



## Primo piano:

- **Assoporti a Toninelli: "Sloccate Messina e Gioia Tauro"**  
(Informazioni Marittime, Borda Italiana, Informare, Seareporter, Messaggero Marittimo, Agenzia Nova)
- **Porti nel mirino UE (Il Piccolo)**

## Dai Porti:

### Genova:

- "...tre giorni di sciopero al porto..."  
(Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo)
- "...Global Rail Freight Conference..." (Corriere Marittimo)
- "...Delegazione cinese della CCCC ..." (Messaggero Marittimo)
- "...44 mila carri nei primi mesi..." (Ansa)
- "...sottosegretario Rixi ha fatto visita alla Direzione Marittima..."  
(Ferpress)

### Livorno:

- "...Ancora insoluti i tre grandi temi..."  
(Messaggero Marittimo, La Gazzetta Marittima)
- "...interporto Vespucci il CdA in attesa per metà settembre..."  
(La Gazzetta Marittima)
- "...Becce interviene sui licenziamenti "Alp" ..." (Messaggero Marittimo)
- "...Progetto GNL facile ..." (La Gazzetta Marittima)

### Civitavecchia:

- "...Cpc, un link per la sicurezza sul lavoro..."  
(Civonline, L'Informatore Navale)
- "...Nasce a Marsiglia l'associazione Med Ports ..." (Civonline)

### Napoli:

- "...avviano contatti con Autorità e principale compagnia marittima israeliana..." (L'Informatore Navale)
- "...Vie del mare..." (Roma)

### Taranto:

- "...nuovo regolamento per il servizio di pilotaggio..."  
(L'Informatore Navale)

### Messina:

- "...vertice per sbloccare 300 milioni..." (Giornale di Sicilia)

### Palermo:

- "...Sinbergia porto città..." (Giornale di Sicilia)

### Augusta:

- "...lavoratori portuali di nuovo in agitazione..."  
(Siracusa Live, Web Marte, La Sicilia)
- "...Nuove infrastrutture portuali e moderna rete di trasporti..."  
(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, La Sicilia, Web Marte)

**Assoporti**

Associazione Porti Italiani

Data  
29,30 GIUGNO  
1,2 LUGLIO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



**Rassegna stampa**



# INDICE

---



## Focus:

- **Porti Chiusi**
- **ZeZ**

**Altre notizie di porti italiani**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

**L'avvisatore Marittimo 1 luglio 2018**

**Notiziario C.I.S.Co**

# Informazioni Marittime

---

## Assoporti a Toninelli: "Sbloccate Messina e Gioia Tauro"

I porti di Messina e Gioia Tauro «hanno necessità di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire sviluppo e competitività». L'associazione dei porti italiani interviene, attraverso il suo presidente Zeno D'Agostino, sugli unici due porti – e i relativi punti di approdo minori – ancora senza un'Autorità di sistema portuale, il nuovo istituto che dal 2016, [con la riforma dei porti](#) (d. leg. [169/2016](#)), gestisce 57 porti con 15 authority.

D'Agostino chiede un «intervento urgente» del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, «per giungere ad una soluzione». «Gioia Tauro, ad esempio, rappresenta – conclude D'Agostino - un hub per il trasbordo di contenitori importante nell'area del Mediterraneo e non può più rimanere in uno stato di commissariamento».

# Borsa Italiana

---

## **PORTI: ASSOPORTI A TONINELLI, DECIDA SU AUTORITA' GIOIA TAURO E MESSINA**

"Vanno gestiti con pieni poteri, stop a commissariamento" (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 29 giu - L'Associazione dei Porti Italiani interviene, attraverso il suo presidente Zeno D'Agostino, sul nodo ancora da sciogliere nelle Autorita' di Sistema Portuale istituite con il decreto legislativo n.169 del 2016, chiedendo un intervento urgente del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, per giungere ad una soluzione relativamente alle Autorita' Portuali di Gioia Tauro e di Messina

"I porti in questione hanno necessita' di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire il loro sviluppo e la loro competitivita'. Gioia Tauro, ad esempio, rappresenta un hub per il transbordo di contenitori importante nell'area del Mediterraneo e non puo' piu' rimanere in uno stato di commissariamento", ha dichiarato D'Agostino.

# Informare

---

**D'Agostino (Assoporti) chiede al neo ministro Toninelli di prendere una decisione sull'accorpamento delle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Messina**

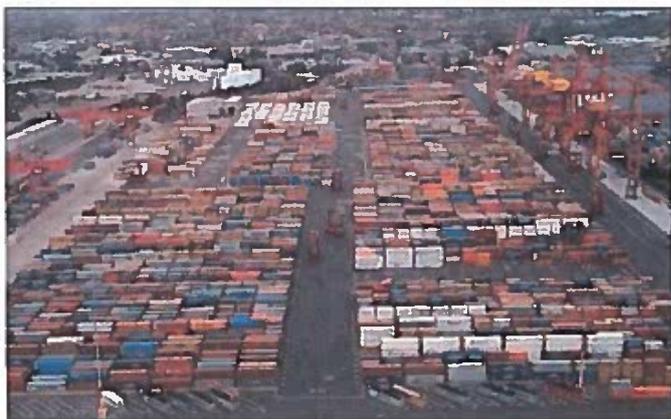
*«I porti in questione - ha spiegato - hanno necessità di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire il loro sviluppo e la loro competitività»*

Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, ha chiesto al neo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, di intervenire per sbloccare la procedura di accorpamento delle Autorità Portuali di Gioia Tauro e di Messina, unificazione degli enti che è stata decisa dalla normativa di riorganizzazione dei porti introdotta nell'estate del 2016 e che prevede la costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, con sede a Gioia Tauro, nuovo ente che avrà giurisdizione sui porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria.

Contro questo accorpamento si è schierata gran parte della classe politica di Messina. Il no alla fusione faceva parte anche del programma del candidato sindaco di Messina, Cateno De Luca, che nei giorni scorsi ha vinto le elezioni amministrative. Rivolgendosi agli elettori De Luca, aveva denunciato che, con il decreto sui porti, Messina ha subito lo scippo della autonomia dell'Autorità Portuale e, riferendosi alle differenze tra i due scali portuali («Gioia Tauro è un porto transhipment, dove approdano le navi che trasportano i grossi container prima di essere reindirizzati verso altre mete», «Messina invece è un porto con una caratteristica unica, che costituisce la porta di ingresso del Mediterraneo ed il punto di passaggio obbligato per i traffici commerciali, per le rotte turistiche e per l'attraversamento dello Stretto»), ha proposto che Messina ottenga il riconoscimento della sede di Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Per risolvere l'impasse il presidente di Assoporti ha chiesto un intervento urgente del ministro: «i porti in questione - ha spiegato D'Agostino - hanno necessità di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire il loro sviluppo e la loro competitività. Gioia Tauro, ad esempio, rappresenta un hub per il trasbordo di contenitori importante nell'area del Mediterraneo e non può più rimanere in uno stato di commissariamento».

### IL Presidente Zeno D'Agostino al Ministro Delrio: Urge una decisione sulle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Messina



**Roma, 29 giugno 2018** - L'Associazione dei Porti Italiani interviene, attraverso il suo Presidente Zeno D'Agostino, sul nodo ancora da sciogliere nelle Autorità di Sistema Portuale istituite con il decreto legislativo n.169 del 2016, chiedendo un intervento urgente del Ministro Delrio per giungere ad una soluzione relativamente alle Autorità Portuali di Gioia Tauro e di Messina.

“I porti in questione hanno necessità di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire il loro sviluppo e la loro competitività. Gioia Tauro, ad esempio, rappresenta un *hub* per il trasbordo di contenitori importante nell'area del Mediterraneo e non può più rimanere in uno stato di commissariamento, “ ha dichiarato D'Agostino.

## Nota Assoporti su Gioia Tauro e Messina

L'Associazione dei porti italiani si rivolge a Toninelli per sciogliere la questione sulle Autorità portuali

ROMA – Assoporti ha inviato un comunicato sulla “vecchia” questione delle Autorità portuali di Gioia Tauro e Messina.

“L'Associazione dei porti Italiani interviene, attraverso il suo presidente Zeno D'Agostino, sul nodo ancora da sciogliere nelle Autorità di Sistema portuale istituite con il decreto legislativo n.169 del 2016, chiedendo un intervento urgente del ministro per giungere ad una soluzione relativamente alle Autorità portuali di Gioia Tauro e di Messina.

“I porti in questione hanno necessità di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire il loro sviluppo e la loro competitività. Gioia Tauro, ad esempio, rappresenta un *hub* per il trasbordo di contenitori importante nell'area del Mediterraneo e non può più rimanere in uno stato di commissariamento, “ ha dichiarato D'Agostino.”

Era stato il ministro Delrio a decidere sulla questione, una faccenda controversa che vede la presenza di alcune norme nello statuto della Sicilia, regione autonoma, contrastanti con quelle statali.

L'amministrazione locale avrebbe voluto che il porto dello Stretto andasse a riunirsi con gli altri due scali siciliani, Catania o Palermo, piuttosto che con quello di Gioia Tauro.

Fatto sta che è proprio quest'ultimo, a pagarne le conseguenze più gravi.

Lo stop di questa situazione poco delineata sta facendo perdere traffici importanti al porto calabro, il più importante a livello italiano nel settore del movimento di container.

## Speciale infrastrutture: Assoportì a Toninelli, urgente decisione su Autorità portuali di Gioia Tauro e Messina

Roma, 29 giu 18:30 - (Agenzia Nova) - L'Associazione dei Porti Italiani (Assoportì) interviene, attraverso il suo presidente Zeno D'Agostino, sul nodo ancora da sciogliere delle Autorità di sistema portuale istituite con il decreto legislativo n.169 del 2016, chiedendo un intervento urgente del ministro per giungere ad una soluzione relativamente alle Autorità portuali di Gioia Tauro e di Messina. Lo rende noto un comunicato di Assoportì. "I porti in questione hanno necessità di essere gestiti con pienezza di poteri per garantire il loro sviluppo e la loro competitività. Gioia Tauro, ad esempio, rappresenta un hub per il trasbordo di contenitori importante nell'area del Mediterraneo e non può più rimanere in uno stato di commissariamento", ha dichiarato D'Agostino. (Com) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

### Porti nel mirino Ue: l' Italia prepara la difesa

*Il presidente Assoportri Zeno D' Agostino: «Ecco perchè il nostro sistema di tassazione non costituisce aiuto di Stato»*

TRIESTE È arrivata a Roma il 30 aprile scorso la lettera della Commissione di Bruxelles composta da 14 pagine che intima agli scali il pagamento delle tasse perchè equiparati a imprese. In questi giorni dovrebbe partire la risposta motivata dell' Italia ai rilievi dell' Ue. In ballo ci sono cifre importanti. Le concessioni e le autorizzazioni pesano per il 50% dei bilanci delle Authority per un valore che si aggira intorno ai 100 milioni di euro, in base alle entrate del 2016. Secondo Bruxelles le operazioni delle infrastrutture portuali costituiscono un' attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all' imposta societaria così come i privati. Ma i porti italiani devono pagare le tasse? Il presidente di Assoportri (e dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che comprende Trieste), Zeno D' Agostino , in un intervento pubblicato sul sito della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) contesta quello che l' Ue nel suo dossier considera come un «ingiustificabile vantaggio selettivo capace di falsare la concorrenza e di incidere sul commercio all' interno dell' Unione». Le tasse portuali devono assoggettarsi alle imposte sui redditi? Secondo D' Agostino l' Ue nella sua posizione ricalca "in modo pedissequo e livellante" posizioni già assunte in altri Paesi nonostante il sistema italiano di tassazione sia «profondamente differente da quello applicato in altri Stati membri». A luglio dell' anno scorso la Commissione aveva infatti già chiesto a Francia e Belgio di mettere fine alle esenzioni fiscali per i loro porti, e lo stesso era avvenuto a gennaio 2016 per l' Olanda, a cui era stato chiesto di abolire le esenzioni dall' imposta sulle società per i suoi sei porti, non solo per le imprese private ma anche per quelle pubbliche. Per il presidente dell' Associazione porti italiani ci sono profonde differenze fra i casi di Francia, Belgio e Paesi Bassi e l' Italia: per questo i rilievi della Commissione Ue muovono da presupposti «scorretti». La difesa dell' Italia, nella analisi di D' Agostino, dimostrerà che il regime di tassazione delle Authority nell' ordinamento italiano «non solo non concede alcun vantaggio selettivo, ma non rientra neppure nel campo applicativo della sezione sugli aiuti di Stato prevista dai trattati dell' Ue. Le regole in materia di aiuti di Stato si applicano esclusivamente alle imprese, mentre nell' ordinamento italiano le Authority - a differenza di altri paesi europei - «non sono imprese ma enti pubblici non economici». Le Authority italiane, spiega nel suo intervento D' Agostino, «non solo non offrono beni e servizi su alcun mercato ma non sono titolate a determinare autonomamente l' importo della tassa (il canone demaniale) che riscuotono per conto dello stato proprietario».-

PIERCARLO FIUMANÒ

## Informazioni Marittime

---

### Tre giorni di sciopero al porto di Genova

Camion fermi al porto di Genova, dal 12 al 14 luglio. Gli autotrasportatori, riuniti nei sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, hanno proclamato lo sciopero dei lavoratori che trasportano con mezzi pesanti i container.

