

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
23 maggio 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

# INDICE



## Primo piano:

- **Assoporti promuove i Green Port**  
(Ansa, Messaggero Marittimo, The MediTelegraph)
- **Transport Logistic China 2018**  
(Il Secolo XIX, The MediTelegraph)
- **Premi laurea per le tesi sulle crociere**  
(La Gazzetta Marittima)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...Porto di Trieste primo attesta "Parole O\_stili"..." (Ansa, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale)

### Genova:

"...Genova, Fincantieri, San Giorgio e Amico in corsa per l'Ente..."  
(Informazioni Marittime)

### Livorno:

- "...Comitato "dimezzato"?..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Livorno in partenza con il progetto CO.S.MO..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Jindal, domani incontro al Ministero..." (Il Telegrafo LI)
- "...L'Autorità vuol cambiare le regole..." (Il Telegrafo LI)

### Piombino:

"...La Grande scommessa..." (La Gazzetta Marittima)

### Civitavecchia:

"...La Portualità Italiana tra interessi pubblici e privati..."  
(Corriere Marittimo)

### Napoli:

"...Adosta un cannone per il Molo Vincenzo..." (Informazioni Marittime)

### Bari:

"...Bomm di navi da Crociera nei Porti dell'AdSP MAM..."  
(La Gazzetta Marittima)

"...Uno strumento operativo prt la nautica da diporto..." (Il Natilus)

### Gioia Tauro:

"...Scanner antidroga al Porto..." (Gazzetta del Sud)

### Olbia:

"...Addio contenzioso Porto di Olbia..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

### Messina:

- "...Porto, banchina XX Luglio Nubi..." (Gazzetta del Sud)
- "...Portuali siciliani, stop allo sciopero..." (Giornale di Sicilia)

## Porti: le politiche per diventare green

Conferenza a Roma promossa da Assoport, Ispra e Remtech

(ANSA) - ROMA, 22 MAG - Favorire il confronto tra ministeri, organi di controllo, istituzioni e imprese per la tutela dell'ambiente e della gestione dei rischi che caratterizzano il territorio, in particolare il sistema costiero e portuale. E' questo l'obiettivo della quarta edizione Conferenza Nazionale "Smart Ports: sedimenti, sostenibilità, attività portuali, opere, logistica" che si è svolta a Roma, a Palazzo Montecitorio, organizzata da Assoport, Ispra (Istituto Superiore per la Ricerca e la Protezione Ambientale) e Remtech.

Al centro del dibattito, la sostenibilità ambientale dei porti, la gestione dei sedimenti di dragaggio, l'ecodragaggio, anche in relazione all'applicazione della nuova normativa in ambito ambientale relativa ai Piani Regolatori Portuali, il traffico navale e lo sviluppo dell'ingegneria e dell'innovazione tecnologica.

"Lavoriamo quotidianamente affinché la ricerca applicata possa essere un valido supporto per l'implementazione delle politiche territoriali a tutela dell'ambiente" ha dichiarato il presidente dell'Ispra, Stefano Laporta, a margine della conferenza.

"Assoport si è fatta parte dirigente del processo d'informazione e sensibilizzazione in materia di sostenibilità ambientale con numerose iniziative" - ha commentato il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino. "Oggi, a rappresentare la nostra associazione c'erano Stefano Corsini, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e Francesco Messineo, segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, i quali hanno illustrato le nuove strategie sui Smart Ports, molto apprezzate dalla platea di qualificati tecnici che hanno seguito la conferenza".

Il progetto "Smart Ports" ha anticipato inoltre alcuni dei temi dell'edizione 2018 di RemTech Expo, l'unico evento internazionale permanente specializzato sulle bonifiche, rischi ambientali e naturali, sicurezza, manutenzione, riqualificazione, rigenerazione del territorio, in programma a Ferrara dal 19 al 21 settembre prossimo. (ANSA).

### Assoporti, Ispra e Remtech insieme per parlare di Smart Ports

Durante la conferenza tenutasi a Roma i tecnici si sono potuti confrontare su diversi temi

ROMA – Si è svolta presso Palazzo Montecitorio la Conferenza nazionale “Smart Ports: sedimenti, sostenibilità, attività portuali, opere, logistica”, un evento organizzato da Assoporti insieme a Ispra e Remtech giunto quest’anno alla sua quarta edizione e preparatorio a RemTech Expo 2018.

Il progetto Smart Ports, prevede azioni mirate con l’obiettivo di diffondere la conoscenza e la cultura della tutela dell’ambiente e della gestione dei rischi che caratterizzano il territorio, con particolare riferimento al sistema costiero e portuale, ma anche favorire il confronto tra ministeri, organi di controllo, istituzioni e imprese coinvolte su temi di comune interesse.

L’autorevole tavolo dei relatori ha discusso la sostenibilità ambientale dei porti, la gestione dei sedimenti di dragaggio, l’ecodragaggio, l’applicazione della nuova normativa in ambito ambientale relativa ai Piani Regolatori Portuali, il traffico navale e lo sviluppo dell’ingegneria e dell’innovazione tecnologica.

“Che la ricerca applicata sia di supporto all’implementazione delle politiche territoriali è qualcosa su cui lavoriamo quotidianamente”, ha dichiarato il Presidente dell’Ispra Stefano Laporta, a margine della giornata.

Dal canto suo, il Presidente di Assoporti, Zeno D’Agostino ha commentato:

“Assoporti si è fatta parte dirigente del processo di informazione e sensibilizzazione in materia di sostenibilità ambientale con numerose iniziative. Alla conferenza, a rappresentare la nostra associazione c’erano Stefano Corsini, Presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e Francesco Messineo, Segretario Generale dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale, i quali hanno illustrato nuove strategie sugli Smart Ports che sono state apprezzate dalla platea di qualificati tecnici presenti”.

# The MediTelegraph

---

Smart Ports, D'Agostino: «Assoporti parte dirigente dei processi green»

Roma - La conferenza “Smart Ports” è l'evento preparatorio all'edizione 2018 di RemTech Expo.

Roma - A Palazzo Montecitorio si è svolta la Conferenza Nazionale “Smart Ports: sedimenti, sostenibilità, attività portuali, opere, logistica”, un evento che Assoporti organizza insieme a **Ispra** e **Remtech** giunta quest'anno alla sua quarta edizione.

Si tratta di un evento preparatorio all'edizione 2018 di RemTech Expo. Il progetto Smart Ports, prevede azioni mirate con l'obiettivo di: diffondere la conoscenza e la cultura della tutela dell'ambiente e della gestione dei rischi che caratterizzano il territorio, con particolare riferimento al sistema costiero e portuale; favorire il confronto tra ministeri, organi di controllo, istituzioni e imprese coinvolte sui temi di comune interesse. «La ricerca applicata che sia di supporto per implementare le politiche territoriali è qualcosa su cui lavoriamo quotidianamente» ha dichiarato il Presidente dell'Ispra Stefano Laporta. Il Presidente di **Assoporti**, **Zeno D'Agostino** ha commentato «Assoporti si è fatta parte dirigente del processo di informazione e sensibilizzazione in materia di sostenibilità ambientale con numerose iniziative».

## IL REPORTAGE

### Cinesi più ricchi, ecco come l'Italia può farlo diventare un vantaggio

dal nostro inviato **SIMONE GALLOTTI**

**P**er quanto gli imprenditori italiani del vino si dannino l'anima per strappare quote di mercato ai francesi in Cina, alla fine sono costretti a fare i conti con due difficoltà quasi insormontabili. I vo-

lumi aumentano, ma la nostra produzione non potrà mai soddisfare una richiesta potenzialmente infinita, come quella del mercato cinese. E poi a Shanghai e dintorni, il vino si beve solo in occasioni speciali. **L'ARTICOLO >> 10**

**IL MADE IN ITALY OCCUPA GIÀ IL QUARTO POSTO. MA LA DOMANDA È DESTINATA AD AUMENTARE NEI PROSSIMI ANNI**

## Cinesi più ricchi, un vantaggio per l'Italia

La crescita di stipendi e consumi favorisce l'export di lusso, alimentare di qualità e costruzioni

### IL REPORTAGE

dal nostro inviato  
**SIMONE GALLOTTI**

**SHANGHAI.** Per quanto gli imprenditori italiani del vino si dannino l'anima per strappare quote di mercato ai francesi in Cina, alla fine sono costretti a fare i conti con due difficoltà quasi insormontabili. I volumi aumentano, probabile lo faranno anche nel futuro, ma la nostra produzione non potrà mai soddisfare una richiesta potenzialmente infinita, come quella del mercato cinese. E poi a Shanghai e dintorni, il vino si beve in occasioni speciali: a pranzo e a cena, nei giorni normali, in tavola c'è il the.

