

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
23 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino: con Monfalcone si pianifica sistema portuale..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...A Sestri Ponente un bacino da 350 metri..." (Messaggero Marittimo)

"...Merlo dirigente Msc? Una scelta imprudente..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Il Fatto Quotidiano)

"...Otto tonnellate di coralli protetti sequestrate in porto..." (Il Secolo XIX)

"...Giornata di confronto aperto tra la Guardia costiera e rappresentanti delle compagnie armatoriali operanti in Liguria..." (Ferpress)

Ravenna:

"...In Autorità Portuale convegno su servizi pubblici e codice dei contratti..." (Ferpress)

Ancona:

"...Giampieri: la sicurezza sul lavoro non si baratta..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...La crisi fa meno paura, il porto torna a crescere..." (Il Telegrafo)

"...Merci, migliora la movimentazione..." (Il Telegrafo)

"...Controllo automatico, la rivoluzione..." (Il Telegrafo)

"...E' record in porto per il traffico ro-ro..." (Il Tirreno)

"...I fondali del porto monitorati per evitare insabbiamenti..." (Il Tirreno)

Salerno:

"...L'Autorità avrà sede e parcheggi nell'area di Santa Teresa..." (Cronache di Salerno)

Augusta:

"...Sviluppo dell'Autorità di sistema nel rispetto della vocazione dei 2 porti..." (Web Marte, Quotidiano di Sicilia)

"...Authority sotto organico presto nuove assunzioni..." (La Sicilia, Giornale di Sicilia)

Messina:

"...Zes: all'Ars una mozione della deputazione di Messina..." (Stretto Web, Il Cittadino di Messina)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
23 marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

D'Agostino: con Monfalcone si pianifica sistema portuale

Scalo complementare a quello di Trieste

TRIESTE – Con l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di sistema del Mar Adriatico orientale, approvato ieri dal Consiglio dei Ministri, "cominciamo a pianificare finalmente in un'ottica di sistema portuale, non solo verso gli interporti ma anche verso la parte marittima". Lo ha affermato il presidente dell'Authority giuliana e di Assoport, Zeno D'Agostino. "Monfalcone è una parte fondamentale perché è totalmente complementare a quello che fa Trieste, penso che sia veramente un risultato importante".

Secondo D'Agostino "una lacuna di questa operazione è che se da una parte Monfalcone entra, dall'altra non c'è stato nel Decreto correttivo porti il riconoscimento – non solo per Monfalcone ma anche per altri porti – il riconoscimento dell'istituzione locale all'interno del Comitato. Credo che sia una lacuna che in qualche modo debba essere sanata, e quindi auspico a livello nazionale che si possa intervenire su questo, in futuro. Ritengo sempre che la presenza delle autorità locali in Comitato sia fondamentale per lavorare bene, e abbiamo bisogno – ha concluso – della presenza del comune di Monfalcone nel nostro Comitato".

Intanto, la Regione Fvg ha formalizzato la proposta di ridefinizione delle aree di rispetto ambientale tra il sito "Natura 2000" nella zona del Lisert e la zona industriale, logistica e portuale di Monfalcone.

L'ipotesi avanzata dall'amministrazione Regionale è stata trasmessa al Comune di Monfalcone e al Consorzio per lo sviluppo economico del monfalconese, al fine di raccogliere osservazioni e proposte per individuare una soluzione concordata che coniughi la salvaguardia dell'ecosistema e lo sviluppo industriale. La soluzione individuata dalla Regione, che assicura un'ampia superficie a disposizione delle attività imprenditoriali, prevede lo sviluppo verso Sud dell'area sottoposta a vincolo ambientale, con l'inserimento al suo interno del laghetto artificiale realizzato dall'Enel. L'area che rientra nella competenza del Consorzio potrà essere definita interamente come zona di rispetto ambientale, mentre per quella di competenza del Comune dovrà essere individuata, sulla base del Piano regolatore comunale, un'altra definizione analoga alla precedente.

L'ipotesi della Regione prevede che all'interno della zona tutelata venga individuata una fascia destinata al raddoppio del binario ferroviario esistente.

Fincantieri: a Sestri Ponente un bacino da 350 metri

Rivisto il progetto cosiddetto "ribaltamento a mare"

GENOVA – Ormai lontano nel tempo il rischio di una possibile chiusura, oggi Fincantieri torna a scommettere sul futuro dello stabilimento di Sestri Ponente con una versione potenziata dell'originale progetto di "ribaltamento a mare", datato 2009.

Il direttore dello stabilimento Paolo Capobianco, in occasione del convegno "Il futuro delle riparazioni navali nel porto di Genova", organizzato dal Propeller Club, ha colto l'occasione per spiegare i futuri programmi del cantiere: "Al momento abbiamo lavoro fino al 2024, grazie alle commesse ricevute dagli armatori del settore luxury, che operano navi di piccole dimensioni, ma il nostro cantiere può costruire unità con una stazza massima di 110.000 tonnellate, limite che ci taglia fuori da una consistente fetta di mercato".

Fincantieri ha quindi deciso di rivedere sostanzialmente il progetto del ribaltamento, che in origine prevedeva solo la creazione di nuovi piazzali per attività logistiche: "La nostra intenzione – ha assicurato Capobianco – è quella di realizzare un nuovo bacino lungo 350 metri e largo 50, che ci consentirebbe di costruire navi da crociera con stazza fino a 150.000 tonnellate, rendendo il cantiere molto più competitivo sul mercato internazionale". Fincantieri "ci crede", ha concluso il direttore dello stabilimento di Sestri, "speriamo che anche le istituzioni facciano altrettanto".

E proprio sul versante istituzionale è intervenuto il professor Francesco Parola, membro del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale, che ha ripercorso l'iter burocratico del progetto: "L'opera è stata suddivisa in due lotti. Il primo riguarda esclusivamente la messa in sicurezza del Rio Molinassi, intervento urgente che verrà appaltato direttamente dal Comune di Genova e i cui lavori inizieranno a metà del prossimo anno". Il secondo lotto è invece quello relativo al 'ribaltamento', "e qui prendiamo atto della volontà di Fincantieri, con cui ci stiamo confrontando insieme agli altri soggetti coinvolti, a partire dal Comune e dalla Regione".

Toti: «Merlo dirigente Msc? Una scelta imprudente»

Genova - Lo ha detto il presidente della Regione Liguria **Giovanni Toti** stasera a Genova commentando la delibera dell'Autorità nazionale anticorruzione a proposito dell'ex presidente del porto di Genova.

Genova - «È stata una scelta inopportuna e anche un po' imprudente, considerato il passaggio di Anac. Ora vedremo cosa accadrà». Lo ha detto il presidente della Regione Liguria **Giovanni Toti** stasera a Genova commentando la delibera dell'Autorità nazionale anticorruzione a proposito dell'ex presidente del porto di Genova, Luigi Merlo, diventato direttore dei rapporti istituzionali per l'Italia di gruppo Msc.

FRECCIATA DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE LIGURIA AL MANAGER DEL GRUPPO GINEVRINO

Toti: «Merlo? Un'imprudenza di Msc»

L'ex presidente del porto: «Caduta di stile, parla senza conoscere la vicenda»

EMANUELE ROSSI

GENOVA. Luigi Merlo ha ormai lasciato il mondo della politica. Ma l'ex presidente dell'Autorità portuale di Genova è costretto suo malgrado a tornare nell'arena delle polemiche: la vicenda della delibera dell'Anac, l'Autorità nazionale anticorruzione, sulla sua posizione di direttore dei rapporti istituzionali per l'Italia in Msc, ha scatenato il commento del presidente della Regione Giovanni Toti.

«Non discuto di certo Anac - ha detto il governatore della Liguria - ma dato quel passaggio si può dire che è stata una scelta inopportuna e anche un po' imprudente. Ora vedremo cosa accadrà». Un'uscita inattesa, quella del governatore, che è abituato a

polemizzare con la moglie di Merlo, Raffaella Paita, neoeletta deputata del Pd.