**Il problema, spiegano le associazioni di categoria, non sono unici per il porto di Genova: le lunghe attese per caricare o scaricare la merce, una congestione che si ritrova lì come a Napoli o a Livorno. Per il capoluogo ligure la zona nevralgica sono il terminal Vte-Psa di Pra'. Allo sciopero dei tre sindacati si aggiunge quello di Trasportounito, dal 12 al 17 luglio.**

Spiegano in una nota comune Leonardo Cafuoti, Mirko Filippi e Giovanni Ciaccio di Filt-Cgil, Fit-Csil Reti e Uiltrasporti: «I tempi di attesa sono sempre più onerosi. Inoltre abbiamo avanzato più di una richiesta di responsabilità sulla pulizia dei contenitori che viene posta in carico agli autisti, sulla sicurezza dei container non accatastati correttamente che non garantiscono l'incolumità dell'autista e sull'assenza di servizi igienici e area ristoro».

# The Medi Telegraph

---

## Vte, sospeso lo sciopero del 2 luglio

Genova - Lo sciopero del Vte annunciato per il 2 luglio è sospeso. Lo ha annunciato la rappresentanza sindacale del terminal al termine di un incontro con i vertici dell'Autorità portuale. Lo sciopero era stato proclamato in segno di protesta per l'aggressione da parte di un camionista di un dipendente del terminal.

Una situazione di esasperazione che sarebbe stata generata dai tempi di attesa sempre più lunghi imposti agli autotrasportatori, diretto effetto del gigantismo navale che ingolfa l'attività operativa dei terminal portuali. La Rsu aveva subito chiesto «una soluzione immediata e definitiva con un incontro» presso l'Autorità di sistema portuale «con tutti gli esponenti delle autorità cittadine preposte alla sicurezza».

Nel comunicato sindacale veniva ricordata la tragedia del 26 marzo, e il conseguente sciopero, quando l'autotrasportatore Eugenio Fata, 60 anni, morì travolto da un altro Tir in attesa di poter operare al Vte. Il Vte di Genova-Pra' è il più importante terminal di transito import-export dei container in Italia.

## Allo studio un link tra il Vte e Basilea

Genova - Un grande distributore svizzero ha chiesto di utilizzare un treno blocco per spostare sul porto di Genova un importante traffico di merce. A gestire la formazione del treno (settimanale e collegato con Basilea) sarà il terminal Vte, per la prima volta da operatore multimodale.

I colloqui fra le controparti sono ancora preliminari, ma secondo fonti il Vte, per operare il treno, avrebbe coinvolto Captrain per la tratta italiana e Bls Cargo per quella elvetica.

## Porti: Genova, tir fermi per sciopero dal 12 al 14 luglio

Filt, Fit e Uiltrasporti, attese sempre più lunghe per caricare

(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - Gli autisti dei tir che trasportano i contenitori in entrata e in uscita dal porto di Genova si fermeranno dal 12 al 14 luglio. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato lo sciopero dei lavoratori dei trasporti del settore container dopo che gli impegni per ridurre le lunghe attese per caricare e scaricare la merce soprattutto al terminal Vte-Psa di Pra', sono rimasti inapplicati. "I tempi di attesa sono sempre più onerosi - spiegano Leonardo Cafuoti, Mirko Filippi e Giovanni Ciaccio di Filt-Cgil, Fit-Csil Reti e Uiltrasporti -. Inoltre abbiamo avanzato più di una richiesta di responsabilità sulla pulizia dei contenitori che viene posta in carico agli autisti, sulla sicurezza dei container non accatastati correttamente che non garantiscono l'incolumità dell'autista e sull'assenza di servizi igienici e area ristoro".

Lo sciopero dei lavoratori si sovrapporrà al fermo dei servizi al terminal Vte-Psa proclamato da Trasportounito, una delle sigle che rappresentano le imprese di autotrasporto, dal 12 al 17, con il rischio di un blocco totale del porto di Pra' per tre giorni.

# Corriere Marittimo

---

## Global Rail Freight Conference: "Trasporto marittimo spina dorsale dell'economia mondiale"

**GENOVA** - La **Global Rail Freight Conference**, arrivata alla VI<sup>o</sup> edizione, si è riunita a Genova con tre giornate di conferenze dal 26 al 28 giugno, organizzata da **Ferrovie dello Stato Italiane** e **Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)**. Al centro dei dibattiti: la **valorizzazione** e l'incremento dei **collegamenti fra la rete ferroviaria nazionale e i porti italiani, lo sviluppo dei servizi intermodali per facilitare, attraverso i Corridoi TEN-T, lo scambio di merci con l'Europa**. La scelta di **Genova** come location è particolarmente simbolica perché rappresenta il **principale Corridoio merci europeo e porta Sud d'accesso del Corridoio TEN-T Reno-Alpi**.

In apertura dei lavori **Renato Mazzoncini**, amministratore delegato e direttore generale di **FS Italiane** ma anche presidente di UIC, ha spiegato: *"Lo sviluppo di un sistema di trasporto merci su rotaia integrato, uno dei pilastri del Piano industriale 2017-2026 di FS Italiane, è la priorità per favorire gli scambi commerciali fra l'Europa e il mondo. Per questo sono molto importanti i 30 miliardi di euro messi a disposizione del programma **Connecting Europe Facility (CEF)** dell'Unione Europea per il periodo **2021-2027**. Fondi che serviranno a migliorare a livello continentale l'interoperabilità delle infrastrutture ferroviarie nazionali. Altro fattore determinante è l'installazione del sistema tecnologico **European Rail Traffic Management System (ERTMS)** su tutti i Corridoi TEN-T per renderli percorribili, senza soluzione di continuità, da tutte le imprese ferroviarie"*.

**Nel mondo oltre il 70% delle merci si muovono via mare e il trasporto marittimo è diventato la spina dorsale dell'economia mondiale. L'Italia con i suoi porti ha accesso a circa il 20% delle merci scambiate globalmente, in transito sul Mar Mediterraneo che è esteso solo per l'1% della superficie navigabile mondiale. Nei porti italiani arrivano prevalentemente merci dall'estremo Oriente destinate ai Paesi europei. Per questo lo sviluppo dei Corridoi TEN-T (Reno-Alpi, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico) insieme al potenziamento del sistema ferroviario nazionale e di quello portuale sono fondamentali per rendere l'Italia un centro logistico di primaria rilevanza e nevralgico per l'Europa.**

Dei 15 porti strategici nazionali, attualmente sono connessi alla rete ferroviaria nazionale quelli di Ancona, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia. **Entro il 2026 sarà collegato anche il porto di Napoli**. Rete Ferroviaria Italiana ha pianificato investimenti per un miliardo di euro per migliorare i collegamenti fra i porti e la rete ferroviaria, decongestionare le arterie stradali, potenziare il primo e ultimo miglio ferroviario. Ulteriori **4 miliardi saranno investiti da RFI**, entro il 2026, per l'**ammodernamento tecnologico e infrastrutturale delle linee ferroviarie** con interventi dedicati al **trasporto merci**. Le linee dei Corridoi TEN-T saranno adeguate agli standard europei: moduli funzionali al passaggio dei treni lunghi fino a 750 metri, dal peso assiale fino a 22,5 tonnellate e caricati con container di grandi dimensioni (High Cube), semi-rimorchi e la cosiddetta "Autostrada viaggiante" (Tir fino a 4 metri di altezza, completi di motrice e rimorchio, caricati su speciali carri merci).

Lo sviluppo del traffico merci e della logistica vede impegnato anche il **Polo Mercitalia, nato a gennaio 2017** con l'obiettivo di rilanciare il trasporto merci su rotaia. Il Polo Mercitalia, sfruttando il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, aumenterà la produttività dei treni merci

## - segue

---

del 20 per cento. Sono previsti, infatti, 350 milioni di euro di investimento in materiale rotabile (60 locomotive di trazione e manovra e 3mila carri) oltre all'aumento dell'organico con 300 fra macchinisti e manovratori.

Di cruciale importanza è assicurare che gli investimenti realizzati in ottica di sostenibilità ambientale abbiano uno strumento finanziario, a livello europeo, che dia garanzia sull'utilizzo delle risorse. Tra questi investimenti rientra lo sviluppo del trasporto merci su rotaia che arrivi al 30% sul totale entro il 2030, in linea con quanto previsto dell'accordo sul clima di Parigi COP 21/23. I Green bond europei, in tal senso, acquisirebbero maggior rilevanza se fossero certificati introducendo uno standard di qualità e avessero delle periodiche revisioni sul reale impatto positivo dell'utilizzo dei fondi, anche svolte da organi di controllo esterni.

### **Delegazione cinese della CCCC a Genova**

La compagnia valuta le opportunità di investimento nei porti di Genova e Savona-Vado

GENOVA – È arrivata a Genova, nei giorni scorsi, una delegazione della China Communications Construction Company, primo grande gruppo cinese di proprietà statale nel settore delle costruzioni e delle produzioni di gru che ha l'obiettivo di espandere le proprie attività in Europa.

Scopo principale della visita: valutare le opportunità di investimento nei porti di Genova e Savona-Vado.

Dopo un primo incontro in primavera, a Shanghai, durante il quale il presidente Paolo Signorini aveva illustrato i più importanti progetti di sviluppo che riguardano il sistema logistico-portuale di Genova e di Savona-Vado, l'azienda cinese, che con le sue 34 controllate è impegnata in tutto il mondo in attività di progettazione e costruzione di infrastrutture di trasporto, dragaggio e fornitura di gru, ha deciso di effettuare una visita diretta allo scalo genovese, per approfondire le opportunità di collaborazione, in asse con gli obiettivi di espansione commerciale della Cina.

La delegazione della China Communications Construction Company second harbor consultant, composta da Liu Lihua, vice presidente, Hu Kai, general manager oversea department, Huang Sheng, deputy manager of oversea department e Gao Peng, senior engineer, ha mostrato un forte interesse per il sistema logistico del Nord Tirreno ribadendo, dopo la visita alle infrastrutture, l'interesse della Company cinese ai progetti di sviluppo che l'AdSp Genova-Savona ha in cantiere a medio e lungo periodo.

# Ferpress

---

## Genova: sottosegretario Rixi ha fatto visita alla Direzione Marittima della Liguria

(FERPRESS) – Genova, 28 GIU – Il Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, si è recato, nei giorni scorsi, in visita alla Direzione Marittima della Liguria, presso il porto di Genova.

L'occasione ha rappresentato la prima visita istituzionale presso la sede della Guardia Costiera di Genova, articolazione periferica del Dicastero dei Trasporti, da quando è stato nominato Sottosegretario. Rixi è stato accolto dal Direttore Marittimo A.I. Nicola Carlone.

Dopo i consueti saluti, l'incontro si è spostato in sala "timone" della Capitaneria di Porto ed ha rappresentato una preziosa occasione per ribadire il già consolidato e proficuo rapporto istituzionale iniziato ormai nel 2015 quando Rixi venne eletto e nominato Assessore regionale allo Sviluppo economico e Imprenditoria (Sviluppo economico, Industria, Commercio, Artigianato, Ricerca e Innovazione tecnologica, Energia, Porti e Logistica).

Il Sottosegretario, in chiusura, ha espresso apprezzamento per l'occasione di incontro e ha preannunciato di voler ripetere la visita.