La parabola del vino, raccolta da un commerciante e produttore del piacentino, spiega bene quali sono le opportunità - e i limiti - per le aziende italiane. C'è una barriera naturale costruita dai volumi: il nostro agroalimentare, ad esempio, anche se battesse la concorrenza dei principali concor-

renti europei, avrebbe difficoltà a confrontarsi con i numeri di quel mercato. E poi c'è una differenza culturale che si sta riducendo, ma che rimane figlia di due mondi così distanti anche geograficamente. Eppure qualcosa sta cambiando e l'apertura di Xi Jinping sull'import è un segnale che le imprese italiane ed europee salutano come storico, con la speranza che diminuiscano le barriere agli investimenti esteri.

#### Il ruolo dell'Italia

Ai cinesi il tricolore piace. I numeri della ricerca di Ita (l'italian trade agency) presentati al convegno di Assoportri a Shanghai durante la fiera Transport & Logistic, lo confermano. Il marchio Italia è cresciuto sino al quarto posto, sopra gli Stati Uniti, la Spagna, il Giappone e il Canada. Tra gli europei ci superano solo i francesi. I salari dei cinesi, intanto, stanno crescendo e il *made in Italy*, sostenuto da lusso e agroalimentare, è la punta, più evidente, della nostra offerta. Il salario dei cinesi è cresciuto e il governo intende aumentare la qualità della vita. In pochi

anni lo stipendio degli operai dei cantieri navali è raddoppiato. Più disponibilità economica significa maggiore propensione all'acquisto di beni di consumo. Per le nostre aziende è un vantaggio; per la competitività della Cina, che garantiva costi bassi non solo nella navalmeccanica, può rappresentare un ostacolo: il problema comunque si porrà solo tra qualche anno. Nel frattempo Pechino cresce a ritmi vertiginosi. L'Italia, e l'Europa, possono approfittarne solo offrendo l'unico vero valore aggiunto rimasto in questa parte del mondo: il *know how*. È la trincea che ci permette di competere ancora in diversi settori. La cantieristica navale, ad esempio: Fincantieri ha una joint venture in Cina per realizzare le prime navi cinesi da crociera. Pechino non le sa fare e chiama aziende che sappiano realizzarle. Lo stesso schema sarà replicato nel settore delle infrastrutture. Troppe speculazioni e una montagna di denaro finito nei bilanci di soggetti privati cinesi che non sono in grado di progettare, realizzare e gestire autostrade,

## -segue

porti aeroporti e ferrovie, rischia di affossare la modernizzazione del Paese. Toccherà agli europei e su questo gli italiani possono giocare carte interessanti e una pesante esperienza internazionale come general contractor: da Astaldi a Salini Impregilo. L'Italia però può sfondare anche in altri settori: siamo tra i migliori al mondo nella produzione di componenti elettroniche, di equipment per i trasporti e cibo lavorato. La Cina su questi fronti è indietro, noi siamo sul podio del mondo. Qui c'è lo spazio reale per entrare nello sterminato mercato asiatico, come spiega l'analisi dell'Italian Trade Agency.

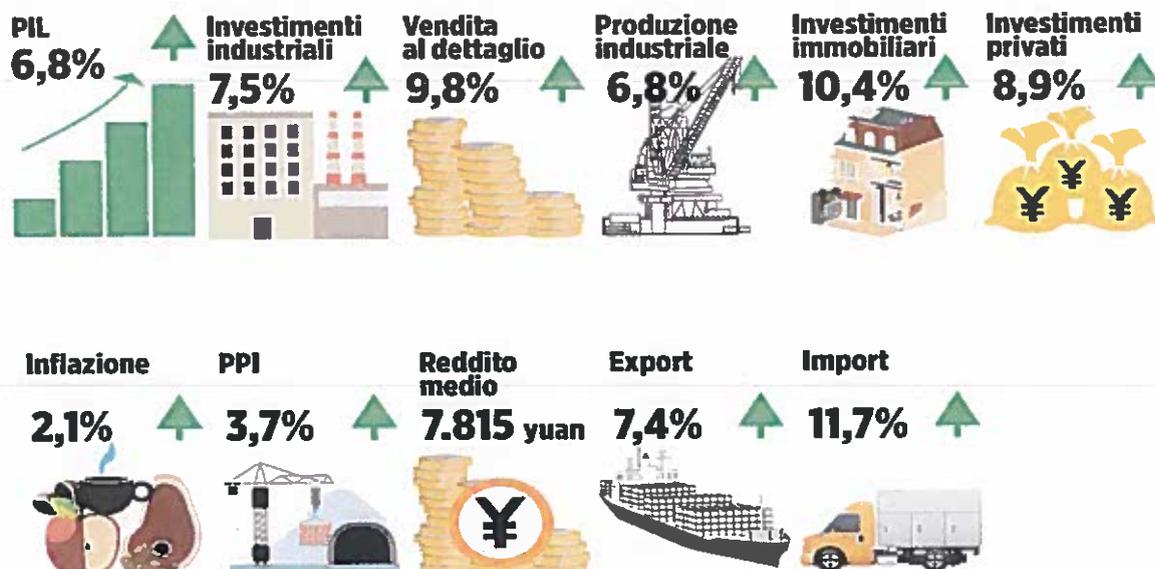
### La Liguria e la logistica

Genova ha raccolto uno tra i primi dieci investimenti cinesi effettuati in Italia. L'ingresso in Ansaldo Energia di Shanghai Electric, è il più evidente e vale 400 milioni. Pechino ha messo un piede in Liguria, mentre è difficile che le dimensioni delle aziende della regione possano sostenere la reciprocità. Il porto però potrebbe diventare protagonista: la Cina, dopo aver trovato il terminal per l'arrivo delle proprie merci, ora cerca il punto di partenza per i prodotti che inonderanno il mercato interno. Genova, La Spezia e Savona, almeno nel Mediterraneo, possono vincere la sfida.



Uno dei terminal container del porto cinese di Shanghai

### L'economia cinese tra gennaio e aprile 2018



# I cinesi sono più ricchi: è un vantaggio anche per l'Italia / IL REPORTAGE

Shanghai - La crescita di stipendi e consumi favorisce l'export di lusso, alimentare di qualità e costruzioni.

Shanghai - Per quanto gli imprenditori italiani del vino si dannino l'anima per strappare quote di mercato ai francesi in Cina, alla fine sono costretti a fare i conti con due difficoltà quasi insormontabili. I volumi aumentano, probabile lo faranno anche nel futuro, ma la nostra produzione non potrà mai soddisfare una richiesta potenzialmente infinita, come quella del mercato cinese. **E poi a Shanghai e dintorni, il vino si beve in occasioni speciali: a pranzo e a cena, nei giorni normali, in tavola c'è il the.** La parabola del vino, raccolta da un commerciante e produttore del piacentino, spiega bene quali sono le opportunità - e i limiti - per le aziende italiane. C'è una barriera naturale costruita dai volumi: il nostro agroalimentare, ad esempio, anche se battesse la concorrenza dei principali concorrenti europei, avrebbe difficoltà a confrontarsi con i numeri di quel mercato. E poi c'è una differenza culturale che si sta riducendo, ma che rimane figlia di due mondi così distanti anche geograficamente. Eppure qualcosa sta cambiando e l'apertura di Xi Jinping sull'import è un segnale che le imprese italiane ed europee salutano come storico, con la speranza che diminuiscano le barriere agli investimenti esteri.

### Il ruolo dell'Italia

Ai cinesi il tricolore piace. I numeri della ricerca di Ita (l'italian trade agency) presentati al convegno di **Assoporti a Shanghai durante la fiera Transport & Logistic**, lo confermano. Il marchio Italia è cresciuto sino al quarto posto, sopra gli Stati Uniti, la Spagna, il Giappone e il Canada. Tra gli europei ci superano solo i francesi. I salari dei cinesi, intanto, stanno crescendo e il *made in Italy*, sostenuto da lusso e agroalimentare, è la punta, più evidente, della nostra offerta. Il salario dei cinesi è cresciuto e il governo intende aumentare la qualità della vita. In pochi anni lo stipendio degli operai dei cantieri navali è raddoppiato. Più disponibilità economica significa maggiore propensione all'acquisto di beni di consumo. Per le nostre aziende è un vantaggio; per la competitività della Cina, che garantiva costi bassi non solo nella navalmeccanica, può rappresentare un ostacolo: il problema comunque si porrà solo tra qualche anno. Nel frattempo Pechino cresce a ritmi vertiginosi.

