerazioni per Salerno e Castellammare

## Porto, via ai lavori per le super-navi

Spirito e Delrio: «Da luglio il dragaggio dei fondali, i cantieri dureranno due anni»

Antonio Pane

La «benedizione» del ministro Delrio sul piano triennale dell'Authority di sistema portuale del Tirreno

centralc. L'occasione, presente anche il governatore De Luca, per fare il punto sugli interventi per rilanciare il porto di Napoli e anche quello di Salerno.

Ed è stata anche l'oppor-

tunità per ricordare che a luglio partiranno i lavori per il dragaggio dei fondali napoletani. Un'opera ingente, visto che da vent'anni, allora in tono minore, non si procedeva alla rimozione dei sedi-

menti. Saranno dragati 1 milione e 350 mila metri cubi. Finiranno tutti nella vasca di colmata alla Darsena di Levante. In questa maniera sarà permesso l'arrivo di navi più grandi delle attuali.

>A pag. 24

### La sfida nel Mediterraneo

# Porto, via alle "grandi pulizie" da luglio bonifica dei fondali

## Il ministro Delrio benedice il piano: modello da seguire

Antonino Pane

La benedizione c'è stata ed è stata ecumenica. Graziano Delrio, il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, non ha risparmiato complimenti: il piano triennale dell'Authority di sistema portuale del Tirreno centrale deve essere presa a modello per rapidità e contenuti. Il primo passo: il dragaggio dei fondali da luglio a Napoli (37,5 milioni in due anni) e 22 milioni di lavori a Salerno ma la gara partirà a maggio. «È il primo valido strumento di programmazione - ha detto Delrio - messo in campo in tutto il panorama portuale italiano». Il presidente Pietro Spirito ha elencato le priorità assolute dei porti di Napoli e Salerno, molte già note da decenni, e ha indicato per ognuna di esse le possibili soluzioni da adottare in tempi rapidi o, almeno, nei tre anni 2017-2019. Soluzioni che dovranno migliorare le condizioni attuali, ma anche portare verso obiettivi in tempi lunghi calibrandole con l'intero sistema portuale nazionale.

Insomma musica per le orecchie del ministro Delrio che alla base della riforma portuale ha messo questo concetto, creare un sistema nazionale della portualità, che eviti doppioni e integri i porti. «L'Authority di sistema portuale del

**Gli spazi Spirito e Cascetta: riorganizzare gli spazi per imprese che vogliono investire**

geografia, per la sua posizione, per la sua centralità nel Mediterraneo o si svilupperà tutta insieme, sviluppando il sistema del mare, il sistema dei suoi porti o perderà clamorose occasioni di crescita. Il sistema della portualità è stato messo al centro della nostra azione - ha proseguito Delrio - perché l'economia in Italia dipende in maniera strettissima dalla funzionalità del sistema mare».

Un concetto ribadito con forza anche dal presidente della Regione, Vincenzo De Luca. «Dopo la paralisi dei commissariamenti - ha detto - adesso abbiamo un governo della portualità campana e mi pare che si stia tracciando una linea di sviluppo interessante dei porti di Napoli, Salerno e di Castellammare. Abbiamo perduto molto in questi anni e ora dobbiamo rilanciare in grande l'attività portua-

le. Rilanciare significa fare i dragaggi che in Italia sono un'avventura perché è bene dirlo, nel nostro Paese per scavare un pò di sabbia nei porti si fa prima col secchiello e la paletta». De Luca sul fronte escavi mastica amaro. Napoli è ingabbiato nella questione Sin ma Salerno perché non parte? E si rivolge a Delrio: «Forse è il caso da dare la sveglia agli amici del ministero dell'Ambiente».

Ma non solo escavi. De Luca passa subito al concreto. «Bisogna spendere i 150 milioni di euro che la Regione ha riprogrammato dai fondi europei. Ci sono cose da fare subito, gli escavi, l'imboccatura di Salerno, il Beverello. Che fine ha fatto il piano regolatore? Bisogna aprire un tavolo con Fincantieri per capire cosa intende fare dei cantieri Castellammare. Abbiamo potenzialità enormi che, se opportunamente ripulite, da scorie di improduttività e tentacoli della camorra, possono dare tanto all'economia e all'occupazione di tutto il Mezzogiorno».

Insomma concretezza. La stessa concretezza che richiama Emilio Cascetta, responsabile della struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture. «Rincorrere i porti del Nord Europa sui flussi di traffico - ha detto a Cascetta - è un esercizio inutile. I porti italiani devono servire l'Italia, l'Au-

stria e la parte meridionale della Germania. Dobbiamo essere competitivi su questo territorio sviluppando un sistema efficiente, valido, capace di stare sul mercato in maniera giusta». Digitalizzazione, intermodalità, servizi: Cascetta ha indicato nove priorità a cui tutte le Autorità di sistema portuale dovranno attenersi. «Se tutti - ha sottolineato - avremo la capacità di lavorare insieme, i benefici saranno tanti e ricadranno su tutti».