### Ancora insoluti i tre grandi temi di Livorno

Sempre da risolvere, bacini carenaggio, darsena Europa, Porto 2000

LIVORNO – Al di là dei frequenti affollatissimi convegni e delle paginate riportanti pseudo novità, senza bisogno di spingerci troppo a ritroso nel tempo (ma potremmo ben farlo), è facile notare che – per esempio, nel 2014 – i tre grandi temi propugnati dall'allora Autorità portuale, divenuta poi di sistema, di fatto, rimangono ancora oggi pressoché immutati. Bacini di carenaggio, darsena o piattaforma Europa e alienazione della maggioranza delle quote societarie di Porto di Livorno 2000, rimangono infatti problemi insoluti o la cui soluzione è inspiegabilmente sospesa (vedasi proprio Porto 2000), problemi di cui l'Authority, specialmente per quanto riguarda i bacini e la stessa società che gestisce il traffico crocieristico, annuncia di mese in mese l'imminente soluzione.

Riguardo al primo (solo in ordine di citazione) dei temi sul tavolo, per intenderci la storia infinita e controversa dei bacini, va ricordato che, dopo un lunghissimo parlare mentre gli impianti venivano consapevolmente lasciati andare in malora, finalmente, il 10 Aprile del 2015, il bando di gara fu pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea e agli aspiranti concessionari fu assegnato il termine "ultimativo (solo di nome)" del 30 Giugno successivo per formalizzare la propria partecipazione presentando contestualmente un piano industriale adeguato. Fu anche stabilito un canone demaniale di base nella misura di 121 mila euro che i concorrenti avrebbero potuto elevare verso l'attribuzione di un punteggio superiore (non superiore a 10 punti) per il maggiore offerente.

Il termine del 30 Giugno, però, subì il primo di una serie indefinita di rinvii e, fatalmente, alla fine del successivo mese di Agosto, il bacino galleggiante Mediterraneo, venne funestato da un mortale incidente sul lavoro a seguito del quale la struttura fu posta sotto sequestro giudiziario fino al Marzo del 2017.

A partire dal Novembre del 2015, con l'ostentata sicumera di chi mostra di sapere il fatto suo, il presidente Gallanti aveva pubblicamente e ripetutamente affermato che la gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio sarebbe stata liquidata in pochi mesi, specialmente una volta che l'Autorità giudiziaria avesse rimosso il vincolo del sequestro, affermazioni rivelatesi inconsistenti alla prova dei fatti e poi clamorosamente smentite dal suo successore, ingegner Corsini, che, durante un'audizione alla regione Toscana pochi giorni dopo l'avvenuto dissequestro, quantificava in almeno due anni il tempo occorrente per far ripartire la famigerata gara.

Era ed è evidente che non sarebbe stato possibile non tener conto delle mutate condizioni del bacino galleggiante, tutt'ora fuori uso in seguito al mortale incidente, così, dopo aver consultato autentici esperti in materia di gare pubbliche, più e più volte, dati concreti alla mano, avevamo ricordato alla non ignara Authority che il bando, ormai non più rispondente alla realtà, sarebbe potuto essere riformulato in meno di 15 giorni, poi sarebbero occorsi circa 40 giorni di pubblicazione in ambito comunitario, un'altra decina di giorni per le verifiche amministrative da parte dell'ufficio appalti della AdSp sui concorrenti che avessero manifestato interesse a partecipare.

A questo punto sarebbero occorsi, più o meno, altri dieci giorni per inoltrare alle imprese candidate gli inviti a presentare le offerte. e attendere i rituali novanta giorni per

## -segue

---

consentire alle medesime di presentare i propri progetti tecnici ed economici con l'offerta economica, vale a dire con il piano industriale e l'offerta relativa al canone demaniale. Infine si sarebbe dovuto lasciar trascorrere un'ultima trentina di giorni per dar modo alla commissione di valutare le offerte e procedere all'aggiudicazione. Si tratta, come chi mastica di tali procedimenti potrà constatare, di dati inconfutabili rimasti inconfutati. Sommando aritmeticamente i tempi indicati otteniamo un periodo di tempo pari a complessivi centonovantacinque giorni che, per mero scrupolo, potrebbero essere arrotondati per eccesso a..... duecentocinquanta. Cifra tonda.

Insomma, il fatto reale è che, se l'Authority lo avesse realmente voluto, la questione sarebbe ormai definita da tempo. A questo punto è fin troppo evidente che eravamo e siamo ben lontani da quel minimo di due anni (più di uno è già infruttuosamente trascorso) preannunciati nell'Aprile 2017 dal presidente Corsini in Regione con l'inspiegabile ostinazione nel voler mantenere l'attuale marcescente bando anziché sbloccare efficacemente la situazione con gli strumenti di cui legittimamente dispone.

Tant'è. ancora oggi il presidente Corsini mantiene quella rotta (perseverare diabolicum) e, a chi gli domanda conto sullo stato della gara per i bacini, dopo avere ventilato ormai diversi mesi or sono che la si sarebbe potuta portare a termine entro il Giugno appena trascorso, continua ad indicare come termine ultimo la fine dell'anno ed è lecito sperare che si riferisca al 2018.

Quello della darsena Europa è il problema certamente più pubblicizzato e, forse, più avvertito in città anche per le speranze di lavoro che accende e per l'impegno politico profusivo dalla Regione.

Intanto, fra rinvii di vario ordine e natura, si continua a procedere fra proclami, interviste e tavole rotonde con sfoggio di tecnologia informatica non sempre perfettamente obbediente, alluvioni di parole che ci richiamano alla memoria l'uscita di quel bravo rivolta a Don Abbondio che tentava maldestramente di menare il can per l'aia: "... se la cosa avesse a decidersi a ciarle, lei ci metterebbe in sacco".

Al là e al di fuori delle responsabilità più o meno dirette, infatti, ricordiamo che, fino a poco più di una decina di anni fa, si sosteneva che la grande darsena sarebbe stata disponibile e per il 2012, poi si cominciò a parlare del 2016, poi del 2018, del 2022..... mentre, nel frattempo i nodi di una concezione affrettata e (colpevolmente?) fantastica, venivano prepotentemente al pettine.

Chi non ricorda, infatti, il penoso caso del costosissimo quanto.... discutibile (aggettivo suggerito da autotutela) rapporto commissionato dall'Authority alle società D'Apollonia e specialmente alla Osc (Ocean shipping consultants) il cui lavoro – denunciò il sindaco Nogarin in un convegno il 26 Maggio 2016 – era costato quasi 1000 Euro per ciascuna delle sue centonovanta pagine di dubbia valenza scientifica (parola di Nogarin) oltre che infarcite "di errori di grammatica, ortografia e sintassi, come se si trattasse di un testo redatto in italiano e tradotto successivamente in un pessimo inglese, caratterizzato da una serie di evidenti e maldestri copia incolla"?

Nella stessa occasione fu denunciata anche l'inquietante lievitazione di costi che il progetto aveva già registrato ancor prima di passare alla fase realizzativa (da 650 mila ad

## - segue

---

800 mila Euri) e il gravame che gli ingenti mutui contratti dalle amministrazioni interessate avrebbe potuto riversare sui cittadini attraverso lo strumento fiscale.

Quasi un anno fa, nell'Agosto del 2017, l'AdSp, con uno stringatissimo comunicato annunciava il superamento (leggasi siluramento) di quell'ormai ingombrante ed imbarazzatissimo bando e, mentre il quotidiano più diffuso a Livorno collocava sommessamente la notizia addirittura sulla pagina dei necrologi, "Il Sole 24" ore le riservava, invece, uno spazio più dignitoso nelle sue cronache nazionali.

Frattanto, fra ritardi nella costruzione dello scavalco ferroviario per collegare il porto con l'interporto, slittamenti per la realizzazione del micro tunnel e cincischiamenti vari, niente di certo è dato sapere sullo stato della progettazione dell'opera né alcunché di concreto si conosce sulla reale esistenza di aspiranti investitori capaci di gettare concretamente sul tavolo adeguate proposte finanziarie.

Per quanto tempo ancora si continuerà a parlare di apertura di buste, di manifestazioni di interesse senza che alle manzoniane ciarle venga data finalmente la forma e la sostanza di passi reali verso la realizzazione dell'opera?

Quanto, infine, al penoso affare dell'interminabile mancato perfezionamento della procedura di alienazione delle quote di maggioranza della porto di Livorno 2000, come direbbe il sommo Dante, dir non è mestieri. E' addirittura imbarazzante infatti il dover constatare con quanta disinvoltura l'amministrazione portuale di Livorno continui nel funambolico tentativo di mascherare quella che appare ormai come una evidente volontà di procrastinare al massimo possibile la conclusione del procedimento senza trovare di volta in volta di meglio che rassicurare la stampa garantendo la soluzione "entro il solito mese". Pur espressa in estrema sintesi, l'odissea della così detta privatizzazione della Porto 2000, merita comunque la qualifica (necessariamente castigata) di sconcertante. Pubblicato nel Maggio del 2015, il bando di gara ha subito da allora un numero di rinvii davvero difficile da conteggiare fino all'Aprile dello scorso anno, quando, con 99,58 punti, l'Ati composta da Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) si aggiudicò il 66% delle quote della società. Ebbene, ormai da ben quattordici mesi la Porto 2000 continua ad essere amministrata in regime di aggiudicazione provvisoria ex art. 16 del disciplinare di gara, una condizione interinale che, ordinariamente, serve per una ulteriore e più accurata verifica della documentazione che, per solito, si svolge in tempi ragionevoli, stimati, comunque, dagli usi giuridici in trenta giorni, salvo diversi accordi (che non risultano), mai, in ogni caso, quattordici mesi! Per quanto l'esame della documentazione di gara possa essere accurato e condotto con la più meticolosa acribia, il periodo di tempo trascorso dal 6 Aprile 2017 grida veramente vendetta e continua a privare le casse dello Stato dell'introito che sarebbe dovuto conseguire all'aggiudicazione vera e propria.

Dunque, per tornare al punto di partenza, tre erano i grandi temi sul tavolo dell'amministrazione del porto di Livorno nel 2014 e tre – sempre gli stessi – troviamo oggi sullo stesso tavolo a metà del 2018. Un autentico fenomeno di malintesa continuità amministrativa.

Insaevire in mortuos non è bello, ma come sottrarsi alla tentazione di osservare che l'unica grande e dispendiosa iniziativa portata rapidamente (e caparbiamente) a conclusione dall'Authority è stata l'inutile e stravagante elettrificazione della banchina Sgarallino che, con migliaia di attracchi là avvicendatisi dalla fastosa inaugurazione del 12 Novembre del 2015, non ha erogato elettricità neppure ad un peschereccio?.

# Porto 2000, ora ci siamo?

LIVORNO – E alla fine, sembra proprio che anche l'ultima tessera del mosaico alla base della attesa privatizzazione della Porto 2000 sia andata a posto. Si aspetta di ora in ora – e non più di mese in mese – l'ufficializzazione del risultato della gara internazionale che ha visto vincere il raggruppamento di imprese che fa capo ai gruppi MSC ed Onorato. Una proposta di privatizzazione definita "grandiosa", che comporta una serie di interventi per un totale di cento milioni di euro spalmati in alcuni anni: con la totale rivisitazione dell'area delle crociere e il concentramento di questo importante servizio del porto – ma anche all'intera Regione – tra la banchina ad alto fondale e la calata Orlando, che andrà rettificata e approfondita nel fondale.

Il progetto di massima che ha vinto la gara, elaborato da un team d'architetti livornesi che ci ha lavorato per più di un anno, non è stato ancora reso pubblico, ma comporta anche il rifacimento di alcune strutture legate all'accesso al porto, per facilitare i flussi di veicoli in arrivo e in partenza nell'ottica di fare del terminal crociere anche un "home port": che certamente MSC vorrà valorizzare, vista la crescita eccezionale della compagnia e il sempre maggiore radicamento nel porto di Livorno. Ne è convinto il presidente Luciano Guerrieri che l'ha sottolineato nel recente incontro con la stampa. Nel frattempo anche gli esperti della logistica e dell'architettura portuale si cimentano in simulazioni che – come il disegno che abbiamo pubblicato in prima pagina e che è stato presentato nello scorso febbraio al circolo PD di San Marco Pontino – confermano il grande interesse per la ristrutturazione di quel settore di porto fino ad oggi rimasto com'era cinquant'anni fa.

# Interporto Vespucci il CdA in attesa per metà settembre

LIVORNO – L'assemblea dei soci dell'interporto Vespucci – riporta il comunicato ufficiale dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale – ha dato mandato ai vertici del polo di Guasticce di chiedere i pareri necessari per valutare se la partecipazione pubblica, non muti la natura di soggetto privato della società, assoggettandola al regime giuridico pubblicistico. Una risposta al quesito è attesa per metà settembre.