## -segue

---

L'Italia, e l'Europa, possono approfittarne solo offrendo l'unico vero valore aggiunto rimasto in questa parte del mondo: il know how. È la trincea che ci permette di competere ancora in diversi settori. La cantieristica navale, ad esempio: **Fincantieri ha una joint venture in Cina per realizzare le prime navi cinesi da crociera**. Pechino non le sa fare e chiama aziende che sappiano realizzarle. Lo stesso schema sarà replicato nel settore delle infrastrutture. Troppe speculazioni e una montagna di denaro finito nei bilanci di soggetti privati cinesi che non sono in grado di progettare, realizzare e gestire autostrade, porti aeroporti e ferrovie, rischia di affossare la modernizzazione del Paese. Toccherà agli europei e su questo gli italiani possono giocare carte interessanti e una pesante esperienza internazionale come general contractor: da Astaldi a Salini Impregilo. L'Italia però può sfondare anche in altri settori: siamo tra i migliori al mondo nella produzione di componenti elettroniche, di equipment per i trasporti e cibo lavorato. La Cina su questi fronti è indietro, noi siamo sul podio del mondo. Qui c'è lo spazio reale per entrare nello sterminato mercato asiatico, come spiega l'analisi dell'Italian Trade Agency.

### La Liguria e la logistica

Genova ha raccolto uno tra i primi dieci investimenti cinesi effettuati in Italia. **L'ingresso in Ansaldo Energia di Shanghai Electric**, è il più evidente e vale 400 milioni. Pechino ha messo un piede in Liguria, mentre è difficile che le dimensioni delle aziende della regione possano sostenere la reciprocità. Il porto però potrebbe diventare protagonista: la Cina, dopo aver trovato i terminal per l'arrivo delle proprie merci, ora cerca il punto di partenza per i prodotti che inonderanno il mercato interno. Genova, La Spezia e Savona, almeno nel Mediterraneo, possono vincere la sfida.

## Premi laurea per le tesi sulle crociere

ROMA - Tornano anche quest'anno il Premio di Laurea ICD e il Premio di Laurea Assoport, importanti riconoscimenti assegnati agli autori delle migliori tesi sul comparto crocieristico in Italia. Le candidature per partecipare a entrambi i premi sono aperte fino a martedì 31 luglio.

Giunto alla sesta edizione, il Premio di Laurea ICD (valore di 1.000 euro), è assegnato da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica - all'autore della migliore tesi di laurea o master dedicata alla produzione e/o al turismo crocieristico.

Il premio, che ha visto negli  
(segue a pagina 10)

## Premi laurea per le tesi

anni la partecipazione di oltre 100 studenti provenienti da 34 atenei universitari dislocati su 15 regioni, è a partecipazione gratuita ed è riservato a neolaureati di corsi di laurea triennale o magistrale e master universitari residenti in Italia che abbiano discusso il proprio lavoro di tesi tra il 1° giugno 2017 e il 31 luglio 2018.

Per candidarsi al premio occorre compilare il form disponibile sul sito <http://www.italiancruiseday.it/modulo-premiolaurea/> allegando un unico file (in formato pdf) contenente l'indice dettagliato della tesi, la bibliografia consultata e un abstract di massimo 2.500 battute contenente informazioni utili alla valutazione (obiettivi della ricerca, metodologia utilizzata, risultati raggiunti, etc.)

Tra tutti i lavori ricevuti Risposte Turismo selezionerà i 5 migliori elaborati, invitando entro il mese di settembre i relativi autori a inviare la tesi completa in formato elettronico per procedere con la successiva fase di valutazione.

Ad essere premiato sarà il lavoro giudicato maggiormente capace di contribuire alla conoscenza del fenomeno crocieristico e, ancor di più, alla riflessione sullo stesso in chiave strategica.

La premiazione si terrà venerdì 19 ottobre a Trieste nell'ambito dell'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento per il comparto crocieristico in Italia ideato e organizzato da Risposte Turismo in partnership quest'anno con Trieste Terminal

Passeggeri in programma presso il Magazzino 42 della Stazione Marittima di Trieste.

Il forum sarà nuovamente la cornice per la consegna del Premio di Laurea Assoport, riconoscimento del valore di 500 euro assegnato dall'Associazione Porti Italiani - sponsor di Italian Cruise Day dal 2011 - all'autore della migliore tesi sui temi legati alla portualità crocieristica.

Anche per questo premio le candidature devono essere inviate a Risposte Turismo che invierà ad Assoport tutti i lavori ricevuti per la selezione del vincitore finale.

## Internet: a Porto Trieste primo attestato 'Parole O\_stili'

A dipendenti formazione su uso consapevole social e web

(ANSA) - TRIESTE, 22 MAG - Il Porto di Trieste è la prima istituzione in Italia a ottenere l'attestato "Parole O\_Stili.

Per una comunicazione responsabile" da parte dell'associazione omonima, nata per promuovere la condivisione dei valori espressi nel "Manifesto della comunicazione non ostile", dieci principi di stile per arginare e combattere i linguaggi ostili in Rete, lanciato a Trieste nel febbraio 2017.

Il conferimento della certificazione si è tenuto oggi con una cerimonia ufficiale a Trieste presso la Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, a cui hanno presenziato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority, Rosy Russo, presidente di Parole O\_Stili, ed Ernesto Belisario, consigliere del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione.

L'attestazione è frutto del progetto di formazione intrapreso dall'Autorità di Sistema con Parole O\_Stili nel marzo scorso.

Una parte del personale ha lavorato con esperti qualificati e partecipato a corsi e workshop sull'importanza dell'utilizzo dei linguaggi non ostili sui social network e sul web, per avere la consapevolezza che "virtuale è reale" e che l'ostilità espressa in Rete può avere conseguenze concrete e permanenti nella vita delle persone ma anche di aziende, enti e istituzioni.(ANSA).

### Al porto di Trieste l'attestato "Parole O\_Stili"

E' la prima istituzione in Italia ad ottenere la certificazione

TRIESTE – Il porto di Trieste è la prima istituzione in Italia ad ottenere l'attestato "Parole O\_Stili. Per una comunicazione responsabile" da parte di Parole O\_Stili, l'Associazione nata per promuovere la condivisione dei valori espressi nel "Manifesto della comunicazione non ostile" – dieci principi di stile per arginare e combattere i linguaggi ostili in Rete – lanciato a Trieste nel Febbraio 2017 e diffusosi in pochi mesi non solo in Italia, ma in tutta Europa.

Il conferimento della certificazione per la conclusione dell'intero percorso formativo si è tenuto con una cerimonia ufficiale a Trieste nella Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, a cui hanno presenziato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority, Rosy Russo presidente dell'Associazione Parole O\_Stili, Ernesto Belisario avvocato, specializzato in diritto amministrativo e scienza dell'amministrazione e consigliere del ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione.

L'attestazione di Ente attento ad una comunicazione responsabile è frutto del progetto di formazione intrapreso dall'Autorità di Sistema portuale con Parole O\_Stili nel Marzo scorso. Una parte del personale ha infatti lavorato con esperti qualificati e partecipato a corsi e workshop sull'importanza dell'utilizzo dei linguaggi non ostili sui social network e sul web.

Quest'attestazione diventa un nuovo punto di partenza per rafforzare e consolidare la consapevolezza che "virtuale è reale" e che l'ostilità espressa in Rete può avere conseguenze concrete e permanenti nella vita delle persone ma anche di aziende, enti e istituzioni.

Il progetto "Academy Parole O\_Stili" nasce per definire e promuovere i principi di rispetto e cittadinanza che devono governare la comunicazione delle imprese e delle pubbliche amministrazioni nei social media. Il percorso formativo rivolto a collaboratori di aziende, istituzioni e enti si propone di promuovere una consapevolezza rispetto al linguaggio sui social allo scopo di attivare un cambiamento nei comportamenti comunicativi delle persone.

"Un porto non è un luogo chiuso dove attraccano navi e si movimentano container, ma è una comunità strettamente legata alla città, dove donne e uomini di luoghi e culture diverse si ritrovano per parlare un'unica lingua, quella della condivisione" – ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano. "Non deve stupire quindi che il primo porto d'Italia per tonnellaggio totale e movimentazione dei treni sia anche il primo Ente ad aderire alla missione portata avanti dall'Associazione Parole O\_Stili. Oggi la crescita e lo sviluppo di una comunità, soprattutto di una così ampia come quella portuale, non possono prescindere dagli strumenti innovativi del digitale, e saperli utilizzare con coscienza critica è imprescindibile per diventare attori e promotori di un cambiamento culturale anche per il territorio circostante".