Lavorare insieme. Un concetto richiamato anche dal presidente Spirito quando ha elencato quelli che lui stesso ha definito i dodici punti in cui si articola il settore «fare» del piano. Al primo posto l'adeguamento alla capacità di ricezione dei porti. «Non ci servono e non puntiamo - ha detto - sulle navi da ventimila teus. Ma, certamente, dobbiamo accoglie-

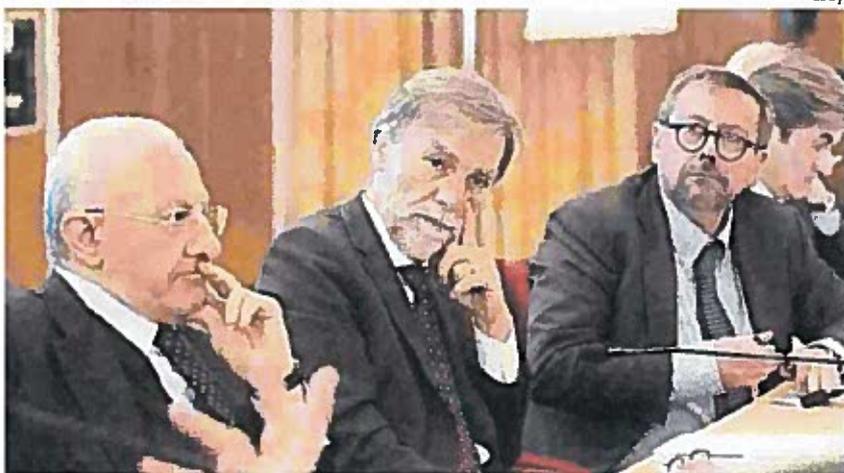
re comodamente navi da 10-14 mila teus. Navi che devono garantire connessioni tra la Campania e i mercati di sbocco. A Salerno passi in avanti di sono già fatti in questi giorni, dobbiamo ulteriormente implementare questi collegamenti con mercati emergenti. Per accogliere queste navi c'è bisogno degli escavi o di risolvere nodi come l'imboccatura del porto di Salerno».

C'è poi da riorganizzare gli spazi di banchina in maniera coerente con i volumi di traffico. «Salerno ha detto Spirito - paga una mancanza assoluta di spa-

zi: non a caso stiamo dialogando con la Soprintendenza e il Comune per capire se si può realizzare un parcheggio multipiano chiesto dall'armatore Grimaldi che proprio a Salerno ha uno dei fulcri della sua attività». A Napoli, invece, c'è bisogno di

ordine. «Entro la fine del 2017 - ha continuato - presenteremo il masterplan del porto di Napoli. Lo scalo ha bisogno di essere riordinato per ricavare spazi molto grandi necessari alla sua crescita». Spirito punta anche sul miglioramento dei collegamenti ferroviari e stradali anche in prospettiva dei dragaggi e della realizzazione della nuova darsena di levante. E su questo versante una importante novità: Spirito ha annunciato che, insieme a Rfi si sta valutando la possibilità di un nuovo collegamento ferroviario tra la nuova darsena di levante e la rete ferroviaria storica, sorpassando completamente il nodo ferroviario di Napoli Traccia.

A Salerno, invece, manca una vera retroportualità che non deve essere solo di scambio ma bisogna lavorare per trovare Siti di trasformazioni delle merci. Infine il nuovo Beverello, il cui progetto è già stato consegnato a Delrio, una stazione di Gnl per alimentare le nuove navi a gas che arriveranno, la digitalizzazione di tutti i servizi.



**Il meeting**  
De Luca, Delrio e Spirito alla convention della stazione marittima per presentare il piano triennale del porto

### L'obiettivo

Creare nello scalo vie facili di approdo per navi da crociera e container

## L'opera per ospitare navi moderne maxi-appalto da 35 milioni di euro

### Il risanamento

Durata prevista: più di due anni. A Salerno la gara è in ritardo e partirà solo entro maggio

Entro luglio saranno avviati i lavori di dragaggio nel Porto di Napoli e dureranno 2 anni. A Salerno partirà la gara entro maggio, ma i lavori dureranno molto meno, forse otto-nove mesi. Salerno, infatti, non è censita come area Sin, ovvero area di bonifica di interesse nazionale. Il presidente dell'Adsp del Tirreno centrale, Pietro Spirito ha indicato tra obiettivi primari che intende conseguire il Piano operativo triennale proprio gli escavi. E infatti per il porto di Napoli, come anche per il Porto di Salerno, la questione dei dragaggi è diventata prioritaria. A Napoli l'ultimo dragaggio, di circa 250 mila metricubi, venne effettuato nel 1998 a cura di una società di Venezia, la Coedmar, incaricata dalla Conateco che pagò i lavori autorizzati dal ministero dell'Ambiente. I sedimenti vennero scaricati in mare aperto.

Da allora sono trascorsi 20 anni e sono stati spesi oltre otto milioni per indagini, analisi dei sedimenti e progetti. Sia per Napoli che per Salerno i finanziamenti sono assicurati dai Grandi Progetti cofinanziati dalla Ue, approvati dalla giunta Caldero e riproposti dalla giunta De Luca. E mentre la notizia del mancato avvio della gara degli escavi per Salerno fa storcere il naso al governatore, quella relativa al porto di Napoli fa riprendere colore agli operatori partenopei. Sono trascorsi otto mesi da quando il commissario Antonio Basile approvò la delibera. Si avviava una procedura ristretta, secondo il Codice degli appalti, per «l'escavo dei fondali dell'area portuale con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante» sulla base di un progetto esecutivo elaborato da un raggruppamento di società di ingegneria formato da Technital spa, Acquatecno, Servizi Integrati e Dam. L'importo complessivo a base di gara è di 37,5 milioni. Spirito, appena insediato, non ha esitato a firmare le lettere di invito delle imprese che si erano qualificate. Il termine per presentare le offerte era fissato per il 15 febbraio. Subito dopo fu nominata una com-

missione di docenti universitari e a giorni si attende la graduatoria.