Nelle more del parere richiesto sono stati riconfermati gli attuali organi amministrativi. Rimangono quindi nel CdA: Rocco Nastasi, Bino Fulceri, Massimo Provinciali, Adriana Manaresi e Donatella Donati. Sono invece stati confermati per tre anni i membri del collegio sindacale: Simone Morfini, Roberto Lombardi e Gaetana Costagliola.

“Nei tre anni trascorsi – ha dichiarato Nastasi, che è stato ringraziato dai soci per il lavoro svolto – Interporto è riuscita a ottenere risultati importanti. Abbiamo portato in dote alla struttura un quadro contabile positivo, abbiamo avviato la dismissione dei cespiti non strategici e promosso una politica di rilancio del ruolo logistico e intermodale della struttura”.

# Luca Becce interviene sui licenziamenti "Alp"

"Tre elementi aggravano il comportamento dei dipendenti"

LIVORNO – Luca Becce, amministratore delegato di "Alp srl" Agenzia per il lavoro in porto, ha inviato una nota agli organi di stampa, relativa ai licenziamenti di alcuni dipendenti per fatti accaduti nel porto di Livorno il 19 Maggio scorso.

Luca Becce, già direttore del Terminal Darsena Toscana e come accennato in apertura amministratore delegato di Alp ha testualmente scritto:

"Il Consiglio di Amministrazione di Alp, anche a seguito delle informazioni apparse sulla stampa, intende prendere posizione circa la situazione relativa agli accadimenti del 19 Maggio 2018 in seguito ai quali ha notificato contestazioni di addebito ai dipendenti interessati e, a fronte delle giustificazioni dagli stessi fornite, ha intimato loro il licenziamento per giusta causa.

Il CDA conferma che i comportamenti tenuti dai dipendenti interessati hanno rappresentato una grave violazione dei doveri di ogni dipendente titolare di un contratto di lavoro subordinato, soggetto quindi alle direttive del datore di lavoro, di fatto prefigurando una situazione nella quale gli stessi – consapevolmente sovvertendo ogni regola e ruolo – si sono arrogati in diritto di decidere sul proprio avviamento al lavoro, per di più in spregio dei vincoli relativi alle modalità di avviamento pattuiti nel vigente contratto integrativo aziendale.

Ci sono tre elementi che aggravano, se possibile, il comportamento tenuto dai dipendenti suddetti:

1. La autoconvocazione al lavoro è avvenuta usando indebitamente strumenti aziendali;
2. La decisione di autoavviarsi al lavoro è scaturita da una valutazione discrezionale dei dipendenti stessi, che non si sono neanche preoccupati di richiedere preventivamente chiarimenti all'azienda in merito alla situazione riscontrata, come moltissime altre volte era pacificamente accaduto e sapendo bene di poter contare sulla disponibilità dei responsabili dell'azienda in tale senso;
3. Esistono precedenti disciplinari sanzionati e con sanzione erogata e definitiva nel recente passato ascrivibile a comportamenti simili, seppur di molto minore gravità. Di situazioni analoghe, seppur di minore gravità, che in qualsiasi modo pretendevano di assegnare ai dipendenti la facoltà di decidere se eseguire una lecita disposizione aziendale o meno, si è discusso in molti incontri tra azienda e RSU e, sempre, l'azienda ha chiaramente sottolineato che non avrebbe potuto accettare una attenuazione del proprio dovere di conduzione del rapporto di lavoro.

Gli amministratori di Alp, prosegue la nota di Becce, gestiscono una azienda per conto di 8 soci proprietari e non intendono compiere alcun atto che, direttamente o indirettamente, pregiudichi l'esercizio e le facoltà che competono al datore di lavoro, prima fra tutte la potestà di avviare al lavoro i dipendenti nel rispetto delle leggi e dei contratti sottoscritti. Il comportamento dei dipendenti aggredisce e nega proprio questa prerogativa fondamentale per ciascuna azienda.

È vergognoso, anche se non sorprendente, il tentativo di buttare in politica un fatto semplice come questo, magari prospettando scenari in effetti inesistenti e prevaricazioni mai perpetrate e del tutto fantasiose. È la chiara dimostrazione che si vuole evitare maliziosamente il merito, generando confusione su fatti che, al converso, sono chiari e inequivocabili.

## - segue

---

Alp non cadrà in questo inganno.

Alp è disponibile, chiude la nota, sempre e comunque al confronto ma su un punto è irremovibile: qualsiasi discussione, qualsiasi valutazione, qualsiasi mediazione non potrà che muovere da un presupposto chiaro e indiscutibile: l'azienda non intende recedere dalle sue prerogative e dai diritti che ad essa derivano dalla legge e dal contratto collettivo e che sono esiziali alla sua stessa esistenza”.

# Progetto GNL facile

LIVORNO – Decarbonizzazione dei porti, riduzione dell'impiego di combustibili fossili, efficientamento energetico e riduzione delle emissioni inquinanti (acqua, terra e aria): sono stati questi i temi di cui si è parlato a Palazzo Rosciano durante la riunione operativa di avvio del progetto "GNL FACILE", promossa da AdSP-MTS in collaborazione con i porti della Sardegna, della Liguria Occidentale e della Corsica, cofinanziata dal Programma "Italia-Francia Marittimo".

Con questo progetto – dice una nota da palazzo Rosciano – verranno verificate delle soluzioni di piccola scala per il rifornimento di GNL nei porti commerciali partner del progetto. Uno degli obiettivi di GNL FACILE sarà quello di realizzare due stazioni mobili di rifornimento di Gas Naturale Liquefatto a disposizione degli operatori per alimentare i mezzi di piazzale, i pescherecci e le imbarcazioni GNL ready.

Per verificare le molteplici prospettive di sviluppo di GNL e coinvolgere i partner industriali verranno attivati dei gruppi di confronto tra istituzioni e stakeholder. Il primo resoconto di queste attività verrà fornito a ottobre nell'ambito della prima "LNG Awareness Week", evento annuale di informazione, sensibilizzazione e verifica degli stati d'avanzamento delle attività.

La maturità del programma di decarbonizzazione e sostenibilità del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è il risultato dell'iniziativa "MEANING" del 2015 finanziata da Unione Europea e Ministero delle Infrastrutture. Livorno è stato il primo porto italiano a dotarsi di una strategia globale per lo sviluppo dell'intera filiera legata al GNL: approvvigionamento, stoccaggio, distribuzione primaria e secondaria; supporto al settore portuale e logistico per la riconversione delle flotte dei mezzi lato terra (mezzi di piazzale, gru, mezzi pesanti ed auto-transporto in genere) e lato mare (rimorchiatori, bettoline, traghetti). Ciò ha consentito all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale di diventare un soggetto di riferimento della Strategia Nazionale per il GNL (GAINN\_IT) promossa dai Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti.

# Cpc, un link per la sicurezza sul lavoro

CIVITAVECCHIA - Novità per la Compagnia portuale di Civitavecchia che, nei giorni scorsi, ha presentato ufficialmente alle imprese art.16 dello scalo, il proprio portale "Link sicurezza sul lavoro", in attuazione alle disposizioni regolatorie dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale.

«Nello specifico - hanno spiegato dalla Cpc - il link in questione rende fruibile e verificabile, da parte delle imprese art. 16 utilizzatrici, i dati salienti concernenti l'idoneità alla mansione e la formazione dei lavoratori somministrati dalla Compagnia Portuale, il tutto ovviamente nel massimo rispetto della Legge sulla Privacy attualmente in vigore. Si tratta di un progetto innovativo, e ad oggi unico, nel panorama della portualità nazionale».

Un progetto che conferma, ancora una volta, l'attenzione che la Compagnia ha da sempre riservato alla formazione dei suoi lavoratori e, di conseguenza, al tema della sicurezza del lavoro, soprattutto in un ambito complesso come quello portuale.

«Per noi si tratta di un successo - hanno aggiunto dalla squadra della Cpc - che è frutto del grande impegno e del lavoro sinergico tra gli uffici sicurezza e informatica della Compagnia con i dipartimenti del lavoro portuale e sicurezza della AdSP. Con questa innovazione tecnologica, a servizio della sicurezza e della qualità del lavoro - hanno concluso soddisfatti - la Compagnia Portuale Civitavecchia si conferma avanguardia delle imprese art. 17 dei porti italiani».

## L'Informatore Navale

---

### Il comunicato stampa della Compagnia Portuale Civitavecchia sulla presentazione del link "link sicurezza sul lavoro"



*Civitavecchia, 29 giugno 2018 – "In attuazione delle disposizioni regolatorie dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale, La Compagnia Portuale Civitavecchia ha presentato oggi ufficialmente, alle imprese art.16 del porto, il proprio portale "link sicurezza sul lavoro".*

*Nello specifico, il link in questione rende fruibile e verificabile, da parte delle imprese art. 16 utilizzatrici, i dati salienti concernenti l' idoneità alla mansione e la formazione dei lavoratori somministrati dalla Compagnia Portuale, il tutto ovviamente nel massimo rispetto della Legge sulla Privacy attualmente in vigore.*

*Un progetto innovativo, e ad oggi unico, nel panorama della portualità nazionale.*

*Un successo che è frutto del grande impegno e del lavoro sinergico tra gli uffici sicurezza e informatica della Compagnia con i dipartimenti del lavoro portuale e sicurezza della AdSP.*

*Con questa innovazione tecnologica, a servizio della sicurezza e della qualità del lavoro, la Compagnia Portuale Civitavecchia si conferma avanguardia delle imprese art. 17 dei porti italiani."*

# Nasce a Marsiglia l'associazione MedPorts

*Il numero uno di Molo Vespucci Francesco Maria di Majo vicepresidente insieme al collega dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino*

CIVITAVECCHIA – Si è riunita ieri, presso il porto di Marsiglia, la prima Assemblea Generale che ha sancito la nascita dell'associazione MedPorts. L'iniziativa, promossa dal porto di Marsiglia fin dal 2016 attraverso il primo Forum MEDPorts si è finalmente concretizzata con la creazione ufficiale dell'Associazione. Erano presenti 20 Autorità Portuali che raggruppano i porti di 10 Paesi delle due sponde del Mediterraneo. I 20 membri fondatori sono: Algeiras, Arzew, Barcellona, Bastia, Bejaia, Beirut, Civitavecchia, Damiette, Luka Koper, Malta Freeport, Marsiglia Fos, l'Ufficio della Marina mercantile e dei Porti che riunisce i porti tunisini, i Porti de l'Estado, Skikda, Tanger Med, Serport (che raggruppa i porti algerini), Tarragona, Tolone, Valencia e Venezia. A questi, nelle prossime settimane, dovrebbero aggiungersi anche l'Agenzia Nazionale Portuale (che riunisce una parte dei porti marocchini), Alessandria d'Egitto, Durazzo e Salonicco.

MedPorts raccoglierà, attraverso i suoi aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori. Il fine dell'associazione è di instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, e dare maggiore visibilità ai porti del Mediterraneo sulla scena del trasporto marittimo mondiale. A tal scopo, sono stati creati numerosi comitati tecnici che si dovranno occupare di formazione e competenza marittima, ambiente, di sicurezza, di relazioni internazionali, di statistiche e analisi di mercato, di smart port.

“Il Mediterraneo - dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino - sta tornando al centro della Storia grazie ai profondi mutamenti geopolitici in corso che determinano una riconfigurazione delle rotte commerciali a livello globale. I porti dell'Europa meridionale e dell'Africa settentrionale – continua Musolino - sono in prima linea ad affrontare il cambiamento e rappresentano oggi il punto di contatto privilegiato con l'Asia. La Cina, attraverso la Belt Road Initiative, persegue una strategia precisa per raggiungere i nostri mercati dando sfogo al proprio surplus manifatturiero. Sta a noi decidere se subire passivamente le scelte della potenza cinese, o se sfruttarle per arricchire e consolidare le nostre economie. Affinché il Mediterraneo si ritagli un ruolo da protagonista nel nuovo scenario, occorre, però, che gli attori in gioco collaborino maggiormente per definire un piano di sviluppo infrastrutturale comune, coerente e sostenibile. A livello di risorse, l'Europa si appresta ad aggiornare il programma Connecting Europe Facility, che stanzerà oltre 30 mld di euro per lo sviluppo infrastrutturale della rete TEN-T dal 2021 al 2027. Ci auguriamo che la suddivisione delle risorse riconosca lo spostamento in corso verso sud del baricentro economico-commerciale Europa-mondo, diversamente da quanto è avvenuto per la prima tranche di finanziamenti stanziata nel periodo 2014-2020. Per tutti questi motivi, - conclude il presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale - il gruppo di lavoro riunito nel contesto dell'Associazione MEDPorts avrà un ruolo fondamentale nel coordinare l'attività dei vari soggetti in causa e nel tracciare una rotta che definirà il futuro del Mediterraneo”.