## -segue

---

Siamo molto contenti di aver iniziato il progetto dell'Academy di Parole O\_Stili proprio con un'istituzione di Trieste. La città in cui il Manifesto della comunicazione non ostile è nato, poco più di un anno fa. Crediamo che le parole abbiano un grande potere: danno forma al pensiero, trasmettono conoscenza, aiutano a cooperare, costruiscono visioni. Proprio per questo è una responsabilità saperle utilizzare al meglio" – dichiara Rosy Russo, presidente dell'Associazione Parole O\_Stili – "Condividere una nuova, moderna, sostenibile visione dei social media e della comunicazione è ormai azione imprescindibile per ogni figura pubblica o aziendale. Il fatto che sia una istituzione portuale a sostenerla e promuoverla è importantissimo, perché un porto ogni giorno non è impegnato a movimentare soltanto merci ma anche idee, progetti e nuovi modi di pensare e comunicare".

"A fronte dei benefici che possono essere conseguiti attraverso l'uso dei Social Network, vi sono alcuni importanti rischi per l'azienda" – ha dichiarato Ernesto Belisario, avvocato, specializzato in diritto amministrativo e scienza dell'amministrazione e consigliere del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione – "perdita di produttività del personale, danni all'immagine aziendale provocati da un uso scorretto, contenzioso con il personale o con gli utenti a causa di contenuti inappropriati, perdita di informazioni confidenziali. Per questo motivo, sono sempre più le amministrazioni e le imprese che adottano un apposito documento denominato Social Media Policy (Smp) che ha l'obiettivo dichiarato di ridurre al minimo i rischi connessi all'utilizzo aziendale dei Social Network".

# L'Informatore Navale

---

## IL PORTO DI TRIESTE PRIMO ENTE IN ITALIA AD OTTENERE L'ATTESTATO PAROLE O\_STILI.PER UNA COMUNICAZIONE RESPONSABILE

Il conferimento della certificazione come Ente attento ad una comunicazione responsabile è frutto del progetto di formazione intrapreso con Parole O\_Stili nel marzo del 2018.

*Trieste, 22 maggio 2018* – Il Porto di Trieste è la prima istituzione in Italia ad ottenere l'attestato "Parole O\_Stili. Per una comunicazione responsabile" da parte di Parole O\_Stili, l'Associazione nata per promuovere la condivisione dei valori espressi nel "Manifesto della comunicazione non ostile" – dieci principi di stile per arginare e combattere i linguaggi ostili in Rete – lanciato a Trieste nel febbraio 2017 e diffusosi in pochi mesi non solo in Italia, ma in tutta Europa.

Il conferimento della certificazione per la conclusione dell'intero percorso formativo si è tenuto oggi con una cerimonia ufficiale a Trieste presso la Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, a cui hanno presenziato **Zeno D'Agostino**, presidente dell'Authority, **Rosy Russo**, presidente dell'Associazione Parole O\_Stili, **Ernesto Belisario**, avvocato, specializzato in diritto amministrativo e scienza dell'amministrazione e consigliere del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione.

L'attestazione di Ente attento ad una comunicazione responsabile è frutto del progetto di formazione intrapreso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale con Parole O\_Stili nel marzo del 2018. Una parte del personale ha infatti lavorato con esperti qualificati e partecipato a corsi e workshop sull'importanza dell'utilizzo dei linguaggi non ostili sui social network e sul web.

Quest'attestazione diventa un nuovo punto di partenza per rafforzare e consolidare la consapevolezza che "virtuale è reale" e che l'ostilità espressa in Rete può avere conseguenze concrete e permanenti nella vita delle persone ma anche di aziende, enti e istituzioni.

Il progetto "Academy Parole O\_Stili" nasce per definire e promuovere i principi di rispetto e cittadinanza che devono governare la comunicazione delle imprese e delle pubbliche amministrazioni nei social media. Il percorso formativo rivolto a collaboratori di aziende, istituzioni e enti si propone di promuovere una consapevolezza rispetto al linguaggio sui social allo scopo di attivare un cambiamento nei comportamenti comunicativi delle persone.

*"Un porto non è un luogo chiuso dove attraccano navi e si movimentano container, ma è una comunità strettamente legata alla città, dove donne e uomini di luoghi e culture diverse si ritrovano per parlare un'unica lingua, quella della condivisione"* – ha dichiarato **Zeno D'Agostino**, presidente dello scalo giuliano. *"Non deve stupire quindi che il primo porto d'Italia per tonnellaggio totale e movimentazione dei treni sia anche il primo Ente ad aderire alla missione portata avanti dall'Associazione Parole O\_Stili. Oggi la crescita e lo sviluppo di una comunità, soprattutto di una così ampia come quella portuale, non possono prescindere dagli strumenti innovativi del digitale, e saperli utilizzare con coscienza critica è imprescindibile per diventare attori e promotori di un cambiamento culturale anche per il territorio circostante."*

## -segue

---

*“Siamo molto contenti di aver iniziato il progetto dell’Academy di Parole O\_Stili proprio con un’istituzione di Trieste. La città in cui il Manifesto della comunicazione non ostile è nato, poco più di un anno fa. Crediamo che le parole abbiano un grande potere: danno forma al pensiero, trasmettono conoscenza, aiutano a cooperare, costruiscono visioni. Proprio per questo è una responsabilità saperle utilizzare al meglio” – dichiara Rosy Russo, presidente dell’Associazione Parole O\_Stili – “Condividere una nuova, moderna, sostenibile visione dei social media e della comunicazione è ormai azione imprescindibile per ogni figura pubblica o aziendale. Il fatto che sia una istituzione portuale a sostenerla e promuoverla è importantissimo, perché un porto ogni giorno non è impegnato a movimentare soltanto merci ma anche idee, progetti e nuovi modi di pensare e comunicare”.*

*“A fronte dei benefici che possono essere conseguiti attraverso l’uso dei Social Network, vi sono alcuni importanti rischi per l’azienda” – ha dichiarato Ernesto Belisario, avvocato, specializzato in diritto amministrativo e scienza dell’amministrazione e consigliere del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione – “perdita di produttività del personale, danni all’immagine aziendale provocati da un uso scorretto, contenzioso con il personale o con gli utenti a causa di contenuti inappropriati, perdita di informazioni confidenziali. Per questo motivo, sono sempre più le amministrazioni e le imprese che adottano un apposito documento denominato Social Media Policy (SMP) che ha l’obiettivo dichiarato di ridurre al minimo i rischi connessi all’utilizzo aziendale dei Social Network”.*

# Informazioni Marittime

---

## Genova, Fincantieri, San Giorgio e Amico in corsa per l'Ente Bacini

È una cordata di tre pezzi grossi della cantieristica a farsi avanti per la gestione di Ente Bacini, la società che gestisce i cinque bacini di carenaggio del porto di Genova gestita dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria occidentale. Fincantieri, San Giorgio del Porto e Amico & Co., tutti insieme, sono gli unici ad essersi fatti avanti – il bando è scaduto lunedì – e rappresentano tutto il know-how possibile: crociere, riparazioni, militare e mega yacht.

**I cinque bacini sono considerati un unico lotto (alcuni di questi si sono occupati della demolizione della *Costa Concordia*, foto in alto). La gara, **lanciata a febbraio** dall'Adsp ligure, prevede 25 anni di concessione, 32 milioni di investimenti e un contratto da 187 milioni che chiede di mantenere il personale attuale. Dei 32 milioni, 11 sono a carico del gestore, il resto tramite finanziamenti pubblici.**

### Comitato “dimezzato”?

FIRENZE – L'ingegner Giovanni “Vanni” Bonadio si è dimesso dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno dopo la segnalazione da parte del sindaco di Livorno su una sua possibile incompatibilità. La decisione, già riferita anche su queste colonne, non ha però ancora portato alla sua sostituzione, che spetta al consiglio regionale della Toscana: e che sembra andare per le lunghe. Di fatto il comitato di gestione di Stefano Corsini risulta oggi composto come membri effettivi dallo stesso presidente, dal direttore marittimo (che però ha molte limitazioni di competenza nel voto) e dal rappresentante del sindaco di Piombino, mentre quello che rappresenta il sindaco di Livorno è in sostanza solo “supplente”.

Per legge, il comitato può ancora deliberare: sul piano della logica operativa però, pur considerando che il voto del rappresentante del sindaco di Livorno ha pieno valore, il comitato risulta sostanzialmente “dimezzato” nella sua rappresentanza ideale, visto che il sindaco di Livorno rivendica a se una carica che non gli è stata riconosciuta e la Regione al momento non c'è. Lavorare in queste condizioni non sembra facile. Comunque, auguri.