L'ex presidente del porto accoglie con fastidio le parole di Toti: «Non ho niente da replicare - è la prima reazione - ma mi meraviglio che una persona che ricopre una carica istituzionale si esprima così, senza prima conoscere le carte». Nel 2015, quando Toti divenne presidente della Regione, Merlo aveva già annunciato le proprie dimissioni da presidente dell'Autorità portuale, ma fu invitato a rimanere in carica per qualche mese proprio da Toti. I contrasti, però, non tardarono molto a manifestarsi. «Ricordo - dice oggi Merlo - come esempio di stile, che io mi dimisi con largo anticipo sulla fine del mio mandato. E che per un anno ho fatto a titolo gratuito il

consigliere di un ministro (Graziano Delrio, ndr) al servizio dello Stato. Poi ho fatto una scelta di vita abbandonando l'agone politico e mi sembra una caduta di stile quella di Toti, visto che si professa a favore del libero mercato. Io oggi faccio un altro lavoro, mi confronto in tutta Italia con le istituzioni e lo invito a distinguere i ruoli».

L'Anac non ha comunque comminato sanzioni né a Merlo né a Msc, ma si è riservata di «presentare un eventuale atto di segnalazione a governo e parlamento». Una censura alla quale Msc ha risposto con una nota prefigurando la possibilità di ricorrere al Tar «perché fermamente convinti di aver sempre operato nel pieno rispetto delle leggi».

e.mano.rossi@ilsecoloxix.it

© BY NC ND AL CUN I C I RT T I R I S E R V A T

"Assunto dall' armatore cui diede concessioni"

Anticorruzione - Bocciato il contratto dell' ex presidente del Porto di Genova, consulente di Delrio con la Msc

Prima era presidente del Porto di Genova. Poi consulente del ministro Graziano Delrio. Infine è diventato direttore delle relazioni istituzionali per l' Italia della Msc, colosso della navigazione che ha rapporti concessori con il porto di Genova. E non solo.

Per questo l' Autorità nazionale anticorruzione (Anac) ha censurato Luigi Merlo, una delle figure più in vista nel mondo portuale italiano, a cavallo tra pubblico, privato e politica. L' Anac seguiva la questione da un anno. Erano stati acquisiti i documenti sui rapporti tra Msc e il porto ligure, il più grande d' Italia.

Nelle undici pagine della delibera Anac c' è un passaggio che spiega le ragioni della censura: "Vi sono stati - si legge - diversi e consistenti rapporti sia di natura autorizzativa sia concessoria" e Merlo "in qualità di presidente dell' ente ha personalmente sottoscritto numerosi di tali atti". Secondo l' Anac, la legge dispone che i "dipendenti che, negli ultimi tre anni di servizio, hanno esercitato poteri autorizzativi o negoziali per conto delle pubbliche amministrazioni" non possono "svolgere nei tre anni successivi attività lavorativa presso soggetti privati destinatari dell' attività della pubblica amministrazione".

Una decisione che potrebbe avere conseguenze molto pesanti, perché in teoria - come ha anticipato il sito TheMeditelegraph - se il contratto fosse annullato Merlo rischierebbe di dover restituire quanto percepito. Per Msc potrebbe scattare il divieto di contrattare con la Pubblica amministrazione per tre anni. Una bomba nel mondo portuale italiano. Anche se l' Anac ricorda che non si sa chi debba applicare la sanzione. Insomma, rischia di restare solo sulla carta. L' Autorità si riserva di "presentare un eventuale atto di segnalazione a governo e Parlamento".

Merlo ricorrerà al Tar: "Prima di assumere l' incarico presso Msc avevo chiesto un parere legale e avevo interpellato il Ministero dei Trasporti. Fino al 2016 i contratti di dipendenti e presidenti delle autorità portuali venivano ritenuti privati. La nuova disciplina, applicata dall' Anac, è entrata in vigore quando ero già andato via. Non si può applicare in modo retroattivo".

Resta comunque la questione di opportunità: "Mi sento tranquillo", ribatte Merlo, "Gli atti sono stati presi in sede di Comitato Portuale, a livello collegiale. Anzi, io ho anche revocato una concessione a Msc".

Ma quanto percepisce Merlo per la consulenza? "Non mi sento di dirlo, riguarda una società privata".

-segue

Impossibile avere risposte da Msc: è riservato.

Merlo ha un passato da giornalista, assume poi l'incarico di assessore ai Trasporti nella passata giunta regionale ligure di centrosinistra guidata dal renziano Claudio Burlando. Di qui passa a guidare il porto di Genova (con altri incarichi tra **Assoport** e anche Unicredit). Dopo le dimissioni, nel 2015, diventa consulente del ministro Graziano Delrio al ministero dei Trasporti ("Un incarico gratuito", giura Merlo). Infine, caduto il governo Renzi, passa a Msc. Occupandosi, questo fece storcere il naso, proprio di relazioni istituzionali.

Una famiglia, la sua, che in Liguria è stata potentissima. Merlo alla guida del porto, la moglie Raffaella Paita (Pd renziana) assessore regionale e poi candidata alla presidenza della Regione. Andò diversamente: Paita a sorpresa perse contro Giovanni Toti. Alle ultime politiche, però, Paita è stata candidata e ha vinto in un collegio blindato. Voluta, si dice, da Luca Lotti.

Ferruccio Sansa

Toti: «Merlo? Un' imprudenza di Msc» Tim, dimissionari

L' ex presidente del porto: «Caduta di stile, parla senza conoscere la vicenda» i consiglieri Vivendi per fermare Elliott

GENOVA. Luigi Merlo ha ormai lasciato il mondo della politica. Ma l' ex presidente dell' Autorità portuale di Genova è costretto suo malgrado a tornare nell' arena delle polemiche: la vicenda della delibera dell' Anac, l' Autorità nazionale anticorruzione, sulla sua posizione di direttore dei rapporti istituzionali per l' Italia in Msc, ha scatenato il commento del presidente della Regione Giovanni Toti.

«Non discuto di certo Anac -ha detto il governatore della Liguria - ma dato quel passaggio si può dire che è stata una scelta inopportuna e anche un po' imprudente. Ora vedremo cosa accadrà».

Un' uscita inattesa, quella del governatore, che è abituato a polemizzare con la moglie di Merlo, Raffaella Paita, neo eletta deputata del Pd.

L' ex presidente del porto accoglie con fastidio le parole di Toti: «Non ho niente da replicare - è la prima reazione - ma mi meraviglio che una persona che ricopre una carica istituzionale si esprima così, senza prima conoscere le carte». Nel 2015, quando Toti divenne presidente della Regione, Merlo aveva già annunciato le proprie dimissioni da presidente dell' Autorità portuale, ma fu

invitato a rimanere in carica per qualche mese proprio da Toti. I contrasti, però, non tardarono molto a manifestarsi. «Ricordo - dice oggi Merlo - come esempio di stile, che io mi dimisi con largo anticipo sulla fine del mio mandato. E che per un anno ho fatto a titolo gratuito il consigliere di un ministro (Graziano Delrio, ndr) al servizio dello Stato. Poi ho fatto una scelta di vita abbandonando l' agone politico e mi sembra una caduta di stile quella di Toti, visto che si professa a favore del libero mercato. Io oggi faccio un altro lavoro, mi confronto in tutta Italia con le istituzioni e lo invito a distinguere i ruoli».

L' Anac non ha comunque comminato sanzioni né a Merlo né a Msc, ma si è riservata di «presentare un eventuale atto di segnalazione a governo e parlamento». Una censura alla quale Msc ha risposto con una nota prefigurando la possibilità di ricorrere al Tar «perché fermamente convinti di aver sempre operato nel pieno rispetto delle leggi».