## - segue

---

"La creazione di Medports - dichiara il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - che apre anche ai porti della sponda a Sud del Mediterraneo, permetterà agli scali di Roma e del Lazio di coordinare con i partners competenze e professionalità in cui il sistema della portualità e dello shipping italiano è sicuramente all'avanguardia, come nel caso della gestione del traffico passeggeri e delle crociere, della gestione ecosostenibile dei porti, della security e dello sviluppo della pianificazione ambientale ed energetica nei porti". "A tale ultimo riguardo, martedì 26 giugno - continua di Majo - proprio a Civitavecchia, le Compagnie di navigazione Grimaldi, Grandi Navi Veloci, Tirrenia e Moby hanno firmato l'accordo volontario "Civitavecchia Blue Agreement" che prevede l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% sia all'ormeggio che in navigazione, a partire da una distanza non inferiore alle 15 miglia dalle ostruzioni portuali".

"La partecipazione alla neo- costituita Associazione Medports - precisa il presidente dell'AdSP di Majo - va vista, inoltre, nell'ottica di rafforzare il ruolo del Mediterraneo nel panorama portuale europeo ed internazionale, riportando l'area Med in una posizione di primo piano e collaborando, altresì, a riprendere le fila della costituzione delle mappe del Trans Mediterranean Network (TMN-T), che vedrà i corridoi di trasporto europei collegati ai principali hub nordafricani".

In conclusione, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, esprime soddisfazione per la presenza di due porti italiani all'interno di Medports : "Oltre alla vicepresidenza del sottoscritto e del Presidente Musolino, abbiamo ottenuto altre posizioni di prestigio, quali il coordinamento, insieme all'Autorità Portuale di Marsiglia, del Segretariato Generale e la presidenza del Comitato "Sostenibilità Ambientale" per quanto riguarda l'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, mentre al porto di Venezia è andata la presidenza dell'importante Comitato "Relationship with international institutions".

# L'Informatore Navale

---

## ADSP Tirreno Centrale: Pietro Spirito e Ugo Patroni Griffi avviano contatti con Autorità e principale compagnia marittima israeliana

(FERPRESS) – Napoli, 28 GIU – I Presidenti delle Autorità Portuali dell'Adriatico Meridionale e del Tirreno Centrale, Ugo Patroni Griffi e Pietro Spirito, si sono recati in missione in Israele.

Dopo scambi di vedute con i Ministeri dell'economia e degli affari esteri, si è tenuto un incontro con l'Autorità di regolazione e gestione dei porti israeliani, nel corso del quale sono emerse in particolare opportunità di collaborazione accademica tra l'Università di Haifa e le università napoletana e barese. Diversi sono stati i contatti con operatori nel settore delle tecnologie marittime, per analizzare lo stato della ricerca e della industrializzazione su questo fronte strategico. La missione si è conclusa con un incontro con la principale compagnia marittima nel settore dei container israeliana, la ZIM, con la quale sono state analizzate le principali rotte servite ed i possibili sviluppi.

IL RAPPORTO Il dato di Assoportri è confortante a metà per i porti di Napoli e Salerno; crolla il numero dei crocieristi, cresce il settore energetico e quello delle rinfuse

## Vie del mare: bene il trasporto, meno le merci

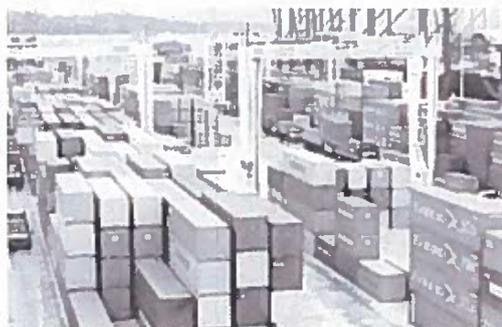
DI EDUARDO CAGNAZZI

**NAPOLI.** Dati confortanti per il trasporto via mare nei primi mesi del 2018, non è però esaltante il quadro del traffico merci e viaggiatori dei principali porti della Campania nel 2017. Se è di tutto rispetto l'incremento della movimentazione dei container a Napoli (+5,5% in Teu) e a Salerno (+17%), crollano invece i crocieristi: -29% quelli in transito per il porto di Napoli, -41,1% per Salerno. Una perdita dovuta essenzialmente al minore numero di toccate navi. Salerno incrementa però del 7,7% i traffici Ro-ro, mentre il capoluogo partenopeo perde il 4,6%. Buono invece l'andamento delle rinfuse in genere presso i porti dell'Autorità di Sistema portuale del Tirreno centrale, così come è soddisfacente l'andamento del settore Energy con lo sviluppo del comparto del gas naturale liquefatto (Gnl) che apre in Campania nuovi scenari. In particolare a Napoli che già totalizza oltre 5 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, tra cui un milione proprio di Gnl.

Lo rileva Port Indicators di Assoportri redatto in collaborazione con **Srm** (Centro Studi legato a **Intesa Sanpaolo**) che fornisce una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo in Italia, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo. Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche. Secondo gli analisti di Assoportri e **Srm**, l'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale. Nel Mar nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano ed impatteranno sugli scali

italiani. È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. Un esempio è dato dai casi del Pireo, di Valencia, Rotterdam, Istanbul, Vado Ligure e molti altri. Un'opportunità, quella cinese, che la Campania deve sfruttare, visto che oltre il 23% del proprio interscambio marittimo è dipendente dall'Asia Orientale. A seguire, l'Unione europea con il 14,7% e il Nord America con il 12,6%.

Se il Mediterraneo, secondo Assoportri-**Srm**, rappresenta pertanto un'area strategica per le relazioni commerciali italiane, i porti della Campania devono rivestire un ruolo di primo piano. Un singolo dato è significativo: l'import-export via mare è pari a circa 10 miliardi di euro, il 52% del totale dell'interscambio. Occorre però sviluppare ulteriormente questa potenziale piattaforma al servizio dell'industria del territorio. E per farla crescere occorre investire sull'intermodalità e su una logistica portuale integrata con i processi industriali. A questo scopo è chiamata a rispondere la Zes avviata dalla Regione Campania con un impulso ad ulteriori investimenti. Soprattutto perché negli ultimi venti anni è cresciuto di sei volte il traffico container nel Mediterraneo e pertanto si Napoli che Salerno dovranno puntare a migliorare la propria efficienza e la capacità di attrazione di imprese logistiche e manifatturiere.



# L'Informatore Navale

---

## NUOVO REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI PILOTAGGIO: LA LICENZA VINCOLATA AI CORSI!

**«Primo duro colpo allo status-quo del pilota. Bellomo: «Sulle Linee guida terremo la barra dritta»**

Taranto, 29 giugno 2018 – I timori dell'Unione Piloti (UP) che la licenza da pilota sarà sempre più legata alla partecipazione a corsi di formazione (molti dei quali i comandanti di più recente nomina hanno già effettuato) si stanno purtroppo rivelando fondati.

Lo dimostra l'articolo 11 del nuovo "Regolamento per il servizio di pilotaggio" il quale tra i compiti del capo-pilota, prevede anche l'obbligo di *«accertare che i piloti effettivi partecipino ai corsi di formazione necessari al mantenimento della licenza da pilota»*.

E' ovvio che con questi presupposti, la licenza servirebbe solo per accedere ad una Corporazione e non più all'esercizio della professione. Lascia l'amaro in bocca dover constatare come ad eccezione dell'Unione Piloti nessun'altro componente della categoria abbia sollevato obiezioni.

Di fatto, il nuovo regolamento conferma il percorso che il Ministero dei Trasporti, in sintonia con Fedepiloti, ha inteso intraprendere anche in sede di discussione presso il MIT ed il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, della bozza del decreto interdirigenziale sulle *“Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti dei porti”*.

*«L'approvazione del nuovo regolamento rappresenta il primo atto di un processo che sembra voglia minare la professionalità del pilota e che temo darà maggior vigore a Fedepiloti nel sostenere la necessità di recepire nel nostro ordinamento le raccomandazioni della famosa Risoluzione IMO A.960 (23) ma noi su questo terremo la barra dritta»* – dichiara il presidente dell'UP, il Capitano Vincenzo Bellomo.

Finora, infatti, le Amministrazioni sono sembrate orientate a recepire le raccomandazioni contenute nella Risoluzione IMO A.960 (23). Su questo l'Unione Piloti ha intrapreso una battaglia, nell'interesse esclusivo della categoria, convinta com'è che l'ordinamento legislativo italiano non necessita di scossoni e sconvolgimenti in quanto le norme del Codice della navigazione ed relativo Regolamento, anche se datate, risultano molto più stringenti. *«Senza dimenticare – aggiunge Bellomo – che scopo della risoluzione IMO è sopperire, in ambito internazionale, ad eventuali carenze legislative degli Stati, ma questo non è certamente il caso dell'Italia, il cui Codice e relativo Regolamento, disciplinano in modo dettagliato l'iter per la formazione ed il rilascio della licenza definitiva del pilota di porto»*.

## - segue

---

Per l'UP, il rilascio della licenza di pilotaggio (che deve continuare ad avvenire mediante selezione da pubblico concorso, tirocinio di un anno con affiancamento a piloti più anziani ed esperti, ed esame finale) resta l'unico elemento indispensabile per l'esercizio della professione che – tra l'altro – dà anche all'Autorità Marittima la certezza di aver formato un professionista capace di erogare un servizio efficiente e indiscutibilmente garante della sicurezza.

*«L'introduzione di un nuovo specifico certificato IMO che di fatto surroghi la licenza di pilota rilasciata dall'Autorità marittima – conclude Bellomo – significa dare il via ad una deriva privatistica del servizio di pilotaggio che invece deve continuare a conservare la sua unicità pubblicistica e di servizio di interesse generale. In sintesi, per noi spetta solo allo Stato attraverso il rilascio della "Licenza", che avviene dopo un lunghissimo percorso di studio e formazione pratica, individuare e definire la figura del pilota».*

COMUNE. Riunione all' ex ente Provincia con i dirigenti, il nuovo primo cittadino ha assunto l' incarico di sindaco metropolitano dopo l' elezione di domenica scorsa

## De Luca, vertice per sbloccare 300 milioni

*Tra le opere individuate il completamento del porto di Tremestieri, la riqualificazione di Pilone e della Cittadella fieristica*

Oggi il giuramento alla presenza di tutti i sindaci. Convocato il direttore generale del Consorzio autostrade Leonardo Santoro per un bilancio sui progetti del Masterplan legati ai nuovi svincoli.

Antonio Caffo OOO Cateno De Luca inizia a vagliare i progetti milionari del Masterplan. Il nuovo sindaco metropolitano ha già tenuto una riunione all' ex ente Provincia con i dirigenti per fare il punto della situazione. De Luca assume l' incarico di sindaco metropolitano dopo l' elezione di domenica a primo cittadino di Messina sulla base del decreto n. 533 dell' 8 marzo 2018 del Presidente della Nello Musumeci.

Secondo l' atto di Musumeci il sindaco del capoluogo viene nominato al vertice della Città Metropolitana di Messina, con i poteri del Sindaco metropolitano e della Conferenza metropolitana. Oggi alle 10 la cerimonia di insediamento di De Luca a Palazzo dei Leoni dove saranno presenti i sindaci della provincia. De Luca ha già riunito il Gruppo di lavoro del Masterplan (Patto per Messina) della Città Metropolitana, composto dai Dirigenti Cappadonia e Roccaforte, dall' architetto Roberto Siracusano e da tutti gli altri componenti dello Staff operativo insieme al vicesindaco del capoluogo Salvatore Mondello e agli assessori Carlotta Previti, Pippo Scattareggia, Enzo Roberto Trimarchi e Dafne Musolino. L' importante riunione è servita per fornire un quadro generale della situazione. Il sindaco ha convocato per oggi il direttore generale del Consorzio autostrade Leonardo Santoro per tirare un bilancio sui progetti del masterplan legati ai nuovi svincoli autostradali. Trecento milioni di euro circa i fondi Master plan per tutta la provincia, cento di questi per il solo capoluogo. L' elenco delle opere individuate vede il completamento del porto di Tremestieri, la piattaforma Logistica di Tremestieri, la riqualificazione area Pilone e della Cittadella Fieristica, Interventi di messa in sicurezza e funzionalità rete autostradale e svincoli, interventi di messa in sicurezza della viabilità provinciale, intervalliva III<sup>°</sup> Lotto Patti San Piero Patti, strada Dorsale dei Nebrodi Mistretta/Floresta, sistema di centraline di monitoraggio e rilevamento Ambientale nell' area dei Comuni ad Elevato Rischio Ambientale, porto di Santo Stefano di Camastra, riavvio del cantiere porto di Sant'

## - segue

---

Agata di Militello, progetto di messa in sicurezza del territorio in merito al rischio Idrogeologico. Gli interventi per l' asse autostradale interessano l' area da Giardini a Capo d' Orlando. In questo intervento figurano progetti immediatamente cantierabili perché già muniti di progettazione e esecutiva, ovvero gli svincoli di Monforte San Giorgio ed Ali, nonché gli svincoli di Villafranca Tirrena (completamento nei due sensi), Fumari/Portorosa, Capo d' Orlando e Valle Agrò. All' ex Provincia, infine, si voterà il prossimo autunno. Cosa intende fare il sindaco De Luca?