# Oltre cento studenti di Livorno in partenza con il progetto CO.S.MO.

LIVORNO – Sono 107, gli studenti livornesi che partecipano con i loro insegnanti al progetto europeo CO.S.MO. di cui la Camera di commercio è capofila. Provengono da tre scuole superiori della città: Liceo Statale Francesco Cecioni, Istituto di Istruzione Superiore Buontalenti – Cappellini – Orlando e Istituto di Istruzione Superiore Vespucci – Colombo. Altri 11 ragazzi provengono dall'Istituto Tecnico Commerciale e per Geometri Giuseppe Cerboni di Portoferraio.

Da sabato prossimo 26 maggio partiranno per l'Europa, suddivisi tra le varie destinazioni previste dal progetto: Francia (Nizza, Perpignan, Parigi), Spagna (Alicante, Malaga, Tenerife), Regno Unito (Portsmouth, Londra), Irlanda (Cork), Creta (Rethymno), Malta (La Valletta), Germania (Berlino), dove svolgeranno un mese di alternanza scuola lavoro presso imprese, associazioni o istituzioni. Il team camerale di CO.S.MO. ha già presentato presso la sede di Livorno il progetto per un incontro preliminare alla partenza, in cui sono stati approfonditi vari aspetti, formativi ed informativi, sulle destinazioni prescelte. CO.S.MO. è un acronimo che sta per Coastal Students' Mobility. Coinvolge il territorio livornese e maremmano, oltre a sette Paesi europei. Sono in tutto 204 studenti delle scuole superiori a svolgere un mese di alternanza scuola lavoro presso aziende europee scelte sulla base delle caratteristiche e delle esigenze della nostra economia locale, con particolare riguardo all'economia del mare. I Paesi coinvolti sono la Francia, la Spagna, il Regno Unito, l'Irlanda, Creta, Malta e la Germania.

“L'alternanza è un percorso di fondamentale importanza che le Camere oggi devono affrontare con impegno ancora maggiore: bisogna sensibilizzare le imprese per far crescere i ragazzi nel confronto con il mondo del lavoro, e dar loro la possibilità di entrarvi, al termine degli studi, con una professionalità vera – commenta il Presidente della Camera di commercio Riccardo Breda – Nel caso del progetto CO.S.MO. l'alternanza scuola lavoro è ancora più significativa perché si svolge nel contesto europeo in cui tra qualche anno i ragazzi potranno trovarsi ad operare”.

# Jindal, domani incontro al ministero Attese novità sul piano industriale

*A Roma con i sindacati anche Giuliani, Rossi, Nardi e Corsini*

ACCIAIERIE, è arrivata ai sindacati la convocazione al ministero dello sviluppo economico per l'illustrazione del piano industriale di Jindal. L'appuntamento è domani alle 13 a Roma. Oltre ai sindacati sono stati invitati il sindaco Massimo Giuliani, il presidente della Regione Enrico Rossi, il dottor Piero Nardi responsabile della procedura Aferpi, il presi-

dente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini. Per Jindal, oltre a Fausto Azzi ci sarà il vicepresidente Arun Maheswari. L'incontro era atteso a Piombino: si potrà finalmente sapere qualcosa di più preciso sulle intenzioni del gruppo indiano anche se, a grandi linee, il piano è già stato annunciato. Proprio ieri sulla home page del sito istituzionale di Jsw Group è

apparsa la notizia in evidenza con una grande foto di un operaio con la tuta blu Aferpi, dell'acquisizione del polo industriale di Piombino.

L'OPERAZIONE, si legge nel sito internet di Jindal, «offre un'opportunità unica per Jsw Steel di stabilire la propria presenza in Italia con l'accesso al mercato euro-

peo dei prodotti lunghi in acciaio speciale. La transazione fornirà inoltre a Jsw un punto d'appoggio per opportunità future nei mercati europei. I laminatoi sul porto di Piombino consentiranno una facile integrazione logistica con le strutture di Jsw situate in India, per la fornitura di billette sostenibili, dedicate e a prezzo di costo e, aiutando Aferpi a riconquistare la redditività nella produzione e nella fornitura dei suoi laminati». Poi Jsw Steel traccia le linee future: «Jsw Steel ha piani a lungo termine per lavorare su un ciclo integrale con la creazione di un forno ad arco elettrico (Eaf) compatibile con l'ambiente, basato su rottami d'ri (preidotto ndr) per rendere l'unità completamente integrata, valutata la fattibilità finanziaria e studi di fattibilità. I laminatoi sul porto (rotale, barre e vergelle) situati a Piombino offrono vantaggi specifici in termini di tempi di consegna, servizio».



**SVOLTA**  
Dopo mesi di trattative finalmente un cambio di passo nel futuro delle acciaierie

### INTORNO AD UN TAVOLO

SINDACO PRESIDENTE DELLA REGIONE E DELL'AUTORITÀ PORTUALE SONO CONVOCATI PER DOMANI AL MINISTERO. PRESENTI PER JINDAL PIERO AZZI E IL VICEPRESIDENTE ARUN MAHESWARI

# Camion in fila ai varchi doganali L'Autorità vuol cambiare le regole

*Convocata conferenza dei servizi per dare soluzione al problema*

A QUALCUNO inizialmente sembrava un problema minore, tra i tanti del porto: ovvero le file ai varchi doganali, con i camion in particolare che fanno le acrobazie in autostrada per guadagnare qualche minuto e poi sono costretti a lunghe attese per poter entrare in porto. Un tema sul quale si sono spesi anche i principali terminal containers, in particolare il Lorenzini che ha finanziato mesi fa il terzo ingresso del varco Galvani, ma senza riuscire a migliorare le cose per carenza di addetti.

EBBENE, adesso il nodo dei varchi viene al pettine. L'Autorità portuale ha convocato per venerdì 25 un'apposita conferenza di servizi con l'intento di studiare con le categorie degli operatori una revisione dei regolamenti. Il presidente Corsini da parte sua ha inoltre fatto assumere - sottolinea la sua segreteria - due interinali proprio da destinare al servizio. Ma secondo gli

operatori si sta procedendo troppo lentamente.

E l'Asamar ieri è intervenuta con una piccata nota con la quale si rileva che alla conferenza di servizi non è stata invitata pur essendo la categoria degli agenti marittimi tra le più interessate al problema.

«A pensar male, diceva Andreotti... - scrive il presidente dell'Asamar, Enrico Bonistalli - quello che preoccupa è la crescente percezione che non si sia nemmeno minimamente consapevoli della natura degli argomenti che si intende trattare, osservata l'omissione dei soggetti che primariamente devono essere coinvolti. Se per la stima reciproca siamo ben oltre il punto di non ritorno - continua la nota dell'Asamar - ci si aspetterebbe, da chi detiene un'autorità amministrativa, senso di precisione e di rispetto nello svolgere il proprio lavoro mantenendo sempre una posizione super partes nei confronti di tutti gli operatori e di tutte le asso-

ciazioni di categoria».

SUL LAMENTATO ritardo del-

le operazioni di controllo ai varchi del porto incidono, secondo gli operatori e anche secondo l'Autorità portuale, carenze di personale sia da parte della dogana che della finanza. Riconosciuta la buona volontà dei comandi, il problema potrebbe avere una soluzione almeno parziale con la prossima entrata in vigore delle normative europee che comportano l'informatizzazione dei permessi.

Un sistema che consentirà a breve - almeno nelle intenzioni - all'autista ancora in viaggio di poter inviare al varco tutti i documenti necessari per via telematica, in modo da presentarsi con tutte le pratiche già svolte ed essere quindi avviato in banchina. Solo un sogno - uno dei tanti che l'informatizzazione spinta promette - o davvero una realtà in arrivo?