Ma cosa prevede il progetto? Il dragaggio di circa 1,3 milioni di metricubi di materiali che dovranno essere riposti ed assestati nella vasca di colmata recentemente ultimata ed in fase di collaudo. Una vasca dove dovrebbe entrare poco meno di un milione di metricubi ma che dovrà contenere tutto il materiale dragato, tenuto conto che il progetto prevede una compressione dei volumi per oltre 370 mila metricubi. Molto ridotti i sedimenti altamente contaminati da portare in discariche all'esterno del porto. La quasi totalità del materiale che sarà dragato dovrà essere immerso nella vasca a tenuta stagna della nuova darsena di levante, una vasca che - secondo quanto autorizzato dal ministero dell'Ambiente - dovrà garantire una permeabilità sul fondo e sui quattro lati, di valore ridottissimo, con parametri estremamente severi. La garanzia del valore della permeabilità è nelle mani della commissione di collaudo che da mesi sta lavorando per assicurare un risultato definitivo in tempo utile per non impedire l'avvio delle attività di dragaggio.

Il progetto interesserà 10 aree del porto ben definite, per una superficie di 650 mila metri quadri di specchio acqueo. Quasi il 50% dei volumi di dragaggio interesseranno il canale di accesso di levante, è previsto un lavoro di almeno 6 unità marittime operative 24 ore su 24. Ma le caratteristiche di inquinamento dei fondali hanno imposto una tecnologia di dragaggio molto lenta, senza l'utilizzo di draghe refluenti, con un impegno di quasi 3 anni di lavoro. Ovviamente tempi e costi saranno determinati in ragione dell'offerta dell'impresa che si aggiudicherà l'appalto e che offrirà certamente ribassi su costi e tempi. Ma l'aria è cambiata e la determinazione di Pietro Spirito certamente non consentirà la lievitazione di tempi e di costi come è accaduto con la Nuova Darsena di Levante, un'opera che ha duramente segnato il porto di Napoli per le modalità di gestione.

Perché è stato così difficile avviare i lavori di dragaggio? Spirito non ha esitato a tracciare un quadro più ampio evitando di ferire chi lo ha preceduto. Ma non ha potuto sottacere che i tempi e i costi così elevati sono il frutto di una scelta: quella di candidare l'area portuale come Sin, ovvero Sito di Interesse Nazionale. Era il 1998, un momento storico diverso e

molti porti pensavano che il riconoscimento di un'area Sin generasse l'afflusso di grandi finanziamenti. E fu così che progressivamente quasi il 40% dei porti italiani rientrassero, in tutto o in parte, in area di bonifica, producendo così un ingorgo finanziario e operativo che ha caratterizzato la vita degli ultimi 20 anni dei nostri scali.

Il porto di Napoli ancora oggi è compreso nel «Sito di Interesse Nazionale di Napoli Orientale», così come definito con ordinanza commissariale del 1999. Eppure l'area Sin del porto di Napoli, come indicato dalle planimetrie allegate al decreto, includeva solo un terzo dello scalo. Tuttavia dal 2002 ad oggi, nelle varie fasi istruttorie, il ministero dell'Ambiente lo ha sempre considerato totalmente incluso e in fase sono rimaste le varie istanze di chiarimento inoltrate dall'Autonomia Portuale nel corso del tempo. La stessa Regione a marzo ha inoltrato al ministero dell'Ambiente una richiesta per conoscere gli esatti confini dell'Area Sin, all'esterno dei quali la competenza non è più ministeriale ma è regionale. Un tema che scotta che ha interessato tutti i ministri che dal 2000 si sono succeduti.

Un cambio di rotta si è registrato nel 2016 quando il «Collegato Ambiente» ha modificato l'articolo 5 bis della legge 84/94. A costruire la norma che semplifica notevolmente gli escavi in area Sin c'era proprio Francesco Messinco, attuale segretario dell'ADSL Tirreno Centrale. Proprio la sua esperienza nel settore degli escavi ha ingenerato negli operatori del porto di Napoli molte aspettative per correggere le criticità degli anni precedenti.

ant. pan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Le zone**  
Interessate  
dieci aree  
per 650 mila  
metri quadri

**I mezzi**  
Saranno almeno  
sei le unità  
marittime al lavoro  
24 ore al giorno

Adsp Tirreno: De Luca, basta chiacchiere sui porti bisogna ripartire. Cascetta, pronto piano nazionale

(FERPRESS) – Napoli, 20 APR – “Le cose non si cambiano con le chiacchiere, ma con una buona capacità amministrativa. Sui porti oggi la sfida è nelle nostre mani, non possiamo farci sfuggire questa occasione dopo che, negli anni scorsi, siamo riusciti a farci umiliare anche da paesi come Francia e Spagna”.

Il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, è intervenuto alla presentazione del Piano Operativo Triennale dell’Autorità di sistema del Mar Tirreno Centrale, svolgendo un intervento a tutto campo che ha toccato i principali problemi della portualità campana.