«Per me - risponde - questi enti co si non vanno anche perché non hanno solidità finanziaria, aprirò subito un tavolo di confronto con il presidente della Regione Musumeci per capire cosa hanno in mente a Palermo». Lei assumerà anche l' incarico di sindaco metropolitano, non cederà le sue competenze?

«No, manterrò anche queste competenze, le mie linee -guida varranno sia al Comune capoluogo che all' ex Provincia ma ripeto che la Regione deve cambiare le cose, servono risorse, se Musumeci ha a cuore Messina come ha detto in campagna elettorale lo dimostri». \*ACAF\*) TRIBUNALE.

## Sinergia porto -città, la conferenza

OOO Rilanciare il rapporto tra il porto e la città, facilitando le relazioni reciproche: l'idea attorno a cui si è strutturata ieri, alla Stella Maris, la conferenza «Palermo: città porto, sviluppo economico, urbanistico e culturale». Hanno partecipato il presidente dell'International Propeller Club portofPalermo, Paolo Molinelli, il direttore marittimo della Sicilia occidentale, contrammiraglio (C. P.) Salvatore Gravante, il presidente nazionale del Propeller Clubs, Umberto Masucci, il segretario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Renato Coroneo, direttore di Palermo del PricewaterhouseCooper, Giuseppe Briuccia, responsabile delle relazioni esterne dell'Europea Servizi Terminalistici, Mauro Nicosia, il responsabile Economia marittima e mediterranea di Intesa San Paolo, Alessandro Panaro, l'esperto di pianificazione strategica di sistemi infrastrutturali di PricewaterhouseCoopers Paolo Guglielminetti e l'architetto Sebastiano Provenzano.

## Augusta, lavoratori portuali di nuovo in agitazione

I lavoratori dell' autorità portuale di Augusta e Catania tornano a incrociare le braccia. La protesta è legata all' ennesimo respingimento della contrattazione di secondo livello che era stata approvata a maggio. Il rigetto porta la firma dei sindaci revisori, tra cui ci sono i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture. "Strano - commentano i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uccello, Valenti e Balsamo, tale respingimento e soprattutto le motivazioni, secondo noi pretestuose, tanto più che il nostro modello di contrattazione era stato redatto sulla scorta di altri, già approvati dallo stesso ministero delle Infrastrutture". La nuova stesura fu approvata il 2 maggio, presentata e sottoposta al vaglio del Comitato di gestione e dei Sindaci revisori, in presenza del presidente Annunziata e del segretario generale Guglielmi, è stata nuovamente respinta con nuove eccezioni e senza il disappunto del presidente e del segretario che nonostante avessero partecipato e firmato la stesura del testo della nuova contrattazione.

### Catania| Sciopero dei lavoratori dell' Autorità di sistema portuale del mare

Sindacale 0 I dipendenti di Catania dell' Autorità portuale del mare della Sicilia orientale Augusta e Catania tornano a incrociare le braccia. La protesta è legata all'ennesimo respingimento della contrattazione di secondo livello che era stata approvata a maggio. Il rigetto porta la firma dei sindaci revisori, tra cui ci sono i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture. "Strano - commentano i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl, Vera Uccello, Alessandro Valenti e Silvio Balsamo, tale respingimento e soprattutto le motivazioni, secondo noi pretestuose, tanto più che il nostro modello di contrattazione era stato redatto sulla scorta di altri, già approvati dallo stesso ministero delle Infrastrutture". Lo scorso lunedì hanno incrociato le braccia per 4 ore, i lavoratori dell' Adsp di Augusta, per protestare contro la mancata applicazione della contrattazione di secondo livello, prevista dalla legge per le nuove Autorità di sistema portuale del mare. I sindacati avevano annunciato lo sciopero di oggi a Catania. Il presidente dell' Adsp, Andrea Annunziata e il segretario Carlo Guglielmi hanno convocato nei giorni scorsi le organizzazioni sindacali, ma l' incontro si è risolto con un nulla di fatto. Visualizzazioni: 2.

porto di augusta

## Contrattazione di secondo livello dopo lo stop c' è lo sciopero

Sciopero di 4 ore, nella mattinata di ieri, dei dipendenti di Catania dell' **Autorità portuale del mare** della Sicilia orientale Augusta e Catania. La protesta è legata all' ennesimo respingimento della contrattazione di secondo livello che era stata approvata a maggio. Il rigetto porta la firma dei sindaci revisori, tra cui i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture.

«Strano - commentano i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl, Vera Uccello, Alessandro Valenti e Silvia Balsamo - tale respingimento è strano soprattutto le motivazioni, secondo noi pretestuose, tanto più che il nostro modello di contrattazione era stato redatto sulla scorta di altri, già approvati dallo stesso ministero delle Infrastrutture».

Il 25 giugno hanno incrociato le braccia sempre per ore, i lavoratori dell' Adsp di Augusta, contro la mancata applicazione della contrattazione di secondo livello, prevista dalla legge per le nuove **Autorità di sistema portuale del mare**. I sindacati lo scorso lunedì avevano annunciato lo sciopero per il venerdì successivo. E ieri, in assenza di risposte soddisfacenti, hanno continuato la protesta.

Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**,

**Andrea Annunziata** e il segretario Carlo Guglielmi nei giorni scorsi hanno convocato le organizzazioni sindacali, ma l' incontro non ha avuto l' esito auspicato dalle organizzazioni sindacali che pertanto non si fermeranno fino a quando non otterranno per il personale risposte concrete.

La mancata applicazione della contrattazione di secondo livello comporta per il personale la perdita di compensi economici rispetto alle attività che i lavoratori svolgono da quando le due **Autorità portuali** sono diventate un solo organo.

A. s.

Avviata la bonifica dei fondali al Terminal container, si valutano le offerte per la diga foranea

## Dalle banchine ai piazzali, fervono i lavori nel Porto commerciale di Augusta

*Per il futuro prevista la realizzazione di un deposito di Gas naturale liquefatto*

Continuano i progetti dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** per lo sviluppo dei Porti di Augusta e Catania.

Molti sono i progetti in atto ed in cantiere, sempre con la massima cura verso la safety e la security e nel pieno rispetto dell' ambiente.

Parleremo oggi dello stato dell' arte dei lavori nel Porto di Augusta.

Sono in via di risoluzione i problemi relativi all' utilizzo delle gru nella banchina container, che, per carenze di natura tecnica sono inutilizzabili. I primi 150 metri di banchina saranno presto resi fruibili e l' adeguamento di un secondo stralcio di 220 metri permetterà l' utilizzo di 370 metri circa di banchina. Il Presidente Annunziata ha reso noto che, in attesa di dirimere le controversie sulle responsabilità che hanno causato il disagio, verranno utilizzati fondi dell' **Autorità di Sistema** per rendere operativa la banchina nel minor tempo possibile mediante la riparazione/sostituzione delle gru attuali.

È stato avviato il servizio di bonifica bellica dei fondali al Terminal Container, affidati alla ditta Massaro tti. A lavori ultimati, il porto commerciale di Augusta dovrebbe potere disporre di 800 metri lineari di banchine utilizzabili.

Inoltre, sono in fase di valutazione le offerte per i lavori di **sistemazione** delle testate della diga foranea, per un importo di 12 milioni di euro già utilizzabili. Il completamento del lavoro sull' intera diga è invece in attesa dell' approvazione del progetto esecutivo da parte del C.S.LL.PP. che consentirà l' impiego di tutte le somme stanziare.

Si sta anche lavorando per l' ampliamento dei piazzali del Porto commerciale, avendo già acquisito il progetto unificato del primo e del secondo stralcio per il quale si provvederà alla gara d' appalto entro il mese di luglio.

Sono inoltre previste indagini geognostiche per lo svolgimento di opere di manutenzione straordinaria del Porto Commerciale e della Nuova Darsena, mentre si è in attesa del progetto di fattibilità, da parte dei tecnici della Provincia di Siracusa per il viadotto di accesso al Porto commerciale.

Infine, in seguito al riordino del **Sistema Portuale** dovrà essere redatto un nuovo Piano Regolatore e sono quindi stati emanati bandi per l' affidamento del servizio di supporto per il quale sono già pervenute istanze di partecipazione che sono attualmente in fase di valutazione.

Nel prossimo futuro si intende anche realizzare nel porto di Augusta un deposito di Gnl (Gas naturale liquefatto), per il quale alcune multinazionali stanno valutando la fattibilità all' interno della diga.

Dal canto suo il Comune di Augusta dovrà, in tempi brevi, dare il proprio contributo per la definizione di una strategia complessiva di politica economica del territorio di cui il sistema **Portuale** dovrà costituire uno dei punti focali.

Il titolare delle Infrastrutture: «L' unico blocco riguarda un' imbarcazione catalana»

## Toninelli frena sui porti chiusi

Roma «Non vedranno più l' Italia se non in cartolina». Matteo Salvini continua la crociata contro le Ong nel Mediterraneo annunciando che le navi umanitarie non solo non potranno utilizzare i porti italiani per sbarcare i migranti salvati al largo della Libia ma l' ingresso sarà loro vietato anche solo per i rifornimenti.

Dunque niente più approdo a Catania, Augusta o Pozzallo per caricare cibo, acqua e gasolio.

Una mossa che allinea l' Italia a Malta e che, di fatto, sbarra alle navi umanitarie ogni accesso nei Paesi di "primo approdo": nel Mediterraneo occidentale resta solo la Spagna dove però proprio la stretta imposta da Roma e La Valletta già nei giorni scorsi ha prodotto un' impennata degli arrivi dall' Africa, con i Centri d' accoglienza dell' Andalusia al collasso.

Al di là degli annunci, come l' Italia attuerà in concreto la chiusura dei porti e per quanto tempo, non è chiaro e si vedrà di volta in volta. Salvini ha detto che gli scali resteranno chiusi anche oltre l' estate e di averne già discusso con Danilo Toninelli: «Emaneremo una circolare che chiude i porti».

Ma al momento il ministro delle Infrastrutture è molto più cauto e sottolinea che l' unico provvedimento ufficiale adottato è il divieto di attracco per la Open Arms, la nave della Ong catalana Proactiva Open Arms attualmente davanti alla Libia.

Un divieto disposto, sottolinea il ministro delle Infrastrutture, «in ragione della nota formale che mi arriva dal ministero dell' Interno e che adduce motivi di ordine pubblico». Toninelli cita l' articolo 83 del Codice della navigazione, che gli consente di «limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il ministro dell' Ambiente, per motivi di protezione dell' ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende».

Non c' è dunque al momento alcuna circolare e ogni caso verrà valutato singolarmente.

La questione sollevata dal ministro dell' Interno è sempre la stessa: secondo lui, le Ong sono «complici» dei trafficanti, non è chiaro chi le finanzia e la loro presenza davanti alla Libia spinge in mare decine di barconi ed ostacola il lavoro della Guardia Costiera libica, che anche oggi ha condotto tre operazioni di soccorso. Ma su quest' ultimo punto anche le conclusioni del vertice Ue ribadiscono la necessità di non interferire con il lavoro delle autorità libiche. Parole alle quali le Ong si ribellano.

## - segue

---

«Distuggere il lavoro delle organizzazioni e la capacità di salvataggio nel Mediterraneo - twitta Msf - porterà solo a più morti inutili in mare. Un costo umano orrendo».

Il dato di fatto è che al momento nelle acque libiche ci sono soltanto le due imbarcazioni di Proactiva, la Open Arms a cui è stato vietato l' accesso in Italia e la Astral, quest' ultima con a bordo quattro europarlamentari. Entrambe però sono in difficoltà perché non possono tornare a Malta per rifornirsi.