Antonio Fulvi

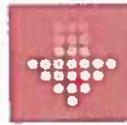
### LA POLEMICA

L'Asamar lamenta di non essere stata invitata al «tavolo»

### L'ATTESA

EMERGE IL PROBLEMA DELLE FILE AI VARCHI DOGANALI CON I CAMION COSTRETTI A FARE LE ACROBAZIE E POI OBBLIGATI A LUNGHE ATTESE PER POTER ENTRARE IN PORTO

**-segue**



**Focus**

### **Il nodo**

**L'Autorità portuale** ha convocato per venerdì 25 un'apposita conferenza di servizi con l'intento di studiare con le categorie degli operatori una revisione dei regolamenti

### **Gli agenti**

L'Asamar preoccupata dalla «crescente percezione che non si sia nemmeno minimamente consapevoli della natura degli argomenti che si intende trattare»

### **Il futuro**

La informatizzazione dei permessi consentirà a all'autista ancora in viaggio di poter inviare al varco tutti i documenti necessari per via telematica



**ASAMAR**  
Il presidente  
Enrico Bonistalli

# Piombino, la grande scommessa

PIOMBINO – C'è stato, fino a ieri, un grande e sotto certi aspetti sorprendente silenzio sul porto di Piombino e le sue chances. Silenzio giustificato solo in parte dalle note difficoltà per il rilancio delle acciaierie, che coinvolge necessariamente anche tutta la logistica alle spalle del porto. Eppure basta guardare l'immagine qui sopra, con gli immensi piazzali e le banchine con fondali fino a 20 metri che sono stati realizzati per "compensazione" al famoso scippo della demolizione della Costa Concordia, per capire che c'è un tesoro in attesa di valorizzazione. E sembra che finalmente la grande scommessa stia per essere vinta. Come noto, ci sono progetti di insediamenti importanti: la General Electric per gli assemblaggi dei suoi mega-statori della Nuova Pignone da spedire in tutto il mondo ha avuto il nulla osta anche dagli organi regionali per interventi che si estendono su 200 mila metri quadri e consistono nella completa infrastrutturazione dell'area e nell'ultimazione della viabilità di accesso alla darsena Nord. Tra le opere previste c'è il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse). La posa delle reti di distribuzione e dei servizi interni, l'allestimento della rete anti-incendio, la realizzazione delle strutture di fondazione dei manufatti principali e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento. Insomma, si parte. L'altro grande progetto riguarda il raggruppamento d'impresе che fa capo alla holding Neri e al cantiere San Giorgio del porto, per un impianto che spazia dalla demolizione di navi obsolete, indispensabile anche per ottemperare alle direttive dell'Unione Europea, al refitting e forse anche alla costruzione di nuove navi. Si è parlato anche della costruzione di un bacino galleggiante per la quale utilizzare i grandi cassoni di sollevamento che servirono a rimettere in galleggiamento il relitto della Concordia, e che sono stati in più riprese trasportati in sito. Qualcuno poi ha anche ipotizzato di utilizzare una parte delle banchine con fondali già a 20 metri – un'eccellenza italiana tra pochi scali – per eventuali operazioni con le grandi navi fullcontainers che non entrano nei porti tirrenici e che potrebbero usare quelle banchine per operazioni di sbarco dei teu destinati a transhipment. Insomma, la grande scommessa sta per partire. E il silenzio che ancora la circonda sembra avere ormai i giorni scontati.

## La portualità italiana tra interessi pubblici e privati /Convegno a Civitavecchia

22 May, 2018

**CIVITAVECCHIA-** *"La portualità italiana, un sistema in equilibrio tra interessi pubblici e privati Il sistema portuale nazionale tra criticità e sfide per il futuro".* E' il tema del convegno in programma oggi pomeriggio a Civitavecchia, ore 17:00 presso la sala "Ivano Poggi" della Compagnia Portuale Civitavecchia.

### Intervengono

Enrico Luciani, presidente Compagnia Portuale Civitavecchia

Le nuove sfide del lavoro portuale: il Portuale Europeo

Nicola Zingaretti, presidente Regione Lazio

Le Istituzioni a protezione della portualità nazionale

Marcello Di Caterina, presidente A.L.I.S.

Porti ed intermodalità sostenibile: best practices nazionali ed internazionali.

Ivano Russo, direttore generale Confetra

I porti e la logistica: i nodi e la rete

Luca Grilli, presidente ANCIP

Verso un modello unico di compagnia portuale

Roberto Rubboli, direttore generale ANCIP

Riforma della governance e "Correttivo porti": i nuovi strumenti della portualità italiana

Marco Filippi, presidente Commissione trasporti del Senato- XVII Legislatura

La sana collaborazione tra politica e cluster marittimo-portuale

Natale Colombo, segretario nazionale FILT CGIL- porti e marittimi

Il pericolo dell'autoproduzione

Francesco Maria Di Majo, presidente AdSP del mar Tirreno Centro settentrionale

La difesa del modello pubblicistico dei porti italiani

Roberta Macii, segretario generale AdSP del mar Tirreno Centro settentrionale

Le nuove AdSP a servizio della portualità nazionale

C.V. Vincenzo Leone, dir. mar. Lazio e comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia

La Capitaneria a sostegno della portualità

Massimiliano Smeriglio, vice presidente Regione Lazio L'importanza della formazione nella portualità del futuro

**MODERA:** Gaudenzio Parenti, Compagnia Portuale Civitavecchia

## Adotta un cannone per il molo San Vincenzo

di Marco Molino

Un miraggio. Che a volte si concretizza e ti sembra di poterlo toccare, ma poi di nuovo svanisce nella nebbia delle speranze vane. Appare così il molo di San Vincenzo visto dalla terrazza della Stazione Marittima del porto di Napoli, dove oggi pomeriggio (ore 18) è in programma un incontro pubblico, un "aperitivo" finalizzato alla raccolta di fondi per recuperare uno dei cannoni ottocenteschi abbandonati lungo la banchina che si protende per quasi due chilometri nel golfo, attualmente inaccessibile per la presenza della Marina Militare.

L'evento è organizzato dall'associazione Friends of Molo di San Vincenzo, che da alcuni anni promuove visite guidate e iniziative per sensibilizzare l'opinione pubblica sul valore storico e architettonico della principale difesa foranea del porto e avviare quel "recupero e risanamento" più volte annunciato allo scopo di restituire il sito alla città. In un primo momento, era prevista una mini traversata in "taxi boat" ([ripetendo l'esperienza del 2015](#)) per raggiungere l'antico molo partendo dal Beverello. "Purtroppo abbiamo dovuto rinunciare al suggestivo approdo - spiega con rammarico Massimo Clemente, presidente dell'associazione -. Ancora una volta siamo costretti a guardare il San Vincenzo da lontano a causa delle mancate autorizzazioni allo sbarco che, di volta in volta, risulta interdetto da veti differenti. Ma il molo è un patrimonio di tutti e avrà un valore simbolico il restauro, con il sostegno del cluster marittimo, di almeno una delle enormi bocche di fuoco oggi in rovina".

La banchina progettata nel 1596 da Domenico Fontana è percorsa da due strade parallele, una interna verso il Beverello dotata di una lunga serie di arconi, l'altra esterna che affaccia sul mare aperto con una cortina muraria costituita da enormi blocchi lavorati in pietra lavica. Proprio lungo questa seconda via, si possono scorgere i cannoni ottocenteschi corrosi dalla ruggine, depositati a terra sotto il muro di contenimento. Autentici pezzi da museo che per qualche tempo erano stati anche utilizzati come bitte di ormeggio. A guardarli che si sfarinano al sole, quasi si rimpiange quella impropria funzione. Ora sono soltanto ferro su pietra. Eppure almeno uno di questi potrebbe tornare a raccontarci la sua storia.

# Boom di navi da crociera nei porti dell'AdSP MAM

BARI – Si arricchisce la stagione crocieristica nei porti dell'Adriatico meridionale. Nei giorni scorsi, a Manfredonia, sono stati programmati nuovi accosti per un traffico che, nello scalo sipontino, si prospetta in significativa crescita. A partire dal 27 luglio, infatti, farà tappa la nave Passenger (Cruise) Ship, Arethusa, a bordo ospita circa 50 passeggeri. Arethusa, prima classificata nel settore delle piccole navi da crociera, toccherà Manfredonia quattro volte.

Inoltre, la società armatrice, la Grand Circle Cruise Line Small Ships Management Limited, ha deciso, di testare Manfredonia, quale meta crocieristica, anche con l'altra ammiraglia: l'Artemis, per la quale sono stati programmati 6 scali, a partire da giovedì 2 agosto. Nave gemella di Arethusa, anche Artemis appartiene alla classe lusso, lunga 60 metri è tra le migliori della categoria "boutique", caratterizzata da piccola stazza ma dotata di 26 lussuose cabine per un numero contenuto di passeggeri.

"Con i nuovi approdi programmati, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi, nei nostri porti raggiungiamo il record di ben 300 approdi. Un risultato considerevole, frutto di un significativo lavoro di promozione del territorio e di un'intelligente opera di infrastrutturazione dei nostri scali, che vantano, anche, un sistema di servizi efficiente e apprezzato." "La presenza di ben due santuari, venerati e conosciuti in tutto il mondo cattolico, costituisce per Manfredonia un ulteriore appeal sul quale dobbiamo puntare per attrarre sempre più le piccole navi da crociera lusso."