MILANO. Mossa a sorpresa di Vivendi. Ieri si sono dimessi tutti i consiglieri, tranne Franco Bernabè che prende le deleghe di Sparkle e diventa vicepresidente e l' ad Amos Genish, per far decadere il cda e convocare una nuova assemblea il prossimo 4 maggio, che di fatto blocca l' iniziativa del fondo Elliott di

-segue

revocare sei consiglieri francesi perché considerati in conflitto di interessi. Si è dimesso anche il vicepresidente Giuseppe Recchi, che era passato indenne all' arrivo dei francesi. Con questa mossa, Vivendi punta a contrastare l' iniziativa del fondo Elliott che, con una quota di capitale superiore al 5%, ma inferiore al 10%, cercava di inserire 6 consiglieri di sua fiducia nel cda e revocarne altrettanti eletti da Vivendi.

EMANUELE ROSSI

NEL MIRINO DELLA PROCURA IL COMMERCIO DELLE SPECIE A RISCHIO DI ESTINZIONE. L'IMPORTATORE SAVONESE: «ERRORE BUROCRATICO»

Otto tonnellate di coralli "protetti" sequestrate in porto

I certificati di esportazione rilasciati dalle Isole Salomone non erano validi. Scoppia un caso internazionale

MOLTE DELLE SPECIE sequestrate dalla Finanza e dall'agenzia delle Dogane sono in via di estinzione. Fanno parte di delicati ecosistemi, messi oggi a dura prova dall'inquinamento e dall'uomo. Anche se la comunità internazionale si è dotata di una convenzione sul commercio delle specie di fauna e di flora selvatiche minacciate, le violazioni non sono così rare. Stavolta, però, la vicenda del sequestro di un carico di 8 tonnellate di coralli (di 7 specie diverse) estratti dalle barriere coralline delle Isole Salomone, nel Pacifico meridionale, ha sollevato un caso internazionale. La partita è stata bloccata nel porto di Genova a metà gennaio. Era stivata in un container, a bordo del cargo Kweichow, partito qualche settimana prima da Singapore. Secondo quanto ricostruito dai militari del II gruppo delle Fiamme Gialle, la licenza di esportazione della merce, che era destinata alla ditta Latiaxis di Valleggia (Savona), leader nel settore della lavorazione e

del commercio all'ingrosso di coralli e conchiglie, non era in regola. Si tratta di un documento che qualsiasi esportatore deve produrre per poter commercializzare prodotti tutelati, che possono essere venduti solo a determinate condizioni, in relazione a determinate quote di pescato ad esempio e di modalità di estrazione. In questo caso era stato rilasciato dal ministero delle Politiche ambientali delle Isole Salomone. Secondo il sostituto procuratore Chiara Maria Paolucci, quel documento era lacunoso e - soprattutto - non era stato validato dal ministero dello Sviluppo Economico italiano.

Sul registro degli indagati è stato iscritto il titolare della Latiaxis. I finanzieri ora stanno avviando una serie di accertamenti sulla regolarità di tutte le altre spedizioni gestite dalla società.

Iacopo Briano, che dirige la Latiaxis, azienda familiare attiva da 16 anni, si difende: «Importiamo coralli ogni anno, sempre dallo stesso fornitore e

non è mai successo nulla, anche perché i certificati di esportazione vengono rilasciati dallo Stato delle Isole Salomone. Stavolta, in un controllo di routine, ci è stata contestata la mancanza di una firma su un documento. Ma si è trattato solo di un errore burocratico, rispetto a cui la Latiaxis è estra-

nea. So che le autorità locali di quella nazione si sono prese carico di inviare al Governo italiano un documento in cui ammettono la propria responsabilità e attestano la validità dell'operazione per sbloccare la partita sequestrata».

Nel corso di febbraio il ministero dell'Ambiente delle Isole Salomone ha in effetti spedito in Italia una nuova licenza di esportazione, tentando di sbloccare la partita sequestrata. Ma la commissione scientifica del ministero dello Sviluppo economico ha respinto anche questo documento. La legge italiana prevede a questo punto che la merce sia confiscata.

P. CAL e G. V.

Genova: giornata di confronto aperto tra la Guardia costiera e rappresentanti delle compagnie armatoriali operanti in Liguria

(FERPRESS) – Genova, 23 MAR – Si è svolto ieri a Genova un incontro tra il comandante della Guardia Costiera della Liguria, Ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone, ed i responsabili della gestione delle compagnie armatoriali italiane (DPA – *Designed Person Ashore*) che operano sotto il controllo delle Capitanerie di Porto liguri.

Alla riunione hanno partecipato anche i rappresentanti delle compagnie che, pur avendo sede societaria in altre regioni, hanno in assetto unità mercantili che scalano regolarmente lo specchio di mare, pari a circa 12.850 Km², nel quale la DHanno aderito all'incontro circa 40 compagnie di navigazione, operanti in tutti i settori del trasporto marittimo: naviglio passeggeri, mezzi rotabili, carico generale, container, traffico petrolifero e rimorchio.

È stato un momento di confronto intenso e molto proficuo, nel corso del quale è stato dato ampio spazio all'importanza di riportare con priorità ed immediatezza ogni notizia di incidente o mancato incidente all'Autorità marittima.

L'occasione ha costituito, inoltre, momento di confronto sui temi dell'ottimizzazione delle procedure connesse alle ispezioni ed alle verifiche al naviglio di bandiera, le nuove esigenze di cyber security in campo marittimo, le procedure d'investigazione tecnica sugli incidenti marittimi, le certificazioni di competenza degli Ufficiali di bordo con incarichi rivolti prioritariamente al funzionamento e alla sicura gestione della nave.

“Lo scambio di idee con i rappresentanti dell'armamento – rileva una nota della Guardia Costiera di Genova – è stato costruttivo, specie sulle tematiche di maggiore importanza. In particolare, denominatore comune condiviso dai presenti è stato l'impegno al raggiungimento del cosiddetto “zero accident”. L'esperienza di confronto si è, così, rivelata assolutamente positiva e può, quindi, considerarsi la prima di una serie d'incontri con il mondo marittimo ligure (e non solo) teso a condividere ed approfondire le tematiche sottese al comune obiettivo dell'elevazione degli standard di sicurezza in mare”. IREZIONE MARITTIMA è competente per il coordinamento di tutte le attività di ricerca e soccorso in mare.

Ravenna: in AP convegno su "Servizi pubblici e codice del contratti"

(FERPRESS) – Ravenna, 22 MAR – Il 23 marzo si terrà a Ravenna il Convegno "Servizi pubblici e codice dei contratti. Profili problematici", organizzato dal Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Bologna, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e con il Master in Diritto penale dell'impresa e dell'economia.

Al Convegno, che si svolgerà presso la sede dell'Autorità Portuale di Ravenna, a partire dalle ore 9,15 parteciperanno Filippo Sgubbi, Ordinario di Diritto penale, che presiederà una tavola rotonda sui i profili problematici, del codice dei contratti, dal punto di vista penalistico; Ida Nicotra, Ordinario di diritto Costituzionale e Commissario ANAC, che presenterà il punto di vista dell'ANAC; Stefano Zunarelli, Ordinario di Diritto della navigazione, che introdurrà il tema delle concessioni demaniali e codice degli appalti, poi illustrato in dettaglio nel pomeriggio da Greta Tellarini, Associato di Diritto della navigazione ("La controversa questione dell'applicabilità del codice degli appalti alle concessioni demaniali marittime alla luce della casistica giurisprudenziale").

A seguire gli interventi di Giuseppe Caia, Ordinario di Diritto Amministrativo, che tratterà una panoramica delle questioni di diritto amministrativo, e di Riccardo Sabadini, Avvocato e Presidente di SAPIR, che si soffermerà sul rating d'impresa e sul rating di legalità.

Al termine della mattinata Elena Fabbri, Presidente del consiglio di Campus di Ravenna (Università di Bologna), delegata dal Rettore, e il Segretario Generale dell'AdSP Paolo Ferrandino, presenteranno la Convenzione quadro tra Università di Bologna e AdSP per forme di collaborazione finalizzate ad attività di formazione che l'Autorità di Sistema Portuale potrà concordare con qualunque Dipartimento o struttura dell'Ateneo.