“Abbiamo perso già troppo tempo, ricordo piani che prevedevano soluzioni assurde come una boa per gli attracchi petroliferi in pieno golfo di Napoli e altre amenità del genere, ora abbiamo altre prospettive di sviluppo strategico, linee molto più coerenti, ma la necessità ora è di muoversi in fretta.

Oggi abbiamo avuto la buona notizia che saranno sbloccati i dragaggi e il presidente Spirito ha presentato il progetto operativo per la nuova stazione Beverello, dobbiamo andare avanti a portare i progetti, le risorse dei fondi europei ci sono, ma deve essere chiaro che se le opere non si fanno, i fondi saranno revocati e trasferiti altrove, di certo non li perderemo come in passato”, ha spiegato ancora De Luca.

Ennio Cascetta, responsabile della Struttura di missione del MIT, ha ricordato l’importanza della riforma che ha introdotto i primi elementi di razionalizzazione di un sistema dove prevaleva il “municipalismo portuale”, lo spezzettamento delle risorse e delle competenze e la competizione interna tra i porti. Il prossimo passo – ha aggiunto ancora – deve essere il lavoro per coordinare la politica nazionale: non devono esserci più porti che portano avanti progetti (semmai faraonici) per competere nello stesso settore, ma effettuare gli interventi necessari per promuovere una autentica intermodalità ferroviaria con capacità di formare treni di 750 metri di lunghezza e alta capacità (un progetto che il porto di Napoli vuol portare avanti alla darsena di Levante) o quegli investimenti che sono necessari per migliorare le capacità di attrazione dei porti in relazione alle esigenze produttive dei territori, ha concluso Cascetta.

## Adsp Tirreno: Delrio, da Napoli e Campania parte riscossa portualità. Primi a presentare piano

(FERPRESS) – Napoli, 20 APR – “Da Napoli e dai porti della Campania può e deve ripartire la riscossa della portualità”. E’ quanto ha affermato un soddisfattissimo ministro Graziano Delrio, intervenendo a conclusione della presentazione del Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell’Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, ora affidata alla guida di Pietro Spirito.

“Questa Autorità è stata la prima, dopo la riforma, a presentare il piano operativo e più importante ancora è la sintonia registrata tra tutti i protagonisti seduti dietro al tavolo, perché i problemi si risolvono e le cose si realizzano solo se c’è la capacità di fare sistema, di operare in squadra”, ha sottolineato ancora il ministro.

Delrio ha condiviso “al 110 per cento” le linee operative disegnate nel piano presentato da Spirito, ha preannunciato un decreto legislativo (che dovrebbe essere pubblicato in questi giorni sulla gazzetta ufficiale) che velocizzerà le operazioni dei dragaggi a tre mesi (cioè, “i tempi di Rotterdam”, come rivendicato da De Luca), ha promesso un interessamento presso il ministero dell’Ambiente per risolvere i problemi del porto di Salerno e presso Fincantieri per garantire continuità produttiva ai cantieri navali di Castellamare di Stabia, ma si è mostrato soprattutto soddisfatto del fervore di iniziative che stanno maturando nel settore della portualità italiana e soprattutto nei porti del Tirreno centrale.

“Purtroppo in Italia si sottovalutano le potenzialità dell’economia del mare: io ritengo sia invece uno dei settori decisivi da cui può venire un rilancio che riguarda il trasporto delle merci, dei passeggeri, dei movimenti turistici, dell’industria cantieristica e di una quantità di altri settori che poi significano occupazione, opportunità di lavoro e di guadagno purché ognuno faccia la propria parte seriamente, a livello sia sindacale che degli imprenditori privati e ovviamente degli amministratori pubblici”, ha concluso Delrio.

## Porti: Delrio, il sistema è messo al centro della nostra azione

"L'Italia o si sviluppa tutta insieme o perde la chance dello sviluppo"



(ANSA) - NAPOLI, 20 APR - "L'Italia per la sua geografia, per la sua posizione, per la sua centralità nel Mediterraneo o si svilupperà tutta insieme, sviluppando il sistema del mare, il sistema dei suoi porti o perderà clamorose occasioni di crescita". Lo ha detto il ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio parlando a Napoli nel corso della presentazione del piano del piano operativo dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno. "Il sistema della portualità è stato messo al centro della nostra azione - ha proseguito Delrio - perché l'economia in Italia dipende in maniera strettissima dalla funzionalità del sistema mare".

## Termina lo sciopero al porto di Gioia Tauro



Intesa raggiunta per il porto di Gioia Tauro. In sciopero da quasi una settimana contro un piano esuberi per 400 unità, all'indomani del vertice tenutosi al ministero dei Trasporti ieri, Medcenter Container Terminal e sindacati hanno firmato un verbale d'incontro, riferisce il Sole 24 Ore, che mette anche fine al blocco delle attività nel principale terminal di trasbordo d'Italia.

«Giudizio positivo» per il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi. «Con la disponibilità del ministero competente ora si dovranno individuare le soluzioni che rivendichiamo da tempo e che, con la sola azienda, non si era riusciti a trovare». Come spiega Uiltrasporti, sarà riattivato «con le parti sociali il tavolo di coordinamento dell'accordo di programma quadro e sarà aperto un tavolo di incontri con calendario stringente sulle questioni riguardanti il numero dei lavoratori da collocare in Agenzia, sul quale si è convenuta l'opportunità che sia valutata attentamente la riduzione del numero degli esuberi». Insomma, un «primo passo» come ha commenta il coordinatore nazionale per i porti della Fit-Cisl, Ugo Milone.