Nell'Ente portuale, intanto, si sta lavorando per l'allestimento della stagione 2019. La Grand Circle ha già confermato il proprio interesse per Manfredonia, comunicando di aver messo in programmazione circa 24 scali.

# Il Natilus

---

## Uno strumento operativo per la nautica da diporto

BARI – E' un interessante libro da tenere sulla scrivania, anzi a portata di mano, per chi volesse completare la propria conoscenza e competenza come "perito navale e nautico" e non solo. Parliamo del primo libro "commentario" della nuova legge del Codice della Nautica da Diporto, edito da Libellula Edizioni e scritto con grande professionalità dall'Avv. Roberta Caragnano. L'ultima riforma del Codice della Nautica da Diporto è contenuta nel D.lg. n. 229 del 3.11.2017. e i commenti riguardano anche la legge delega n. 167/2015, la legge n. 2015/2017 e la legge di Bilancio 2018.

Con questa nuova riforma, la Nautica da diporto diventa "maggiore" e contempla una sua autonomia nell'esercizio della navigazione da diporto, sia quella commerciale, sia quella per "plesure".

La Prof.ssa Roberta Caragnano, Avvocato giuslavorista e Direttore Scientifico Responsabile della Collana Diritto del lavoro, Commerciale e della Navigazione, ha evidenziato la specificità e la complessità di un dipartimento del nostro Diritto, quello navale e nautico, che tutti aspettavamo da anni, sia professionisti della struttura della navigazione, come scienza, sia per gli appassionati del mare e del suo ampio orizzonte, compreso quello del turismo nautico. Devo dire che il commentario si legge e si consulta agevolmente, soprattutto con una linearità dovuta alla sua didattica delle unità esposte nel libro.

Si tratta di unità legislative riguardanti l'ambiente marino e le norme per la sua protezione; la sicurezza della navigazione nell'accezione moderna di security e di safety, normata dalle convenzioni internazionali IMO per la salvaguardia della vita umana in mare. Sportelli telematici per i diportisti, registro telematico delle imbarcazioni da diporto e del registro dei titolari di patenti nautiche.

Non si trascuri la normativa sulle scuole nautiche e centri di formazione nautica: troppi in Italia e a volte anche troppo superficiali, dal sapore casalingo, e non tutti accreditati per legge, senza considerare le nuove normative internazionali per acquisire le competenze e la professionalità per essere uno skipper o hostess di bordo di uno yacht (STCW). Non si vuole comprendere che si può essere istruttori anche se si possiede una patente nautica, o essere socio di associazioni nautiche, ma per essere docenti di tali discipline occorre una formazione universitaria con una abilitazione specifica in navigazione. Il libro è testimone di una visione completa del nuovo assetto giuridico della Nautica da Diporto.

Competenze espresse anche nella prefazione del presidente del Distretto Pugliese della Nautica, Dott. Giuseppe Danese, e nella premessa del Prof. Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Un grazie all'Avvocato Roberta Caragnano per il suo impegno in questo settore.

Gioia Tauro, è giunto dalla Polonia a febbraio scorso

## Scanner antidroga al porto installato ma ancora inattivo

Alfonso Naso reggio calabria Arrivato a febbraio scorso ma al momento non ancora funzionante. Lo scanner anti-droga al porto di Gioia Tauro è inattivo. Il "sistema di ispezione scanner mobile" fornito da un gruppo di imprese internazionali particolarmente specializzate nel settore è rimasto un bel poco di tempo impacchettato e nei giorni scorsi è stato sottoscritto il passaggio dall' **Autorità Portuale** all' Agenzia delle Dogane con un protocollo d' intesa. Secondo spifferi che giungono dal porto il macchinario avrebbe dei problemi nel software ma l' Authority smentisce seccamente dicendo che il dispositivo entrerà in funzione dopo che la Prefettura di Reggio Calabria avrà dato l' ok finale all' utilizzo essendo un apparecchio a raggi "x". Fatto sta che per il momento è fermo. Lo scanner servirà a velocizzare la fluidità del transito. Grazie, infatti, alla sua elevatissima capacità di controllo, che ispeziona qualunque tipologia di merce all' interno dei container, sarà possibile rispondere all' esigenza di sicurezza richiesta allo scalo. Allo stesso tempo, si potrà garantire un' accelerazione dei flussi operativi interni al porto, ricercati dal mercato che è in costante evoluzione.

La gara per la fornitura dello scanner era stata aggiudicata nel mese di dicembre del 2016 ad un' associazione temporanea di imprese per un importo complessivo di 1.501.800 euro e alla fine di marzo del 2017 era stato sottoscritto il relativo contratto con lo stesso gruppo di imprese nazionali e straniere. A fine ottobre scorso l' impresa ha comunicato che la sofisticata apparecchiatura aveva chiesto, tra l' altro, l' **autorizzazione** al trasferimento del nuovo scanner mobile dallo stabilimento Nuctech di Varsavia (Polonia) al porto di Gioia Tauro.

I costi di tutte le operazioni sono stati a carico dell' **Autorità** portuale e il commissario straordinario Andrea Agostinelli e il direttore dell' Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro, Domenico Frisario, hanno sottoscritto l' 8 maggio scorso il protocollo d' intesa di consegna, in comodato d' uso gratuito, dello scanner mobile ispettivo tra l' **Autorità** portuale di Gioia Tauro e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei prossimi giorni, però, dovrebbero esserci novità ma intanto la sofisticata apparecchiatura che è di ultima generazione non può essere usata. Quando sarà in funzione aumenterà la potenzialità dei

controlli e ne velocizzerà le attività.

AL FONSO NASO

## Addio contenzioso porto di Olbia, accordo Authority-Cipnes

Braccio di ferro di 11 anni per la ripartizione delle aree

Addio vecchio e lungo contenzioso - durato undici anni - tra l'ex Autorità portuale del nord Sardegna e il Cipnes, Consorzio industriale provinciale nord est Sardegna, per la ripartizione delle aree e dei fabbricati davanti al mare a Olbia.

Sottoscritto un atto di transazione: ora c'è una nuova delimitazione demaniale che mette d'accordo tutte le parti.

Oggetto del contendere, i limiti demaniali marittimi stabiliti nel Porto Cocciani nel mese di aprile del 2005, che escludevano dal possesso del Consorzio Industriale i fabbricati ed alcune aree destinate a piazzali dello scalo industriale olbiese, successivamente poste sotto sequestro nel 2006 ed affidate in custodia giudiziaria all'Autorità Portuale.

L'accordo prevede il ritiro delle cause, con la rinuncia a qualsiasi azione risarcitoria e, soprattutto, all'avvio di una nuova delimitazione demaniale e quindi alla ripartizione delle reciproche competenze su immobili e spazi portuali. Processo, quest'ultimo, che, sulla base della transazione, proseguirà col passaggio al tavolo della commissione - composta da Capitaneria di Porto, Provveditorato alle Opere Pubbliche e Agenzia del Demanio - per la nuova delimitazione.

"Quello con il Cipnes - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale Massimo Deiana - non sarà il primo ed unico atto volto a superare situazioni di stallo amministrativo.

Questo accordo è l'apripista per la soluzione degli altri contenziosi in essere con il Cacip e con il Consorzio Industriale di Oristano. È nostro intendimento risolverli tutti con buon senso e ragionevolezza, evitando, in futuro, di impegnare l'Ente in procedimenti lunghi, onerosi e dagli esiti incerti, sempre tenendo fermo l'obiettivo principale di dare all'intero sistema dei porti sardi maggiore serenità e certezze operative". (ANSA).

### Fine del contenzioso fra ex Autorità di Olbia e Cipnes

Firmato atto di transazione che conclude un iter lungo 11 anni

OLBIA – Si conclude con la sottoscrizione di un atto di transazione e l'avvio di una nuova delimitazione demaniale condivisa, il contenzioso tra Cipnes e l'ex Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci. I presidenti dell'AdSp e del Consorzio Industriale, Massimo Deiana e Mario Gattu, il direttore marittimo di Olbia, Maurizio Trogu ed il responsabile della direzione regionale dell'Agenzia del Demanio, Giovanni Zito, hanno completato il complesso iter di sottoscrizione dell'accordo che porta ad una pacifica conclusione di un contenzioso lungo undici anni.