La sessione pomeridiana del Convegno, coordinata da Désirée Fondaroli, Ordinario di Diritto penale e Direttore del Master in Diritto penale dell'impresa e dell'economia, affronterà alcune delle molte questioni che il codice dei contratti pone e che verranno approfondite da Franco Pellizzer, Ordinario di Diritto amministrativo, dagli Avvocati Guido Fabbri, Isotta Farina ed Ermanno Cicognani, Presidente dell'Ordine degli Avvocati di Ravenna, componente del Consiglio scientifico e docente del Master in Diritto penale dell'impresa e dell'economia, da Umberto Poli, Dottore commercialista, revisore legale e componente del Consiglio scientifico e docente del Master in Diritto penale dell'impresa e dell'economia, e da Stefano Colombari, professore incaricato di Diritto dell'ambiente.

Giampieri: la sicurezza sul lavoro non si baratta

Il progetto coinvolge tutti i soggetti che si occupano della sicurezza dei lavoratori in porto

ANCONA – La sicurezza in banchina. Nasce per migliorare quello che deve essere considerato un dogma il progetto “Sperimentazione di un modello territoriale di intervento integrato in materia di salute e sicurezza sul lavoro rivolto alle imprese che lavorano in area portuale”, presentato in un seminario nella sala Marconi dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ad Ancona. Un’azione condivisa da tutto il sistema che si occupa della sicurezza dei lavoratori nel porto, Area Vasta 2 dell’Asur Marche, Inail Marche, Vigili del fuoco, imprese, rappresentanti dei lavoratori e Autorità di Sistema, per creare un modello standard basato sulle specializzazioni produttive portuali, che coniughi l’assistenza con la vigilanza.

Uno studio i cui risultati saranno applicati nell’operato quotidiano di lavoratori e aziende coinvolgendo Ancona in un progetto di rete nazionale Inail che interessa anche i porti di Bari, Civitavecchia, La Spezia, Livorno, Ravenna, Trieste, Venezia. La sperimentazione, che incrocia il Piano mirato di prevenzione in area portuale dell’Asur Marche con il Progetto gestione integrata nel settore marittimo-portuale Inail, è appena iniziata. Viene portata avanti dal Nucleo tecnico del Sistema operativo integrato, composto da Autorità di sistema, Area Vasta 2 dell’Asur Marche, Inail, Vigili del fuoco, rappresentanti dei lavoratori e delle imprese.

“Come prima fase – ha spiegato Roberta Piergili, referente scientifico Area Vasta 2 -, ci siamo confrontati con 11 aziende che si occupano di servizi portuali e con 110 dei loro lavoratori in banchina. L’obiettivo era fornire loro strumenti di autovalutazione e di riflessione sul proprio operato e sull’organizzazione per arrivare a definire, nei prossimi mesi, un modello standard di sicurezza da poter condividere anche con le aziende degli altri settori portuali”.

Entro l’estate inizierà un percorso di formazione di otto ore per i lavoratori sui temi della sicurezza. Il progetto, che terminerà nel 2019, prevede poi azioni di assistenza e di supporto.

“La sicurezza sul lavoro non è barattabile con niente – ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell’Autorità di sistema -, il miglior piano di sviluppo del porto è quello che rispetta questa regola basilare. Sono proprio le aziende, insieme a tutti i loro dipendenti, a dover essere protagonisti di questo percorso di miglioramento e potenziamento della sicurezza. Già diverse imprese stanno organizzando corsi di formazione specifici per il proprio comparto. Ora è il momento di mettere a sistema tutte le iniziative autonome in un progetto unico e condiviso”.

Per Ida Simonella, assessore al porto del Comune di Ancona, “occorre guardare a questa materia sotto un punto di vista strategico, non solo tecnico. Il tema della sicurezza è, infatti, fondamentale non solo per la sicurezza delle persone ma anche per la competitività delle imprese portuali che si inseriscono in un contesto nazionale e internazionale”.

Il direttore del Dipartimento prevenzione dell’Area Vasta 2 dell’Asur Marche, Giuliano Tagliavento, ha sottolineato “il valore di poter creare un modello sulle tematiche della sicurezza portuale, che possa magari diventare riferimento nazionale come già è avvenuto per le linee guida di sicurezza sui pescherecci che abbiamo realizzato tempo fa”.

-segue

Anna Maria Pollichieni, direttore regionale Inail Marche, ha affermato come “uno scenario complesso come quello di un porto, con una pluralità di siti industriali con flussi tecnologici a cui sono collegati una serie di rischi, richiede un approfondimento che è quello che vogliamo realizzare con questo progetto”.

Rischi, ha detto Aldo Pettinari, direttore Servizio prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro Area Vasta 2 Asur Marche, “legati, in questa realtà, alle attività di maestranze specifiche e all’interferenza fra le diverse dinamiche produttive”.

La crisi fa meno paura, il porto torna a crescere

CHE IL 2017 sia stato un anno difficile per la portualità italiana era noto. Che anche su Livorno ci siano stati settori in sofferenza, contro altri che invece hanno tirato e sono migliorati, lo conferma oggi l'Autorità di sistema che ha chiamato i dati ufficiali e definitivi a consuntivo. Ma complessivamente i porti del sistema - che comprende Livorno, Piombino, Capraia, Portoferrato, Rio Marina e Cavo - hanno movimentato 41 milioni e 70.163 tonnellate di merce. Stesso totale, approssimativamente dell'anno prima con appena meno navi (-0,6%) ma di stazza lorda maggiore (+4,3%). Livorno è ovviamente lo scalo con più traffico: 33.702.171 tonnellate di merci contro 4.787.206 tonnellate a Piombino e 2.580.786 dei porti elbani.

IL TOTALE del movimento delle merci ovviamente conta. Ma dall'analisi dei dati emergono elementi qualitativi che forniscono un quadro più significativo e comprensibile delle forze e delle debolezze del porto. Nel suo report, la stessa **Autorità** ammette che la tenuta generale è determinata in prima istanza dal traffico dei ro/ro, cioè dei traghetti merci che operano in buona parte nel 'sistema' delle Autostrade del mare. Livorno ha registrato nel 2017 un +16,2% dei traffici ro/ro con oltre 450 mila mezzi commerciali movimentati (+15%) nuovo record dello scalo. Complessivamente il sistema portuale ha superato i 20,4 milioni di tonnellate: di cui il 66% a Livorno, il 20% a Piombino e il 14% all'Elba. Il tutto, occorre commentare sia pure in poche parole, a fronte di una disponibilità di attracchi che sia su Livorno che su Piombino è nettamente inferiore alle richieste degli armato-



ALTIMONE Il presidente dell'Authority, Stefano Corsini

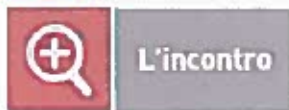
ri e che determina a volte vere e proprie 'guerre' tra compagnie.

SULLE CROCIERE, siamo a un totale leggermente inferiore al 2016, ma bilanciato dall'aumento dei passeggeri dei traghetti: complessivamente 9 milioni di utenti dei traghetti e 734.499 croceristi, dove per le crociere c'è stato un aumento a Piombino a conferma di una nuova apertura per quest'area turistica che comprende anche l'Elba e la zona etrusca. Altro settore che si può definire in buona crescita è quello delle auto nuove, che cominciano ad arrivare non solo allo sbarco ma anche per l'imbarco. Per la prima volta le varie realtà che operano nel settore hanno superato le 600 mila unità mo-

vimentate. E come si è riferito anche di recente, è importante l'avvio di servizi sulle auto nuove con treni-blocco specializzati, che alleggeriscono i traffici stradali anche a vantaggio della sicurezza e dell'ambiente.

CHE LE AUTO nuove rappresentino un business importante lo si evince anche dal fatto che non esistono ormai spazi anche minimi, in porto e fuori dal porto, che non siano letteralmente operativi da auto appena sbarcate o in procinto di imbarcare. Anche il Faldo, l'autoporto di Collesalveti, è pieno 'a tappo'. Dopo anni di vacche ungre nel settore, siamo tornando al boom d'ante-crisi.