## Taranto, nominato il segretario generale dell'AdSP Mar Ionio

---

I componenti del Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio** hanno votato all'unanimità la delibera n.04/17, accogliendo la proposta del presidente di individuare alla guida della Segreteria Tecnico-Operativa Fulvio Lino Di Blasio, attualmente Director presso la Ernst&YoungFinancial Business Advisors S.p.A.

Analizzando il CV del Di Blasio, si legge in una nota dell'AdSP, l'attenzione dei componenti si è focalizzata sull'esperienza di natura manageriale nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, maturata - sin dal 2005 - con attività a supporto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Direzione per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti Internazionali. In particolare, per il settore portuale, Di Blasio ha coordinato il gruppo di lavoro EY nell'attività di supporto strategico e metodologico per la redazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Confronto tra tecnici e amministratori

## Infrastrutture e pianificazione Il Pdr: prima di tutto Messina

*Ponte, porti e trasporti Occorre una condivisione degli obiettivi strategici*

Emanuele Rigano Un pacchetto di interventi infrastrutturali che possano rilanciare la Sicilia e lo Stretto nel panorama dei flussi commerciali ed economici globali.

Il Mediterraneo cuore di questo scenario, le proposte saranno racchiuse in un documento che Sicilia Futura-Pdr si propone di definire raccogliendo contributi tecnici ed istituzionali sulla linea primaria del "Prima di tutto Messina Città Metropolitana".

Ponte, Aeroporto, libero scambio sono alcune chiavi che potrebbero aprire scenari di ripresa, ma che nel tempo non hanno mai superato la fase degli annunci per trasformarsi in progetti esecutivi tangibili. «Le aspettative sono state spesso sminuite - ha ricordato il segretario cittadino Salvo Versaci -, oggi il prospettato potenziamento dell' asse Napoli-Bari è indicativo perché orienta il corridoio bypassando ciò che c' è al di sotto di Napoli». Messina in questo quadro è stata ferita e depredata a più riprese, privando costantemente il territorio della sua vocazione turistica. «Occorre per una realtà del genere superare le barriere dei partiti e dei colori facendo squadra, in primis evitando di piangerci addosso e ritrovando il rapporto con la città, offrendo soluzioni».

Sul percorso la vicinanza con il Partito Democratico è forte, come testimonia la presenza dell' ex deputato Francesco Calanna: «Il nuovo ciclo programmatico deve ridurre il divario, ma un peso significativo avranno anche le geometrie variabili che caratterizzano il quadro internazionale, tra questione palestinese e primavera arabe», ha detto il rappresentante di centrosinistra.

Le speranze sono tutte nella capacità ritrovata di impiegare i sostanziosi fondi comunitari a disposizione, alzando l' asticella della spesa che deve fare dell' Isola una vera piattaforma». Cullarsi e aspettare non servirà però, occorre imprimere un' ulteriore accelerata. Come? Imponendo nell' agenda nazionale e regionale le questioni che riguardano l' area dello Stretto.

Se ne farà garante, lo ha promesso, il deputato regionale Beppe Picciolo: «Stileremo un documento che sottoporremo al prossimo candidato premier e a chi ambisce alla poltrona di governatore». Zona Falcata, **Autorità portuale**, trasporti e collegamenti, sviluppo intermodale: «Un vadevecum di richieste

minime, non si può considerare ancora questa parte d' Italia come un peso perché si fa un danno a tutti trattandoci come una zavorra.

Auspichiamo un superamento dei rapporti a singhiozzo sull' asse Roma-**Palermo**». Determinare un movimento interregionale che raccolga le istanze di comprensori che vivono difficoltà potrebbe rappresentare un' altra arma.

EMANUELE RIGANO

# Gazzetta del Sud

---

Ieri mattina le ruspe dell' impresa **Messina Sud** hanno inferto i colpi decisivi alla struttura inquinante in riva allo Stretto

## Messina liberata dall' inceneritore nella Falce

*Giù l' ecomostro che era lì dagli anni Settanta. Ora si realizzino le bonifiche e il Parco della Real Cittadella*

Alessandro Tumino Alle dodici del mattino del 20 aprile 2017 - un giorno da ricordare tra molti anonimi - quando dopo 4 mesi di lavoro, una gru dell' impresa "**Messina Sud**" ha squarciato e fatto crollare la prima delle quattro pareti portanti dell' ex inceneritore comunale di San Raineri. Sparisce così l' impianto inquinante piazzato alla fine degli anni 80 dal Comune, in pieno centro città e in riva allo Stretto, e, come se non bastasse, dentro un Bene storico-architettonico come la Real Cittadella spagnola. La grande fortificazione voluta dall' imperatore Carlo V: le architetture che di lì a qualche anno, in una Falce ormai sventrata e inquinata da ogni parte, sarebbero state "tutelate" dalla Regione Siciliana.