Oggetto del contendere, i limiti demaniali marittimi stabiliti nel Porto Cocciani nel mese di Aprile del 2005 – che escludevano dal possesso del Consorzio Industriale i fabbricati ed alcune aree destinate a piazzali dello scalo industriale olbiese, successivamente poste sotto sequestro nel 2006 ed affidate in custodia giudiziaria all'Autorità portuale.

A distanza di oltre dieci anni e con una sentenza ancora pendente al Tribunale Civile di Cagliari, quindi, si giunge al comune accordo per il ritiro delle cause, con la rinuncia a qualsiasi azione risarcitoria e, soprattutto, all'avvio di una nuova delimitazione demaniale e, dunque, alla ripartizione delle reciproche competenze su immobili e spazi portuali.

Processo, quest'ultimo, che, sulla base della transazione, proseguirà col passaggio al tavolo della commissione – composta da Capitaneria di porto, Provveditorato alle Opere Pubbliche e Agenzia del Demanio – per la nuova delimitazione.

“La definizione dell'atto di transazione pone fine ad un contenzioso lungo ed oneroso per i due Enti – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp – Abbiamo ritenuto, di comune accordo, di giungere ad una conclusione equa e di buon senso per le parti e, soprattutto, di porre fine ad ulteriori spese legali e carichi di lavoro straordinari per la struttura. Sono certo che, nel passaggio successivo a questo accordo, la commissione incaricata di stabilire la nuova delimitazione saprà saggiamente addivenire ad una ridefinizione delle reciproche competenze sul porto, in modo tale da valorizzare al meglio l'attività di ciascun Ente”.

Quello con il Cipnes, però, non sarà il primo ed unico atto volto a superare situazioni di stallo amministrativo.

“Questo accordo – conclude Deiana – è l'apripista per la soluzione degli altri contenziosi in essere con il Cacip e con il Consorzio Industriale di Oristano. È nostro intendimento risolverli tutti con buon senso e ragionevolezza, evitando, in futuro, di impegnare l'Ente in procedimenti lunghi, onerosi e dagli esiti incerti, sempre tenendo fermo l'obiettivo principale di dare all'intero sistema dei porti sardi maggiore serenità e certezze operative”.

Sviluppo delle attività commerciali legate al waterfront

## Porto, banchina XX Luglio Nubi sul completamento

*Lavori non ancora ripresi, eppure la variante è stata approvata e le somme necessarie sono state impegnate*

Milazzo Febbraio, marzo, aprile ed ora maggio. E in via XX Luglio tutto continua a rimanere fermo.

Quella che ormai da tempo avrebbe dovuto essere la banchina principale per l'attracco delle navi, resta solo una grande area abbandonata ricolma di terra e con l'erba che è cresciuta a tal punto da richiedere un intervento di bonifica.

Eppure la variante attesa da tempo è stata approvata, i soldi ci sono - sono stati impegnati un altro milione e 200 mila euro - ma la consegna delle opere per far ripartire il cantiere continua a slittare. E i bene informati assicurano che non se ne parlerà prima di settembre. I più pessimisti invece ritengono che alla fine si debba procedere ad una nuova gara per le difficoltà dell'attuale che a causa del lungo periodo di inattività del cantiere sarebbe andata incontro a problemi. Da Messina nessuna notizia ufficiale. L'Autorità portuale dopo aver comunicato, due mesi addietro, che la situazione si era sbloccata e si stava definendo il rapporto con la ditta non ha detto più nulla.

Silenzio dall'Autorità portuale, silenzio dalla direzione dei lavori, ma anche silenzio da parte degli amministratori locali. Ogni tanto in aula consiliare qualche intervento "mordi e fuggi", ma nessuna presa di posizione forte su quella che dovrebbe essere un'opera strategica per il porto di Milazzo.

La sensazione - vorremmo essere smentiti subito - è che lo stop potrebbe essere ancora lungo. Sarebbe opportuno che l'Amministrazione alla luce dei nuovi rapporti instaurati, come ha sottolineato in questi giorni l'assessore Carmelo Torre, facesse sentire la propria voce nei confronti dell'Autorità portuale che sino ad ora si è limitata ad alcune rassicurazioni in sede di Comitato. Anche perché parliamo di un'opera che risale ormai a quasi un decennio e che ha sommato problemi su problemi. Non va dimenticato infatti che prima di questa vicenda del mancato drenaggio della banchina che rende impossibile la copertura, c'era stato lo stop determinato dal piano di monitoraggio ambientale da parte dell'Ispra. Un'opera complessa che già risente delle complicazioni procedurali derivanti dal fatto che le aree di Milazzo ricadono in zona Sin, soggetta a particolare di prescrizioni di tipo ambientale. Ma questo non può essere un alibi perpetuo. E così oggi - come sottolineato anche dal Comitato Grande porto - il

## -segue

---

porto mamerlino ha un numero di approdi inferiori rispetto alla fase antecedente all' adesione all' **Autorità portuale di Messina**.

Si sperava nel molo XX Luglio ma tutto è fermo. Nessun intervento è stato effettuato per il dragaggio del porto con la conseguenza che a causa del basso pescaggio le navi sono costrette ad allibare al molo foraneo prima di poter scaricare alla banchina commerciale.

Con ulteriori costi.(r.m.)

COMMISSIONE DI GARANZIA. È troppo lungo e non prevede i servizi minimi garantiti

## Portuali siciliani, stop allo sciopero indetto a partire da sabato

O OO Non prevede i servizi minimi garantiti ed è troppo lungo. Lo sciopero regionale dei portuali, in programma da questo sabato con due blocchi di 72 ore ciascuno e a un giorno di distanza l' uno dall' altro, è stato bocciato dalla Commissione di garanzia dell' attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Il commissario delegato, Alessandro Bellavista, ha comunicato ieri in via d' urgenza ai sindacati la violazione di tre regole. Bellavista ha invitato quindi Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a «riformulare la proclamazione in conformità alla legge ed alle discipline di settore».

Le tre sigle sindacali avevano indetto un primo stop a tutte le operazioni portuali negli scali porti siciliani, dalla mezzanotte di sabato 26 alla mezzanotte del 28 maggio, e in caso di mancata risposta, un bis sempre di 72 ore dal 30 maggio al primo giugno. Lo sciopero riguardava i lavoratori portuali addetti alle navi riconducibili alla compagnia Caronte & Tourist. Al centro della protesta, infatti, c' è la decisione della compagnia di navigazione di espletare in autoproduzione le operazioni di rizzaggio e derizzaggio al porto di Milazzo. Si tratta di alcune operazioni di carico a bordo delle navi che spetterebbero ai lavoratori portuali. Una compagnia può però svolgerle con i propri marittimi, su autorizzazione dell' Autorità portuale, a patto che rispetti alcuni obblighi.

Ieri è arrivato quindi lo stop allo sciopero indetto da questo fine settimana e che metteva a rischio molti collegamenti. Secondo il commissario Bellavista, le modalità della protesta commettono una «violazione della regola della durata massima e della rarefazione oggettiva» (il cosiddetto sciopero a pacchetto). Il provvedimento rileva anche una «mancata previsione dei servizi minimi da garantire», viste le regole vigenti per gli scioperi nel settore marittimo. ( \*PPM\*) Il Segretario Generale ed il personale tutto dell' Assemblea regionale siciliana partecipano al dolore della Sig.ra Aglaia Vitrano per la scomparsa del padre Sig.

GIUSEPPE VITRANO Palermo, 23 maggio 2018 Ventisei anni fa morivano nella Strage di Capaci GIOVANNI FALCONE FRANCESCA MORVILLO ROCCO DICILLO ANTONIO MONTINARO VITO SCHIFANI Con il loro sacrificio tracciarono la strada da percorrere per realizzare una società

## - segue

---

democratica e libera dalla prevaricazione mafiosa, consegnandoci il massimo esempio di lealtà e coraggio.

La Fondazione Falcone con le nuove generazioni e i cittadini onesti li onora con riconoscenza.

Una Santa Messa sarà celebrata oggi alle ore 19,00 nella Chiesa di San Domenico a Palermo.

Palermo, 23 maggio 2018 Il Presidente della Corte di Appello, il Procuratore Generale della Repubblica, i Magistrati tutti degli Uffici giudiziari del Distretto di Palermo, unitamente al Personale delle Cancellerie e Segreterie giudiziarie, nel XXVI anniversario della strage mafiosa in cui persero la vita ricordano con animo commosso il Loro generoso impegno fino all' estremo sacrificio per l' affermazione dei valori supremi di giustizia e legalità.

Il Consiglio dell' Ordine degli Avvocati e l' Avvocatura Palermitana ricordano, nel 26° anniversario della strage, i martiri di Capaci.