A.F.



Etica, impresa e responsabilità a livello sociale

L'International Propeller Club Port ricorderà la figura di Federico Sgherri, capo pilota del Porto e figura centrale nel volontariato nei confronti dei marittimi, alla presentazione del libro di Barbara Bonciani 'Etica e impresa: quale responsabilità sociale? Un equilibrio complesso'. L'incontro si terrà lunedì alle 18.45 allo Yacht Club.

LA SITUAZIONE NEL 2017 SFIORATI I 600MILA CONTENITORI TEU

Merci, migliora la movimentazione

UNA VOLTA primo porto del Mediterraneo dei contenitori, il nostro scalo ha perso da tempo il primato: e nel 2017 ha registrato un pareggio con il 2016 (+0,7%) che non è tanto importante sul piano dei numeri (sono calati di fatto solo i trasbordi) quanto sulla prospettiva a breve termine, in attesa della sospirata Darsena Europa. «La ridotta profondità dei fondali – sottolinea a giustificazione una nota dell'Authority portuale – e l'angusta geometria degli accessi alla Darsena Toscana hanno reso più laboriosa l'operatività delle navi maggiori». Che sono sempre di più una quota rilevante dei traffici. Tuttavia l'allargamento della strettoia del Marzocco e i dragaggi hanno migliorato molto la situazione, come si sta già avvertendo. Nel 2017 sono stati sfiorati i 600mila contenitori Teu, con un +1,3% dei pieni e una flessione (-1,3%) dei vuoti in particolare per la contrazione in export. Dalle cifre sono esclusi i transhipment, che

pure non sono tradizionalmente pochi. C'è un altro settore che a Livorno ha sempre rappresentato un fiore all'occhiello: quello dei prodotti forestali, sui quali si sono specializzati in particolare i portuali della Compagnia: ma nel 2017, dopo due anni di primati, anche i forestali hanno segnato una battuta d'arresto, con una importante flessione sia allo sbarco che all'imbarco.

IL TOTALE dei forestali è stato di 1 milione e 584.654 tonnellate, contro il record dell'anno prima (1.904.337 tonnellate), sono mancate dunque quasi 320 mila tonnellate di forestali (-5%). Da rilevare che gli sbarchi sono comunque in percentuale nettamente superiore agli imbarchi: intorno all'80% almeno. E i portuali si stanno ulteriormente attrezzando con magazzini specializzati per il prossimo futuro, in collaborazione con l'Autorità di sistema.

A.F.

I DRAGAGGI PIOMBINO, LIVORNO, SAVONA E SAINT TROPEZ NEL PROGETTO

Controllo automatico, la rivoluzione

UN SISTEMA di monitoraggio affidabile che aiuti a individuare le cause dell'insabbiamento e prevedere così gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei fondali. Questo l'obiettivo del progetto europeo Gramas che è stato presentato ieri mattina a Piombino. Il budget complessivo del progetto ammonta a oltre un milione di euro ed è finanziato al 100% dal programma transfrontaliero Italia-Francia Marittimo. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che ha curato il progetto e che ne è capofila, ha esposto una breve analisi del contesto, illustrando le attività di Gramas per i prossimi due anni.

IL PROGETTO si caratterizza per la sua natura innovativa per-

mettendo per la prima volta la piena e continua conoscenza dei fondali portuali. La cooperazione transfrontaliera sarà fondamentale per la sperimentazione e validazione del sistema di monitoraggio Gramas che verrà realizzato in quattro

IL PIANO

Un milione di euro per elaborare un apparato in grado di gestire gli escavi

porti con differenti caratteristiche in termini di morfologia di contorno, correnti, forma e orientamento del bacino portuale: si tratta di Piombino, Livorno, Savona, e dei porti del Golfo di Saint Tropez nel sud della Francia. La sfida strategi-

ca di Gramas è di rendere più sicura la navigazione nelle acque portuali, più efficiente l'operatività degli scali e quindi più competitive le banchine dei porti, mettendo insieme per la prima volta grandi porti commerciali italiani e porti turistici francesi.

IL MODELLO di monitoraggio di cui verrà richiesto lo sviluppo, avvalendosi di apposite installazioni tecnologiche nei quattro porti (sensori e stazioni meteorologiche), garantirà la riproduzione su mappe 3D dell'evoluzione dei fondali, producendo cartografie batimetriche sistematicamente aggiornate su mappe 3D e dati previsionali sui fenomeni newtoniani capaci di interferire sulle variazioni dei franchi d'acqua dei bacini portuali.

I NUMERI DELLO SCALO LIVORNESE

È record in porto per il traffico ro-ro

► LIVORNO

Tenuta dei traffici nel 2017 rispetto al 2016 per i porti dell'Autorità di sistema del Mar Tirreno settentrionale - Livorno, Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo - che hanno movimentato complessivamente 41.070.163 tonnellate di merce. In questo ambito, il porto di Livorno ha contribuito con 33.702.171 tonnellate, Piombino con 4.787.206, i porti elbani con 2.580.786 tonnellate.

Le navi che hanno fatto scalo nei porti di sistema sono state invece 36.128, con una flessio-

ne nel numero (0,6%) compensata però dall'aumento della stazza lorda delle unità (+4,3%).

A Livorno i passeggeri relativi ai traghetti sono stati 2,5 milioni e poco meno di 700.000 per le crociere, in lieve flessione rispetto all'anno scorso.

Tornando alla sostanziale tenuta dei traffici, è stata determinata in buona parte, spiegano **Dal Authority**, dal traffico ro-ro (stabili) con oltre 20,4 milioni di tonnellate, e un aumento del 7,4% trascinato dalla performance del porto di Livorno che nel 2017 ha segnato un

+16,2% rispetto all'anno passato, con oltre 14,4 milioni di tonnellate e oltre 450mila mezzi commerciali (+15%) movimentati.

Il porto di Livorno, inoltre, ha segnato un traffico record per il settore delle auto nuove che con una crescita del 10% sul 2016 ha superato per la prima volta la soglia delle 600mila unità movimentate.

Per quanto riguarda i contenitori, traffico presente solo nel nostro scalo, il 2017 si è concluso con una lieve flessione rispetto al 2016, anno record.

La diminuzione per gli analisti dell'Autorità di sistema è da

imputare al decremento del traffico di trasbordo, notoriamente volubile e instabile, senza intaccare lo «zoccolo duro» del traffico containerizzato che ha registrato un +0,7%.

Infine i forestali: nel 2017 la movimentazione dei prodotti forestali in break bulk, «dopo due anni consecutivi di primati con straordinarie performance (1.745.219 ton nel 2015 e 1.904.227 ton nel 2016)», scrivono **Dal Authority**, ha chiuso l'anno in flessione con 1.584.654 tonnellate. Il calo ha interessato sia lo sbarco che l'imbarco: lo sbarco ha aumentato la propria quota percentuale al 92% del totale movimentato del comparto (88% nel 2016).

PROGETTO EUROPEO

I fondali del porto monitorati per evitare insabbiamenti

► PIOMBINO

Creare un sistema di monitoraggio affidabile che aiuti a individuare le cause dell'insabbiamento e prevedere così gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei fondali. Questo l'obiettivo del progetto europeo Gramas che è stato presentato ieri a Piombino.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che ha curato il progetto e ne è capofila, ha esposto una breve analisi del contesto, illustrando le attività di Gramas per i prossimi due anni. Il progetto si caratterizza per la sua natura innovativa permettendo per la prima volta la piena e continua conoscenza dei fondali portuali.

La cooperazione transfrontaliera sarà fondamentale per la sperimentazione e validazione del sistema di monitoraggio Gramas che verrà realizzato in quattro porti con differenti caratteristiche in termini di morfologia di contorno, correnti, forma e orientamento del bacino portuale: si tratta di Piombino, Livorno, Savona, e dei porti del Golfo di Saint Tropez. La sfida strategica di Gramas è di rendere più sicura la navigazione nelle acque portuali, più efficiente l'operatività degli scali e quindi più competitive le banchine dei porti coinvolti attraverso una completa conoscenza del fenomeno dell'insabbiamento dei porti, mettendo insieme per la prima volta grandi porti commerciali italiani e porti turistici francesi.