La Aquarius - la nave di Sos Mediterranee e Msf - è invece arrivata ieri a Marsiglia per rifornimento e cambio equipaggio, dopo il divieto di attracco a Malta. E la Lifeline è ancora ferma a nella capitale maltese.

A Pontida il ministro dell' Interno lancia la provocazione al M5S sull' accoglienza dei migranti

## Salvini: «Sulla chiusura dei porti decido io»

*Nessun passo indietro finché «gli scafisti non cambieranno mestiere e nessuno morirà più in mare»*

Bianca Maria Manfredi PONTIDA (BERGAMO)

Matteo Salvini tira dritto e conferma la chiusura dei porti italiani alle navi delle Ong che definisce «aiuto-scafisti». E anche se ripete che con i 5 stelle non intende litigare, si acuisce nei fatti lo scontro con il Movimento di Di Maio.

Sabato è stato il presidente della Camera Roberto Fico a dire che non chiuderebbe i porti. Salvini ha liquidato le sue parole come «un' opinione personale» aggiungendo che «i ministri non hanno opinioni. I ministri fanno». Un modo per dire che la responsabilità è sua e non di altri, e che si andrà avanti in questa direzione.

Dal palco del tradizionale raduno di Pontida, poi, il segretario della Lega è stato ancora più chiaro. I dirigenti e i ministri dei 5 stelle «sono persone oneste, coerenti e con la voglia di cambiare il Paese» ha premesso. Ma poi ha aggiunto che «se i porti si chiudono o si aprono lo decide il ministro dell' Interno».

In realtà, sulla chiusura dei porti ha voce in capitolo anche il Ministero dei Trasporti, che è guidato dal pentastellato Danilo Toninelli. E proprio fonti del ministero hanno ricordato a Salvini che «le prerogative sono congiunte tra Mit e Ministero dell' Interno, visto che ai

Trasporti fanno capo Capitanerie e Guardia Costiera». Insomma, è la risposta netta, non spetta solo al Viminale decidere.

Di cambiare politica, comunque, il vicepremier non vuol nemmeno sentir parlare, come dimostrano le magliette "Stop invasione" con la sua firma e #chiudiamoiporti in vendita nei gazebo del pratone.

E non se ne parla nemmeno nel caso delle famiglie arcobaleno (altro tema su cui si sono scontrati Lega e 5stelle con il sottosegretario Vincenzo Spadafora che ha partecipato al Pompei pride e il ministro della Famiglia Lorenzo Fontana che ha preso le distanze spiegando che il grillino parlava a titolo personale e non a nome del governo). Per Salvini i diritti acquisiti non si toccano, ma diverso è il discorso per i figli di genitori dello stesso sesso: «lo difendo i bimbi che hanno il diritto di avere una mamma e un papà e le donne che non sono uteri in affitto - ha spiegato il segretario del Carroccio -.

Mi fa schifo il solo pensiero dell' utero in affitto».

Salvini ha considerato un successo della sua politica «che la terza nave di ong aiuto-scafisti prenda un'

## - segue

---

altra direzione», confermando che si andrà avanti così «finché gli scafisti non cambieranno mestiere, le persone smetteranno di morire in mare e verranno in Italia solo se scappano dalla guerra». «I porti italiani - ha ripetuto - sono chiusi al traffico di esseri umani e agli aiutanti dei trafficanti. Lo Stato fa lo Stato».

Non c'è nessuna colpa italiana per le morti nell'ultimo naufragio a pochi chilometri dalla Libia perché, ha sottolineato, la colpa è di chi illude queste persone e si arricchisce trasportandole con gommoni sgonfi, con i motori guasti e le getta in mare pensando che qualcuno le salverà.

«Gli scafisti hanno capito che l'aria sta cambiando», ha detto, fra gli applausi, al pubblico di Pontida dove ha anche voluto ringraziare «la guardia costiera della Libia che, nel silenzio dei media, ha soccorso più di mille disperati che stavano rischiando di annegare e li ha riportati sul territorio libico».

### Fico si smarca e irrita Di Maio Salvini attacca: morti pesano su Ong

*Il presidente della Camera: chi sta in mare fa un lavoro straordinario. Ma i leader di M5S e Lega lo gelano subito*

Francesca Schianchi /ROMA La decisione l' ha presa ieri mattina. Senza avvisare i colleghi di partito più coinvolti nella vicenda, anche se sapeva che il blitz avrebbe fatto discutere.

Sono le dieci e mezza quando il presidente della Camera, Roberto Fico, dà l' annuncio con un tweet: «Tra pochi minuti visiterò il centro hotspot di Pozzallo». Si trova a Ragusa per ragioni personali, la partecipazione della compagna a un Festival di fotografia. E, come nel pieno della crisi Aquarius, quando decise di visitare la baraccopoli di San Ferdinando dove venne ucciso un migrante, sceglie un luogo sensibile proprio mentre il ministro dell' Interno Matteo Salvini ribadisce che i **porti italiani** saranno sempre chiusi per le Ong.

«Io i **porti** non li chiuderei, bisogna essere solidali con chi emigra», dichiara ai microfoni dei giornalisti, «dell' immigrazione si deve parlare con intelligenza e cuore» e, ancora, le Ong «fanno un lavoro straordinario». Altro che «taxi del mare», o «vicescafisti», altro che le posizioni dure sposate da alleati come Salvini («i morti pesano sulla coscienza di chi illude che in Europa c' è spazio per tutti») e colleghi come Di Maio e Toninelli. Ancora una volta si smarca dalla linea del governo, come già fatto in passato, anche pochi giorni fa quando,

presiedendo l' Aula, sentendo un deputato di Fratelli d' Italia che parlava come Salvini di «pacchia finita» per i migranti, è intervenuto invitando a usare «termini adeguati a persone che migrano: non fanno la pacchia». Dallo scranno più alto di Montecitorio, spiegato dal suo entourage, non rinuncia a esprimere una sensibilità culturale e ideale, ma senza nessuna strategia né intenzione di «picconare» il governo.

«Ha espresso una posizione che esiste nel M5S: la trasversalità è la forza del Movimento», assicura il deputato "ortodosso" Luigi Gallo. Tanto che, nell' opposizione, c' è chi è convinto che le prese di distanza di Fico siano tattiche, un gioco delle parti utile per accontentare una parte del variegato elettorato stellato.

Il suo attivismo però irrita i vertici. Dalle parti del ministro Toninelli, il responsabile dei **porti**, si cerca di minimizzare, «sappiamo che Roberto ha una sensibilità diversa, non c' è nessun problema». Ma da

## - segue

---

quelle del vicepremier e capo politico, sotto pressione per l' invadenza dell' alleato leghista, si lascia filtrare una certa insofferenza: Non abbiamo mai chiuso i porti - il senso del ragionamento di Di Maio- abbiamo chiuso alle Ong che non rispettano le regole. E, soprattutto, la frase che intende mettere un punto alla discussione: Quelle di Fico sono dichiarazioni del presidente della Camera. Opinioni personali, insomma, la stessa espressione con cui ha derubricato nelle settimane passate alcune posizioni di Beppe Grillo, che proprio tre giorni fa ha incontrato a Roma il presidente di Montecitorio postando una foto, presente anche la sindaca Raggi, con la didascalia «i miei ragazzi». La linea diventa declassare la posizione politica di Fico a «punto di vista personale», come fa anche Salvini, insistere sulla compattezza del governo, ognuno può esprimere la sua idea, ci mancherebbe, concede il capo della Lega, «poi i ministri fanno i ministri». Come dire: sono lui, Di Maio e Toninelli a decidere. Con buona pace di Fico, ribattezzato dalla Meloni «boldrino».

-

## Migranti, se Fico fa l'anti Salvini

POSTA E RISPOSTA

Renzo Deregibus /E-MAIL Caro Galletta, mi domando: se le Ong fanno un "lavoro straordinario" come dice il presidente della Camera Fico, perché le stesse Ong non devono "vedere i porti italiani neanche in cartolina", come dice il ministro dell' Interno Salvini? C'è qualcosa che non mi torna, grillini e leghisti non fanno parte della stessa maggioranza di governo? "Dell'immigrazione" ha detto Fico in visita a Pozzallo "si deve parlare con intelligenza e cuore. Quando si parla di Ong bisogna capire cosa si vuole intendere. L'inchiesta di Palermo archiviata, l'inchiesta di Catania da un anno non cava un ragno dal buco. Quindi bisogna capire bene di chi si parla e chi le finanzia, se no si fa cattiva informazione". "Le ong che hanno lavorato qui a Pozzallo" ha proseguito Fico "hanno fatto un lavoro straordinario, me lo hanno confermato il questore, il sindaco e la prefettura".

Chissà perché non lo hanno detto anche a Salvini, ci saremmo risparmiati tanti discorsi inutili.

- Caro lettore, davvero non saprei, forse glielo hanno detto ma lui non tiene nella giusta considerazione il parere di chi vede le cose con i propri occhi. Fico, che secondo me dice

cose sensate, parla dall'alto del suo ruolo istituzionale, super partes, e non è quindi obbligato a schierarsi con il governo. Ciononostante, non per sottovalutare le dichiarazioni della terza carica dello Stato, quello che si fa conta sempre un po' di più di quello che si dice. Una regola che vale per chiunque, ma per i 5Stelle vale il doppio.

-

## Toninelli frena il Viminale sui porti

*Salvini: decido io se si aprono o si chiudono. Ma il ministro M5S: no, le competenze sono congiunte*

ROMA Se sabato il braccio di ferro è stato con il presidente della Camera Roberto Fico, nel giorno di Pontida tocca al ministro dei Trasporti Danilo Toninelli duellare con Matteo Salvini. Dal palco del tradizionale raduno della Lega, il ministro dell' Interno premette che «io rispetto le opinioni di tutti». Ma poi aggiunge: «Se i porti si chiudono o si aprono lo decide il ministro dell' Interno».

Se non si tratta di un chiarimento è certamente un avviso a chi come Fico ancora sabato si era espresso a favore dei porti e delle Ong. Ma soprattutto Salvini sembra rivolgersi a Toninelli, che subito fa filtrare dal suo ministero un ragionamento che segue questa direttrice: «Si conferma l' ottima intesa con Salvini sul merito del tema migranti.

Tuttavia, in relazione alle sue parole da Pontida circa le competenze sui porti si fa notare che le prerogative sono congiunte tra Mit e MinInterno, visto che ai Trasporti fanno capo Capitanerie e Guardia Costiera». Come dire, caro Salvini non sei il solo a decidere sui porti.

Di scontro si tratta. Anche perché questa volta si valica il tradizionale perimetro dell' anima sinistra del movimento rappresentata dall' inquilino di Montecitorio. Ma ruota attorno a Toninelli, uno degli uomini più vicini a Luigi Di Maio. Annota un grillino: «Salvini sta un po' esagerando: è sempre in campagna elettorale. Non ha capito che siamo al governo?».

Così in un contesto non certo facile per i pentastellati ci prova il vicepresidente leghista del Senato Roberto Calderoli a ricucire l' asse Salvini-Toninelli. «A me importa che i due ministri che sono interlocutori abbiano le idee chiare. Fico invece pensi alla presidenza della Camera e a farla funzionare bene e a lavorare di più».

Da par suo il segretario del Carroccio tira dritto. Dal pratone di Pontida dichiara infatti di non voler litigare con i compagni di governo. Anzi.

«I Cinque Stelle - afferma - sono persone oneste, coerenti e con la voglia di cambiare questo paese». Preferisce non curarsi dei malumori dei pentastellati confermando la sua linea: chiusura dei porti e no alle Ong ribattezzate «aiuto-scafisti».

Salvini considera la politica sui migranti fin qui attuata un suo grande successo. «I porti italiani sono

chiusi al traffico di essere umani e agli aiutanti dei trafficanti. Lo Stato fa lo Stato» precisa il ministro dell' Interno. Guai però ad indicare l' Italia come responsabile dei morti a pochi chilometri dalla Libia. «La colpa - si sgola - è di chi illude queste persone e si arricchisce trasformandole con gommoni sgonfi, con i motori guasti e le gesta in mare pensando che qualcuno li salverà».

Il leader Cancelleri, nell' isola simbolo dell' accoglienza, sposa la politica di Salvini

## Porti chiusi, è scontro nel M5s della Sicilia

*Invocate le dimissioni del capogruppo di Palermo che attacca il vicepremier*

Trova le differenze. «Il tema non è l' umanità, ma richiamare l' Europa alle proprie responsabilità. Sbaglia chi vuole strumentalizzare questo argomento, perché l' Italia ha dimostrato di essere capace di grande accoglienza. Ora è arrivato il momento che anche gli altri Stati facciano la loro parte». La linea è quella del ministro dell' Interno, Matteo Salvini.