Il pensiero di chi ha superato i quaranta, dinnanzi a questo Scempio che scompare, torna indietro al giorno in cui l' inceneritore fu sequestrato: il 18 dicembre 1998. Fu quello il primo ma isolato segnale che tutta quella folle storia dell' industrializzazione pesante della Falce - coda ben diversa dalla cantieristica navale - poteva realmente cambiare, cioè finire per sempre. A far apporre i sigilli fu l' allora comandante della Capitaneria di porto, il capitano di vascello Carmelo Maccarone, alle

cui direttive agiva con coraggio - quale responsabile del demanio-contenzioso - l' attuale comandante della Polizia municipale, Calogero Ferlisi. Ci sono voluti circa quindici anni perché, nel successivo secolo e millennio, ovvero nel 2011, la città di **Messina** riaccendesse una prima luce della civiltà e del suo orgoglio timidamente ritrovato in questo lembo della Falce, ottenendo dalla Regione un primo intervento di demolizione: caddero allora l' edificio della foresteria e la rampa d' asfalto dalla quale i camion carichi d' immondizia erano invero saliti solo per poco tempo, tanto sconosciuta era l' ubicazione dell' inceneritore, e tanto importanti e in evoluzione le norme da rispettare a tutela della nostra comunità.

Ma dal 2011 al 2016, nonostante i passi avanti verso il recupero della Zona falcata, e ciò grazie all' opinione pubblica e all' intesa tra l' **Autorità portuale**, la Regione, il Comune e l' Università degli Studi, l' Inceneritore era tornato al centro di una delle più paludose telenovele in salsa **messinese** e palermitana.

# Gazzetta del Sud

---

A poco a poco, però, anche l'ultima quinquennale di paralisi si è esaurita. Alla fine è andata segno la gara di progettazione e demolizione bandita dall'Assessorato regionale dell'Energia, un appalto da appena 304.000 euro per un risultato che, per converso, ha un valore inestimabile. Ancor più della demolizione dell'altro ecomostro, l'ex Degassifica Smeb, un colpo di genio del curatore fallimentare che ha mobilitato i privati a costo zero col riciclo del ferro, l'abbattimento dell'inceneritore aiuta a spalancare la strada al rinnovato progetto della Soprintendenza ai Beni culturali. Lo considerano giustamente una priorità sia l'assessore regionale Carlo Vermiglio che il soprintendente Orazio Micali. È l'occasione storica che ritorna.

Per recuperare la Real Cittadella e farne il Centro di documentazione dell'Arte Contemporanea, come si ricorderà, un decennio fa la Soprintendenza ottenne dall'Ue 11 milioni di euro, poi restituiti a causa dell'irrisolto inquinamento delle aree.

Adesso, con in mano il Patto per la Falce, con la terra e il mare liberati dagli ecomostri, e con bonifiche alla portata dell'Autorità portuale e della Regione, che le stanno pianificando assieme all'Università, il nuovo "Parco storico-naturalistico della Real Cittadella" non è più da considerare una realtà lontana. Ciò che preoccupa è il futuro dell'Autorità portuale di Messina-Milazzo che, salvo mutamenti, sarà disciolta e vedrà fuso il suo bilancio, con 40 milioni d'attivo, a quello del porto di Gioia Tauro. Ma per ora abbandoniamo i timori, e godiamo del momento storico, sperando che non resti isolato come il bel sequestro del 1998.

Pieni d'orgoglio sono anche i protagonisti della demolizione.

I lavori dell'impresa "Messina Sud" di Piero Todaro, progettati dall'ingegnere Marco Panetta, sono stati diretti dall'architetto Giuseppe Carbone. Responsabile del procedimento, l'architetto Salvatore Puccio.

*ALESSANDRO TUMINO*

Domani a Santo Stefano di Camastra

## Si firma l' accordo per i lavori del porto

*L' incontro previsto in mattinata a Palazzo Trabia*

Rosario Raffaele SANTO STEFANO DI C. Fervono i preparativi per l' incontro nella mattinata di domani a Palazzo Trabia, in cui sarà firmato tra i soggetti istituzionali interessati l' accordo di programma quadro per la realizzazione e lo sviluppo del sistema di portualità turistica nella città delle ceramiche. Il porto turistico del centro tirrenico è la prima opera del Masterplan della Città metropolitana di Messina a essere avviata.

Alla cerimonia saranno presenti, oltre al sindaco Francesco Re, il ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, il presidente della Regione Rosario Crocetta, il sindaco metropolitano Renato Accorinti, l' assessore regionale alle Attività produttive Mariella Lo Bello, l' assessore regionale del Territorio e dell' Ambiente Maurizio Croce, il rettore dell' Università degli Studi di Messina Pietro Navarra e il presidente del Consiglio comunale Carmelo Re.

Il sistema portuale di Santo Stefano di Camastra, individuato quale opera strategica, verrà finanziato utilizzando i 26 milioni di euro previsti nel Patto per lo sviluppo della Regione Siciliana e i 29.100.000 euro contenuti nel Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Messina.

Il progetto del porto turistico di Santo Stefano di Camastra prevede la realizzazione di 749 posti barca suddivisi in dieci classi, mentre la superficie necessaria alla realizzazione dell' intero impianto sarà pari a mq 199.331, così distinti: mq 26.783 destinati al demanio marittimo, mq 1.311 al demanio fluviale, mq 159.996 allo specchio acqueo, mq.11.241 alle aree private da espropriare.

All' incontro saranno presenti il prefetto e il questore di Messina.