Il modello di monitoraggio di cui verrà richiesto lo sviluppo, avvalendosi di apposite installazioni tecnologiche nei quattro porti (sensori e stazioni meteo-

grafiche), garantirà la riproduzione su mappe 3D dell'evoluzione dei fondali, producendo cartografie batimetriche sistematicamente aggiornate su mappe 3D e dati previsionali sui fenomeni newtoniani capaci di interferire sulle variazioni nei bacini portuali. Questo consentirà ai porti coinvolti di predisporre immediati interventi di manutenzione.

Alla sperimentazione e validazione del sistema innovativo installato nei quattro porti farà seguito la definizione di un piano d'azione congiunto per la gestione del fenomeno dell'insabbiamento strutturale grazie al quale lo scambio di informazioni prodotte dal sistema verrà garantito anche oltre la fine del progetto e favorirà ulteriori azioni di cooperazione come ad esempio la possibilità di attivare altre soluzioni innovative a fabbisogni comuni sul tema del cambiamento climatico. Il budget complessivo del progetto ammonta a oltre un milione di euro ed è finanziato al 100% dal programma transfrontaliero Italia-Francia Marittimo, che mira a realizzare gli obiettivi della Strategia Ue 2020 nell'area del Mediterraneo centro-settentrionale, promuovendo una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Il sistema di monitoraggio dei fondali finanziato con Gramas si integra pienamente nella piattaforma di Monitoraggio e Controllo Moni.c.a. (Monitoring and Control Architecture), implementata dalla Direzione Sviluppo, Programmi europei ed Innovazione dell'Adsp, importante fattore di competitività per i porti di Sistema per la verifica in continuo delle condizioni operative degli scali.

Cronache di Salerno

IL FATTO / C'è il via libera dell' esecutivo del Comune di Salerno. Ritirato il ricorso contro il taglio della Torre del Crescent

L' Autorità Portuale di Salerno avrà sede e parcheggi nell' area di Santa Teresa

L' Autorità Portuale avrà sede e parcheggi nell' area di Santa Teresa. Il via libera arriva dalla giunta comunale che chiude il contenzioso con l' Authority, apertosi dopo il taglio della torre del Crescent che avrebbe dovuto ospitare gli uffici portuali. Ritirato il ricorso al Tar, proposto dall' allora presidente **Andrea Annunziata**, torna il sereno tra i due enti. Il taglio della Torre di servizio (insieme all' altra destinata al Comune di Salerno) era stato applicato dall' allora soprintendente Gennaro Miccio che si vide contestare dal Consiglio di Stato le autorizzazioni paesaggistiche alla base della realizzazione della mezza luna di Bofill e di piazza della Libertà.

Un provvedimento che, di fatto, trasformò il Crescent in un esclusivo palazzo privato.

Una variante approvata dalla giunta comunale dell' epoca senza mai approdare in aula consiliare, nonostante la sostanziale natura delle modifiche apportate. L' atto era stato impugnato dall' Autorità Portuale - che ora ha ritirato il ricorso - ma anche dall' associazione Italia Nostra che, invece, prosegue la sua battaglia in tutte le aule giudiziarie.

Quanto all' Autorità ben presto potrebbe trovare casa a Santa Teresa. Il protocollo d' intesa, ora formalizzato dall' esecutivo Napoli, prevede «la realizzazione della nuova sede della Autorità portuale in altra area demaniale marittima posta sul Molo Manfredi, con la destinazione in prossimità dell' attuale Varco di accesso carrabile di una superficie lorda di solaio che compensa quella già prevista nel precedente progetto; ancora di destinare le aree di sedime dei manufatti prima previsti nell' area di Santa Teresa (oggetto della prevista riduzione volumetrica) - ed entro i limiti di competenza circoscrizionale della Autorità portuale - ad opere di mitigazione, come disposto dalla locale Soprintendenza, secondo cui avendo maggiori spazi disponibili non occupati da ulteriori volumetrie edilizie, questi vanno attrezzati ad aree a verde; prevedendo nel contempo una diversa destinazione dei locali interrati già in concessione (da destinare ad attrezzature pubbliche), ed una estensione delle aree superficiali destinate a piazza. L' impegno, in considerazione della nuova complessiva destinazione del sito demaniale area di Santa Teresa - si legge ancora nel protocollo d' intesa - ed anche della sopravvenuta impossibilità di realizzare in tale zona edifici destinati ad usi delle amministrazioni

-segue

pubbliche e del cluster marittimo portuale, a valutare il venir meno di un diretto interesse per gli usi propri del porto e della Autorità portuale per avviare le relative procedure che diano rilievo giuridico a tale circostanza». Ancora, «l' impegno del Comune di Salerno a mantenere salva la destinazione del sottopiazza previsto nell' area di Santa Teresa a parcheggio autovetture, al meno per il periodo di validità della concessione rilasciata, permanendo l' interesse a garantire un' area di sosta in diretta adiacenza alla Stazione marittima per il traffico crocieristico ed infine, l' impegno al mantenimento delle previsioni del protocollo di intesa del 6 ottobre 2011, in ordine all' utilizzo di almeno due locali del sottopiazza funzionali alle esigenze portuali di adeguata superficie, ubicati nelle immediate adiacenze dell' opera di ban.

Augusta| Sviluppo dell' **Autorità di sistema** nel rispetto della vocazione dei 2 porti

Attualità 011 Il porto di Augusta ha tante potenzialità, sarà dotato delle infrastrutture necessarie per essere appetibile agli armatori, e del raccordo ferroviario che lo avvicinerà ancora di più a Catania. Lo scalo megarese e quello della città etnea non sono concorrenti, non lo sono mai stati, in quanto dotati di caratteristiche diverse ma, a maggior ragione, oggi da quando fanno parte di una sola famiglia. Il beneficio dello sviluppo di entrambi sarà reciproco. E' questo in sostanza il senso delle parole pronunciate, stamattina, dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, **Andrea Annunziata**, che ha vantato un anno di intenso e proficuo lavoro effettuato nell' interesse dei 2 enti **portuali** e per renderli omogenei "anche se- ha detto - di omogeneo i porti di Augusta e Catania hanno poco. Con personale notevolmente ridotto: 23 unità lavorative rispetto alle 60 previste, l' **Autorità di Sistema portuale** della Sicilia orientale, che solo da settembre 2017, con la nomina segretario generale ha cominciato a lavorare a pieno regime, ha prodotto risultati. Del lavoro egregiamente espletato nella fusione dei 2 enti **portuali** gli ha dato riconoscimento il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, che il 5 **marzo** scorso ha rilasciato all' Adsp della Sicilia orientale una certificazione per il raggiungimento tutti gli obiettivi di armonizzazione delle attività amministrative. **Andrea Annunziata** nel salone "Rocco Chinnici" del Palazzo di città, ha tenuto una conferenza stampa, organizzata dal Comune, che ha visto intervenire il sindaco, Cettina Di Pietro e il segretario generale dell' Adsp, Carlo Guglielmi, per tracciare un bilancio dell' attività portata a termine in un anno dal nuovo Ente. Il primo cittadino ha elogiato il lavoro svolto dall' Adsp che brilla ancora di più, se paragonato "all' immobilismo a cui abbiamo assistito negli ultimi anni in tema di sviluppo della **portualità**". E per lo scalo megarese il presidente **Annunziata** promette grandi casi, lo promuoverà a Shanghai il 14 maggio presentandolo agli armatori: "i quali però - sottolinea il presidente dell' Adsp - ci chiedono se disponiamo di infrastrutture adeguate. E le avremo presto con i lavori già realizzati in corso di **sistemazione** dei progetti i cantiere". Tra quelli elencati da **Annunziata** figurano: il completamento della diga foranea, l' adeguamento delle banchine e gru con un intervento di ripristino dell' opera già realizzata; l' adeguamento delle banchine, secondo stralcio e la costruzione del raccordo ferroviario i nuovi piazzali primo stralcio. Anche se riguardo a quest' ultimo progetto occorre superare un intoppo scaturito da un ricorso al Tar al termine delle procedure di gara.

Le strategie dell' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale**

I porti di Catania e Augusta destinati a diventare crocevia

L' infrastrutturazione in atto permetterà di intercettare nuovi flussi

L' Adsp del **mare di Sicilia orientale** comprende i Porti di Catania ed Augusta, situati al centro del bacino Mediterraneo, collegati da una rete ferroviaria ed una autostrada di ultima generazione. Nei due porti gravitano principalmente le province di Catania, Siracusa e Ragusa e la provincia di Catania costituisce l' area geografica con maggiore concentrazione di operatori di servizi di trasporto e logistici della regione **Sicilia** (23% sul totale delle imprese).

Queste caratteristiche, unitamente alle funzionalità delle infrastrutture e dei servizi **portuali** attuali ed in via di sviluppo, fanno assumere all' Adsp un ruolo principale e determinante nello sviluppo dei traffici **marittimi** nazionali, comunitari ed internazionali. A tal proposito, i porti di Augusta e Catania risultano inseriti nella rete Ten-T.

Per quanto riguarda il traffico container, le attuali previsioni fissano tra il 2017 ed il 2020 il momento in cui la domanda di servizi **portuali** nel Mediterraneo supererà quella del Nord Europa. Previsioni che vanno analizzate alla luce di due eventi: l' ampliamento del Canale di Suez e gli ordinativi commissionati ai cantieri di 303 navi superiori agli 8000 TEU, di cui ben 160 superiori ai 10.000 TEU.

La particolare collocazione geografica, le favorevoli caratteristiche naturali dei due porti e l' importante opera di infrastrutturazione in atto (il nuovo terminal container e piazzali ed il collegamento dell' ultimo miglio ferroviario dello scalo di Augusta, nonché la partecipazione al progetto comunitario "GAIN N 4 MOS", per la realizzazione di un deposito Gnl), permetteranno all' Adsp del **mare di Sicilia orientale** di intercettare i flussi del traffico **marittimo** del corridoio meridiano, in cui attualmente si integrano due reti di servizi **marittimi**.

La prima, collegata al cosiddetto traffico contenitori transoceanico concerne le linee che utilizzano i porti italiani di transhipment che collegano l' Europa con il resto del mondo, redistribuendo il traffico in 30 porti europei e sui grandi porti nazionali attraverso servizi feeder.

La seconda costituita dal traffico interno al Mediterraneo delle navi Ro -Ro, che rappresenta i servizi

-segue

tipici delle Autostrade del mare.

Nel 2020 il traffico Ro -Ro dei porti italiani subirà un incremento tra il 15 ed il 21% rispetto al 2014. È quindi negli intendimenti dell' Adsp, attraverso la piena integrazione infrastrutturale dei due scali di Augusta e Catania, di riuscire ad intercettare una buona quota parte del summenzionato incremento.

Per quanto riguarda invece il traffico crocieristico, la sua posizione baricentrica rispetto alle località di particolare attrazione turistica, fa del porto di Catania naturale scalo per le navi da crociera.

A tal proposito l' Adsp ha ritenuto prioritario avviare, attraverso la proposizione di un concorso di idee internazionale, la progettazione di un moderno ed attrezzato terminal delle crociere, per un' adeguata accoglienza dei turisti che dal porto partiranno per le numerose escursioni.

Inoltre, la prossimità con l' importante aeroporto internazionale di Fontanarossa, conferisce allo scalo crocieristico di Catania la possibilità di diventare homeport per le crociere nel Mediterraneo. A tal proposito, la stagione crocieristica 2018 vede il ritorno di Costa Crociere che imbarcherà da Catania.

Quanto sopra riportato descrive, per grandi linee, alcuni dei vari progetti che l' Adsp del mare di Sicilia orientale intende porre in essere nel medio e breve termine, al fine di divenire sempre più competitiva nel contesto delle realtà portuali italiane.

Augusta. Conferenza stampa congiunta del presidente dell' Adsp e del sindaco megarese Il presidente: «Ottimi risultati e possiamo fare di più»

Authority sotto organico presto nuove assunzioni

Augusta. L' **Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta-Catania**, pur essendo in grave carenza di organico, ha ottenuto dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture un' importante certificazione che riconosce il lavoro finora compiuto, nel rispetto dell' iter di accorpamento dei 2 enti portuali, e attesta che l' Adsp della **Sicilia orientale** ha raggiunto tutti gli obiettivi in termini di armonizzazione delle attività amministrative. Nel frattempo l' Ente lavora nel rispetto delle caratteristiche e vocazioni delle 2 realtà, **Augusta** e Catania, impiegando i fondi che l' **Autorità portuale di Augusta** ha accantonato prima di fondersi con quella di Catania per lo sviluppo del porto megarese e per renderlo appetibile agli imprenditori. Fondamentale è però l' individuazione dell' area Zes (Zona economiche speciale). E' quanto ha sottolineato, tra l' altro, ieri il presidente dell' Adsp della **Sicilia orientale**, **Andrea Annunziata** nel corso di una conferenza stampa tenuta nel salone di rappresentanza del Municipio, insieme con il sindaco, Cettina Di Pietro, e il segretario generale dell' Adsp, Carlo Guglielmi, per parlare dell' attività svolta in un anno dal nuovo Ente.

Nel puntualizzare che l' Adsp è carente del 50% di organico, lavora infatti con 23 unità (8 a Catania e 15 ad **Augusta**) a fronte delle 60 previste e che, pertanto a breve procederà all' assunzione di nuovo personale, il presidente **Annunziata** si è detto orgoglioso dei risultati finora raggiunti, precisando che solo dallo scorso settembre l' Adsp con la nomina del segretario e la definizione di tutta la squadra è pienamente operativa.

«Abbiamo messo insieme realtà - ha detto **Annunziata** - che di omogeneo non avevano niente, con risorse umane dimezzate, lavorando in silenzio e con abnegazione. Ci troviamo di fronte a una grande sfida: questo territorio diventerà protagonista. In programma vi è la modernizzazione di uno scalo e di tutta un' area costiera che è la **Sicilia orientale** per offrire al mercato ciò che chiede. Il lavoro che facciamo è continuo e silenzioso viene svolto in sinergia con sindaco di **Augusta**. Il nostro obiettivo è quello di attrarre container. Lavoriamo a stretto contatto con la **Marina** militare e a breve presenteremo un progetto comune». **Annunziata** ha evidenziato l' impegno del contrammiraglio Nicola de Felice: «che ha colto insieme con noi questa enorme opportunità». Il presidente dell' Adsp ha parlato dell' importanza della Zes per il futuro dei 2 scali e dell' utilizzo del Gnl. Ha annunciato che a maggio si

-segue

recherà a Shanghai a promuovere il porto di **Augusta** con gli armatori, i quali però chiedono infrastrutture adeguate e le avranno, secondo quanto sostiene **Annunziata**. A tal proposito ha elencato i progetti e opere che riguardano: il completamento della diga foranea, l' adeguamento delle banchine e gru con un intervento di ripristino dell' intervento già realizzato; l' adeguamento delle banchine, secondo stralcio e la costruzione del raccordo ferroviario, in merito al quale ha precisato che non si è registrata alcuna perdita di finanziamenti, ma che il progetto verrà realizzato con i fondi che già si trovavano nelle casse dell' **Autorità portuale di Augusta** prima dell' accorpamento.

Agnese Siliato.