**ROSARIO RAFFAELE**

## Un' accoglienza speciale a Milazzo per i crocieristi tedeschi

*Martedì l' Associazione Guide Turistiche ha accolto i vacanzieri stranieri arrivati nella città del Capo a bordo della nave Albatros, portandoli alla scoperta dei tesori della città tirrenica e di Messina. L' obiettivo è inserire lo scalo portuale nei circuiti internazionali*

Mattinata piacevolmente intensa al porto di Milazzo, martedì scorso, in occasione dell' attracco della nave da crociera Albatros della Phoenix Reisen. L' Associazione Guide Turistiche Eolie-Messina-Taormina, direttamente su incarico dell' assessore al turismo Piera Trimboli e con il patrocinio di tutta l' amministrazione comunale, ha organizzato e gestito l' accoglienza dei tanti crocieristi tedeschi che hanno deciso di andare alla scoperta della cittadina mamertina. Le guide turistiche dell' associazione in collaborazione con alcuni studenti dell' Itet "Leonardo da Vinci" sezione Turismo di Milazzo e delle ditte di trasporti le quali hanno messo a disposizione dei turisti due minivan, l' elegante palafreno Black e la sua carrozza Vittoria con in cassetta i cocchieri Napoli e Saltalamacchia, hanno contribuito a dare un caloroso benvenuto ai visitatori che si sono tuffati alla scoperta di Milazzo, con l' auspicio che l' impegno profuso possa fare inserire la città nei circuiti del crocierismo nazionale ed internazionale. Degli oltre 700 passeggeri presenti a bordo, alcuni hanno deciso di acquistare le escursioni organizzate visitando la città di Messina e Capo Milazzo, altri hanno invece visitato Milazzo e la sua Cittadella Fortificata. Molti i passeggeri sbarcati individualmente che sono stati accolti dalla guide turistiche abilitate e dagli studenti a cui hanno chiesto molte informazioni sulle possibili attività da svolgere in città. Grande apprezzamento per la possibilità di avere delle mappe di Milazzo e, soprattutto, per aver potuto raggiungere il Castello grazie alle navette e alla presenza a bordo di una guida abilitata che ha coordinato il flusso dei turisti. L' associazione Guide Turistiche Eolie-Messina-Taormina è già attiva sul territorio mamertino con le sue visite regolari del Castello ogni domenica, (firmate "ScopriMilazzo") e da tanti anni si occupa della promozione della cittadina e dei suoi dintorni con proposte di visite guidate di vario genere.

Vertice a Palermo

## Autorità portuale, Augusta non molla

Sebastiano Salemi augusta Si è svolto mercoledì pomeriggio alla Presidenza della Regione a Palermo il previsto incontro, tra il governatore e una delegazione composta, dal sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, dalla Presidente di Assoportò Augusta, Marina Noè e dal vice Bruno Ferreri, dai Segretari Provinciali di Cgil, Roberto Alosi, Cisl Paolo Sanzaro e Uil Stefano Munafò. L' incontro aveva come obbiettivo il confronto sulla vicenda relativa al chiesto trasferimento della sede dell' **Autorità** di sistema del mare della Sicilia orientale da Augusta a Catania, disposta da un decreto (ad oggi non ancora pubblicato) del ministro Delrio.

Crocetta ha ascoltato le ragioni dei presenti che hanno ribadito che la battaglia fin qui condotta per il mantenimento della sede ad Augusta non è una questione di campanile, ma di rispetto della legge, in considerazione del fatto che il porto megarese è e rimane, senza ombra di dubbio, l' unico porto "core" della Sicilia orientale.

Crocetta ha contattato Delrio per fissare un incontro nei prossimi giorni. All' esito dell' incontro il Presidente si è impegnato a riconvocare il tavolo istituzionale per le ulteriori determinazioni. All' incontro erano presenti anche i parlamentari regionali Marika Cirone Di Marco e Vincenzo Vinciullo.

*SEBASTIANO SALEMI*

## AUGUSTA I COMMISSARI EUROPEI AL PORTO

OOO Una delegazione della Commissione Libe del Parlamento europeo ha fatto visita ieri, dalle 10 alle 12,30, al porto commerciale di Augusta. I parlamentari sono stati accolti dal prefetto Giuseppe Castaldo con i responsabili delle forze dell'ordine, Marina militare, Capitaneria, Usmaf, Asp, Cri, Comune di Augusta, **Autorità portuale**, Dipartimento regionale di Protezione civile, Emergency, Unhcr, Save The Children e OImo. Durante la riunione introduttiva il prefetto ha ribadito che "l'attività di accoglienza deve essere ispirata ai principi di solidarietà, sicurezza e integrazione". I componenti della Commissione hanno visitato l'area **portuale** attrezzata come dispositivo di soccorso ed assistenza ai migranti.

## Incontro a Palermo per il porto di Augusta: Crocetta messo alle strette chiama Delrio

Le iniziative di pressing politico per riportare ad Augusta la sede dell' **autorità portuale** di sistema non si fermano. Una delegazione guidata dal sindaco della città megarese, Cettina Di Pietro, insieme al presidente di Assoportò, Marina Noè, ed i segretari provinciali di Cgil, Cisl e Uil è stata ricevuta dal presidente della Regione, Rosario Crocetta. Un incontro realizzato con la mediazione dell' assessore regionale Bruno Marziano, anche lui presente al confronto con il governatore. Crocetta ha ascoltato con attenzione, comprendendo come la battaglia che la provincia di Siracusa sta combattendo per il porto di Augusta non sia questione di campanile ma di rispetto della legge. Uno dei criteri indicati nella riforma del sistema **portuale** italiano era, ad esempio, che i porti Core (qualifica Europea) fossero sedi naturali delle rinnovate e ridotte **autorità** di gestione. Ed Augusta è e rimane l' unico hub con quella qualifica della Sicilia orientale. Inchiodato dai fatti, a dispetto di una lettera "galeotta" inviata al ministero delle Infrastrutture, Crocetta ha contattato il ministro Delrio per fissare un incontro a Roma. La preoccupazione è che si possa trattare di una nuova mossa per guadagnare tempo e stemperare le tensioni.

"Ma noi attendiamo comunque gli sviluppi dei prossimi giorni. Vogliamo notizie concrete e reali senza abbandonare per ora tutte le iniziative che abbiamo intrapreso, comprese quelle legali", illustra senza mezzi termini Marina Noè, responsabile di Assoportò Augusta.

INFRASTRUTTURE. L' Area logistica integrata occidentale lancia un piano di potenziamento della rete dei trasporti

## SICILIA INTERMODALE CON NAVI, TRENI E TIR

Coinvolti il nodo urbano di **Palermo**, i porti di **Palermo**, Termini Imerese e Trapani, gli aeroporti di Punta Raisi, Trapani Birgi, Pantelleria e Lampedusa, le autostrade A19, A20 e A29, la strada statale 115 e altri snodi viari. - Una Sicilia produttiva che soffre le carenze infrastrutturali. È questo il dato emerso ieri nel corso dell'incontro organizzato a Palazzo dei Normanni dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Siciliana sull'Area Logistica Integrata della Sicilia Occidentale. Il gap infrastrutturale con le altre regioni d'Italia sembra essere notevole e il miglioramento della competitività del sistema **portuale** e interportuale dovrà avvenire, stando alla programmazione 2014-2020, proprio attraverso la costituzione di «Aree Logistiche Integrate», veri e propri hub che dovranno includere un sistema **portuale**, eventuali retroporti, interporti e piattaforme logistiche correlate. Un'indicazione che l'Italia recepisce nell'Accordo di Partenariato con la Commissione europea per la programmazione nelle Regioni. E sul piano operativo questo ha dato luogo alla sottoscrizione di accordi e all'istituzione di tavoli tecnici, come quello che riguarda il sistema della Sicilia occidentale, che riuniscono in un confronto dialettico MIT, Regione, **autorità portuali**, RFI, ANAS e stakeholders (portatori d'interesse) vari. L'Area logistica integrata della Sicilia occidentale copre le province di **Palermo**, Trapani, Agrigento e la parte settentrionale della provincia di Caltanissetta, con l'esclusione di Gela che ha chiesto, invece, di aderire a quella della Sicilia Orientale. Del grande hub fanno parte il nodo urbano di **Palermo**, i porti di **Palermo**, Termini Imerese e Trapani, gli aeroporti di Punta Raisi, Trapani Birgi, Pantelleria e Lampedusa, le autostrade A19, A20 e A29, la strada statale 115 insieme alla Caltanissetta-Agrigento e le linee ferroviarie **Palermo-Catania**, **Palermo-Messina** e **Palermo-Trapani**. Tutti snodi essenziali se si pensa che negli ultimi quindici anni, nonostante le carenze infrastrutturali, il traffico delle merci che dalla Sicilia si spostano da e verso la penisola ha registrato un aumento. L'ottanta per cento degli scambi riguarda l'arco tirrenico, specialmente quello meridionale, mentre la restante parte si concentra sul versante ionico. Anche il traffico crocieristico ha riportato una crescita strabiliante, specialmente a **Palermo**, dove ogni anno si registrano all'incirca due milioni di passeggeri. Eppure, le criticità ci sono e riguardano la scarsa

## -segue

---

capacità di stoccaggio delle merci nelle aree portuali della Sicilia Occidentale, l'insufficienza di magazzini e di spazi nelle banchine ma anche problematiche di natura infrastrutturale come i periodici insabbiamenti del porto di Termini Imerese che ne riducono l'operatività. Adesso, la patata bollente passa all'Area Logistica Integrata che dovrà fare il possibile per risollevare la situazione attraverso la promozione di interventi integrati di sviluppo. «La vivacità di questo tessuto produttivo, e il settore agricolo e agroalimentare ne sono prova, rende evidente la necessità di un sistema trasportistico adeguato» spiega il professor Federico Pirro dell'Università di Bari nel corso dell'incontro.

Il PON Infrastrutture e Reti 2014- 2020 ha indicato una serie di interventi sul sistema portuale di Palermo-Termini Imerese e sull'Inter - porto di Termini Imerese e sulla rete ferroviaria di collegamento. Centosessanta i chilometri di linea ferrata da raddoppiare e più di quattrocento invece quelli da velocizzare. È il caso della PalermoMessina, ancora in parte a binario unico nelle tratte Fiumetorto-Castelbuono e Castelbuono-Patti, sebbene in corso di raddoppio, e della Catania-Palermo che dovrebbe subire un'accelerazione. «Abbiamo presentato una serie di progetti che hanno superato processi delicati e importanti di validazione spiega Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo molti di questi sono già cantierabili. Vengono in mente i progetti di dragaggio dei porti di Palermo e Termini Imerese che potrebbe rappresentare un'opportunità di sviluppo per la Sicilia del sud vista la sua ottima accessibilità stradale».

(\*GME\*)