Augusta -Catania

Autorità portuale, la pianta organica prevede 40 assunti

OOO Dalla nuova pianta organica in via di approvazione con un quarantina di dipendenti da assumere tra Augusta e Catania, alla gara per il rifiorimento dei capisaldi della diga foranea di cui già ieri si sono aperte le buste, alla progettazione aggiudicata per lo stazione ferroviaria che si costruirà con fondi propri. Passando dal confronto con tutte le istituzioni sul Gnl, il gas naturale liquefatto e dall' attesa definizione, da parte della Regione, delle aree della Zes, le zone economiche speciali. Sono i principali punti toccati ieri dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata, durante una conferenza stampa, a quasi un anno dall' insediamento che si è tenuta al Comune, alla presenza del segretario generale dell' Adsp, Carlo Guglielmi e del sindaco Cettina Di Pietro (nella foto), quest' ultima ha sottolineato che «quello che è stato fatto in un anno con quello che si è trovato è apprezzabile». Annunziata ha ricordato che entrambi i porti hanno ottenuto, il 5 marzo, la certificazione dal ministero delle Infrastrutture, che ha attestato il raggiungimento degli obiettivi e di aver inserito, nel catalogo per il turismo crocieristico della "Sea trade cruise global" di Miami, la più importante fiera della crocieristica mondiale anche «l' immagine di Augusta, che ha buone potenzialità per il turismo». Sullo snodo ferroviario è stata aggiudicata in via provvisoria la progettazione definitiva. «Non c' è stata nessuna revoca di finanziamento per la ferrovia perché - ha detto- non è stata mai finanziata. Fu finanziato il piazzale dove dovrà insistere la ferrovia e fu revocato a fine 2016. La ferrovia la faremo con i soldi nostri». Sulla progettazione dei nuovi piazzali, e sul primo stralcio c' è stata una gara nel passato con indagini in corso della magistratura e un ricorso al Tar». (*CESA*)

Zes: all' Ars una mozione della deputazione di Messina

Istituire una Zes nella Città metropolitana di Messina: oggi all' Ars la mozione condivisa dalla deputazione messinese

Punta sullo sviluppo strategico del territorio e sul rilancio dell' economia e dell' impresa la mozione per l' istituzione di una "Zona economica speciale" nella Città metropolitana di Messina, presentata oggi all' Ars e promossa da Pino Galluzzo ("Diventerà bellissima"), con i deputati Elvira Amata, Cateno De Luca, Antonio Catalfamo, Luigi Genovese, Tommaso Calderone e Francesco De Domenico. La mozione individua per la creazione della Zes il sistema portuale dell' area tirrenica, comprendente Messina e Milazzo, con la previsione del pontile di Pace del Mela-Giammoro, e i sei agglomerati industriali consortili (Messina sud Lardereria, Villafranca Tirrena, Milazzo, Barcellona Pozzo di Gotto, Patti, San Piero Patti) ricadenti nel vigente Piano Regolatore Asi della Città metropolitana di Messina. La proposta ha come obiettivo quello di favorire le condizioni per lo sviluppo delle attività logistiche, imprenditoriali e commerciali già operanti nell' area della Città metropolitana di Messina e l' insediamento di nuove realtà, secondo i parametri che regolano le Zes, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative. Allo studio per la sua redazione hanno collaborato l' avv. Fernando Rizzo per "Rete civica per le Infrastrutture", l' avv. Michele Minissale per "Copavist Messina", l' ing. Carmelo Di Bartola del "Coordinamento dei Comitati territoriali per l' aeroporto di Barcellona e Milazzo". " I porti di Messina e Milazzo, già adeguatamente attrezzati e dotati di infrastrutture logistiche anche in corso di esecuzione, sono al centro di un più ampio progetto di sviluppo del sistema logistico e retro-portuale e quindi anche delle imprese già operanti negli agglomerati industriali consortili - si legge nel testo della mozione. - È possibile includere le aree della città metropolitana di Messina retro-portuali ai porti di Milazzo, Giammoro e Messina Tremestieri nelle istituende Zone economiche speciali pensate per il sostegno e la crescita delle imprese del Mezzogiorno". La misura rientra nel piano per favorire la crescita economica al Sud, con lo stanziamento di circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020 per la creazione di almeno cinque Zes in altrettante Regioni meridionali, tra cui la Sicilia. " Ringrazio tutti i colleghi deputati che hanno collaborato alla stesura del testo - dichiara l' on. Pino

-segue

Galluzzo -. Le aree in questione presentano tutti i requisiti di legge per l' istituzione di una Zes autonoma o, in alternativa, in regime di accorpamento ad altra istituenda Zes regionale. Su questa battaglia mi sono sempre speso in prima persona, dapprima come consigliere provinciale e adesso all' Ars, dove la proposta ha ottenuto il consenso trasversale della deputazione messinese. Si tratta di una opportunità importante per il nostro territorio e per tutta la Sicilia, che ha già ottenuto grazie al governo Musumeci un aumento significativo della superficie da utilizzare per le Zes" .

Il Cittadino di Messina

Promossa da Pino Galluzzo con i deputati Elvira Amata, Cateno De Luca, Antonio Catalfamo, Luigi Genovese, Tommaso Calderone e Francesco De Domenico

Zes nella Città metropolitana di Messina, all' Ars la mozione della deputazione messinese

Punta sullo sviluppo strategico del territorio e sul rilancio dell' economia edell' impresa la mozione per l' istituzione di una "Zona economica speciale" nella Città metropolitana di Messina, presentata oggi all' Ars e promossa da Pino Galluzzo ("Diventerà bellissima"), con i deputati Elvira Amata, Cateno De Luca, Antonio Catalfamo, Luigi Genovese, Tommaso Calderone e Francesco De Domenico. La mozione individua per la creazione della Zes il sistema portuale dell' area tirrenica, comprendente Messina e Milazzo, con la previsione del pontile di Pace del Mela-Giammoro, e i sei agglomerati industriali consortili (Messina sud Larderia, Villafranca Tirrena, Milazzo, Barcellona Pozzo di Gotto, Patti, San Piero Patti) ricadenti nel vigente Piano Regolatore Asi della Città metropolitana di Messina. La proposta ha come obiettivo quello di favorire le condizioni per lo sviluppo delle attività logistiche, imprenditoriali e commerciali già operanti nell' area della Città metropolitana di Messina e l' insediamento di nuove realtà, secondo i parametri che regolano le Zes, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative. Allo studio per la sua redazione hanno collaborato l' avv.

Fernando Rizzo per "Rete civica per le Infrastrutture", l' avv. Michele Minissale per "CopavistMessina", l' ing. Carmelo Di Bartola del "Coordinamento dei Comitati territoriali per l' aeroporto di Barcellona e Milazzo". «I porti di Messina e Milazzo, già adeguatamente attrezzati e dotati di infrastrutture logistiche anche in corso di esecuzione, sono al centro di un più ampio progetto di sviluppo del sistema logistico retro-portuale e quindi anche delle imprese già operanti negli agglomerati industriali consortili - si legge nel testo della mozione. - è possibile includere le aree della città metropolitana di Messina retro-portuali ai porti di Milazzo, Giammoro e Messina Tremestieri nelle istituende Zone economiche speciali pensate per il sostegno e la crescita delle imprese del Mezzogiorno». La misura rientra nel piano per favorire la crescita economica al Sud, con lo stanziamento di circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020 per la creazione di almeno cinque Zes in altrettante Regioni meridionali, tra cui la Sicilia. «Ringrazio tutti i colleghi deputati che hanno collaborato alla stesura del testo - dichiara l' on. Pino

-segue

Galluzzo Nella foto) - Le aree in questione presentano tutti i requisiti di legge per l' istituzione di una Zes autonoma o, in alternativa, in regime di accorpamento ad altra istituenda Zes regionale. Su questa battaglia mi sono sempre speso in prima persona, dapprima come consigliere provinciale e adesso all' Ars, dove la proposta ha ottenuto il consenso trasversale della deputazione messinese. Si tratta di una opportunità importante per il nostro territorio e per tutta la Sicilia, che ha già ottenuto grazie al governo Musumeci un aumento significativo della superficie da utilizzare per le Zes».