Le parole sono del leader del M5s in Sicilia, Giancarlo Cancelleri. Nessuna differenza. Cancelleri concorda con la chiusura dei porti e con la politica sull' immigrazione del governo gialloverde. Il capogruppo dei grillini a Palermo, Ugo Forello, ha invece invitato il M5s «a non cadere nei tranelli leghisti», motivo per il quale è stato delegittimato da un altro consigliere pentastellato. E il movimento di Luigi Di Maio, nell' isola simbolo dell' accoglienza, si è spaccato.

Nel Parlamento siciliano il M5s è all' opposizione del governo di Nello Musumeci, eletto lo scorso novembre con Lega, Forza Italia e Fratelli d' Italia. Dopo un incontro con Salvini al centro d' accoglienza di Pozzallo, Musumeci aveva aperto al dialogo coi pentastellati, ma Cancelleri, sconfitto dal governatore alle regionali, non ne aveva voluto sapere. Al contrario, sui metodi adottati dal Viminale e dal ministro delle Infrastrutture in quota M5s, Danilo Toninelli, il grillino è d' accordo.

«Il piano Juncker per la redistribuzione dei migranti ha fallito», ha spiegato Cancelleri. «Ne sono stati redistribuiti appena 2 mila e molti paesi si sono tirati indietro».

Le accuse del deputato regionale del M5s hanno un interlocutore preciso: il presidente francese, Emmanuel Macron, tra i più duri nei confronti del governo gialloverde. «Ci accusa di mancanza di umanità chi sinora non ha preso neppure un migrante», ha proseguito Cancelleri. «Lo trovo ridicolo prima ancora che irrispettoso. La chiusura dei porti è una misura giusta. Io li chiuderei anche per altri motivi. Per esempio per ridare dignità ai nostri produttori di grano massacrati da una concorrenza sleale».

Forello, leader dei grillini di Palermo, ha scritto un lungo post su Facebook rivolto a Cancelleri. L' incipit è chiaro: «Caro Giancarlo, non cadere anche tu nel tranello leghista». Poi Forello ha illustrato le sue ragioni. «La verità è che di questo clima salviniano non se ne può più».

## - segue

---

E non si può continuare a rincorrerlo sul suo terreno, perché le sue non sono banali semplificazioni, ma pericolose mistificazioni che rischiano seriamente di rendere incendiaria la stessa aria che respiriamo. Salvini continua imperterrito a sviluppare la sua azione dando addosso alle Organizzazioni non governative che operano nel Mediterraneo. Cioè governa attraverso una retorica che individua un semplice capro espiatorio da sacrificare sull' altare di un nazionalismo inconcludente».

A inasprire lo scontro nel M5s siciliano è stato Igor Gelarda, che fa parte del gruppo consiliare di Palermo insieme con Forello. I due, però, sono in polemica da tempo proprio per le posizioni filogovernative di Gelarda. Che, anche sui porti, si è schierato con Salvini e Cancellieri.

«Chi non ha in animo di stare nel Movimento 5 stelle transiti liberamente nel Pd», ha detto Gelarda a Repubblica Palermo prima della stoccata finale: «Le dichiarazioni di Forello sono imbarazzanti. In attesa che si dimetta da capogruppo, non lo considero più il mio referente nel gruppo consiliare».

© Riproduzione riservata.

il barcone capovolto all' alba al largo di Tripoli

## Naufragio in Libia, cento dispersi e tre bimbi morti Bloccate le Ong

*0Stretta dell' Italia per le organizzazioni non governative: i porti rimarranno vietati alle navi anche per i rifornimenti Picco di sbarchi in Spagna, la Giordania chiude la frontiera*

Rodolfo Calò 000 Mentre l' Europa litiga e scatta il blocco dei porti per le ong, continua la tragedia dei disperati in fuga dall' Africa verso il sogno europeo. Con un' altra, l' ennesima, carretta del mare che si inabissa, lasciando alla mercé delle onde oltre 100 migranti, tanti neanche in grado di fare due bracciate. Con un nuovo pesantissimo bilancio di vite umane: almeno un centinaio di dispersi, dati ormai per annegati. E tra loro almeno tre piccoli, poco più che neonati, i cui corpi sono stati raccolti dai soccorsi della guardia costiera libica che è riuscita a salvare solo 16 delle persone che erano a bordo.

Un altro tragico bilancio che si va ad aggiungere a quei nuovi numeri, rimbalzati ieri dall' Agenzia delle Nazioni Unite per la migrazione (Oim), che solo dall' inizio dell' anno ha contato già 1000 morti nel Mediterraneo, oltre 650 solo sulla rotta tra il Nordafrica e l' Italia.

Il naufragio è avvenuto alle quattro di notte, due ore prima dell' alba, sei sette miglia al largo ad est di Tripoli. Il barcone, vecchio, con circa 120-125 persone a bordo, ha cominciato a cedere con crepe a prua e i migranti si sono ammassati poppa, dove però il motore ha preso fuoco: dai resoconti si può solo immaginare il panico, l' annaspire nel buio, le urla, i piccoli che sprofondano per primi. Rilevante per il quadro creato dalla chiusura dei porti italiani e dalla questione delle Ong è il fatto che i naufraghi abbiano dovuto nuotare un' ora prima di essere soccorsi, come denunciato Unhcr, l' agenzia dell' Onu per i rifugiati.

Le più piccole delle vittime recuperate, tutti sotto l' anno di età, sarebbero due marocchini e un egiziano. Sul barcone, secondo un sopravvissuto ye menita, oltre a uomini di nazionalità arabe e africane, c' erano anche almeno 20 donne (ma l' Onu ne stima 30) e 10 bambini. La guardia costiera libica, intervenuta con un gommone e impegnata anche nel salvataggio di altri 345 migranti in tre diversi punti della stessa area, è tornata a lamentare di non avere sufficienti motovedette e pezzi di ricambio per far fronte al traffico di esseri umani che tra il 2000 e l' anno scorso ha causato quasi 34 mila morti, secondo

## - segue

---

un rapporto dell' Oim.

I sopravvissuti sono stati condotti alla base di Hamidya e - alla presenza di Organizzazione medica internazionale, Oim e Mezzaluna rossa, come sottolinea la Guardia costiera libica per attestare il rispetto dei diritti umani - sono stati consegnati all' Autorità per la lotta all' immigrazione illegale di Tagiura, un quartiere di Tripoli. Anche l' Unhcr ha sottolineato di aver "assistito" i naufraghi «con aiuti medici e umanitari».

«Non vedranno più l' Italia se non in cartolina». Matteo Salvini continua la crociata contro le Ong nel Mediterraneo annunciando che le navi umanitarie non solo non potranno utilizzare i porti italiani per sbarcare i migranti salvati al largo della Libia ma l' ingresso sarà loro vietato anche solo per i rifornimenti. Dunque niente più approdo a Catania, Augusta o Pozzallo per fare il carico di cibo, acqua e gasolio. Una mossa che allinea l' Italia a Malta e che, di fatto, sbarrà alle navi umanitarie ogni accesso nei paesi di «primo approdo»: nel Mediterraneo occidentale resta solo la Spagna dove però proprio la stretta imposta da Roma e La Valletta già nelle scorse settimane ha prodotto un' impennata degli arrivi dall' Africa, con i Centri d' accoglienza dell' Andalusia al collasso. Salvini ha detto che gli scali resteranno chiusi anche oltre l' estate e di averne già discusso con Danilo Toninelli: «emaneremo una circolare che chiude i porti».

Ma al momento il ministro delle Infrastrutture è molto più cauto e l' unico provvedimento ufficiale adottato è il divieto di attracco per l' Astral, la nave della Ong catalana Proactiva Open Arms attualmente davanti alla Libia. Un divieto disposto, sottolinea il ministro delle Infrastrutture, «in ragione della nota formale che mi arriva dal ministero dell' Interno e che adduce motivi di ordine pubblico». «Distruggere il lavoro delle organizzazioni e la capacità di salvataggio nel Mediterraneo - twit ta Msf - porterà solo a più morti inutili in mare. Un costo umano orrendo».

«Non è una buona notizia» aggiunge.

La Ong catalana ha salvato un gommone con 59 persone a bordo al largo di Tripoli

## Migranti, nuova lite con Malta

*La Open Arms: Italia e Libia responsabili di quei cento morti. Tensioni nel governo*

Matteo Guidelli Roma I **porti** non vanno chiusi. E le Ong «fanno un lavoro straordinario, fondamentale nel salvare vite». Roberto Fico dà voce ai malumori all'interno dei 5 Stelle e attacca frontalmente il ministro dell'Interno Matteo Salvini nel giorno in cui la Open Arms - proprio la nave a cui il leader della Lega ha impedito l'attracco in Italia - soccorre davanti alla Libia 59 migranti, agendo autonomamente e precedendo l'intervento delle motovedette libiche, e naviga ora verso nord alla ricerca di un **porto** sicuro: l'ennesima odissea dopo quella dell'Aquarius e della Lifeline.

«Bisogna essere solidali con chi emigra e ha storie drammatiche che toccano il cuore - dice il presidente della Camera da Pozzallo - Tocca all'Europa farsi carico di quest'emergenza, non solo all'Italia che non può tirarsi indietro. E bisogna tirare fuori gli estremismi, perché la solidarietà si fa insieme». Parole alle quali replicano prima Luigi Di Maio. «Parla a titolo personale, non è la linea del governo» e poi anche Matteo Salvini. Il ministro fa uscire dal Viminale i motivi di «ordine pubblico» che lo hanno spinto a vietare l'ingresso alla Open Arms: le inchieste che hanno riguardato proprio la nave della Ong, le manifestazioni che ci sono già state in occasione di precedenti approdi nei **porti italiani**, possibili nuove proteste che potrebbero creare rischi per la sicurezza.

Allo stesso tempo, inoltre, il Viminale si dice disponibile in assenza di emergenze a bordo a rifornire in mare la nave di acqua, cibo e gasolio.

D'altronde Salvini la sua posizione l'aveva ribadita ieri mattina in un tweet, dando lui stesso la notizia del soccorso effettuato dalla Open Arms. «La nave si è lanciata poco fa verso un barcone e, prima dell'intervento di una motovedetta libica in zona, ha in tutta fretta imbarcato una cinquantina di immigrati a bordo. Questa nave si trova in acque Sar della Libia, **porto** più vicino Malta, associazione e bandiera della Spagna: si scordino di arrivare in un **porto italiano**». L'Italia, commenta l'eurodeputata Eleonora Forenza a bordo della nave della Ong, «sta sprofondando in una voragine di vergogna e disumanità».

La posizione di Salvini apre un ulteriore scontro con Malta, altro obiettivo da giorni nel mirino del ministro dell'Interno.

«La smetta con le bugie» scrive su Twitter il **portavoce** del governo pubblicando un post del ministro

## - segue

---

dell' Interno Michael Farrugia: «L' intervento di Open Arms è avvenuto in zona Sar libica, tra Libia e Lampedusa.

Matteo Salvini la smetta di diffondere notizie scorrette tirando in ballo Malta senza alcuna ragione» dice allegando una mappa con le distanze tra il punto dove si trova la nave della Ong, Lampedusa e Malta. Polemiche e accuse che a bordo della Open Arms passano in secondo piano rispetto ai problemi delle 59 persone, tra cui 5 donne e 4 minori, appena soccorsi.

Uomini, donne e bambini il cui primo pensiero è stato quello di non essere riportati in Libia: «Ci torturano e ci violentano» ha detto una di loro.

L' incubo lascia però il posto ad abbracci e applausi quando il comandante della nave annuncia: «Andremo in Spagna». Dalla Ong ribadiscono, invece, le accuse a Libia e Italia per come sono state condotte le operazioni di soccorso di ieri, quando è naufragato un barcone e un centinaio di persone sono morte: «L' Open Arms avrebbe potuto salvarli, ma è stato ignorato dalle autorità libiche e italiane». «L' evento è accaduto in acque territoriali libiche - risponde la Guardia Costiera italiana - e non ha visto alcun nostro coinvolgimento».

Intanto alimenta timori e sospetti nel governo, l' uno-due di Beppe Grillo sulla Rai e Roberto Fico sui migranti. La scelta del fondatore M5s di alzare il tiro sulla tv pubblica e del presidente della Camera di criticare la linea del governo dei migranti, mette pressione ai «governisti» M5s, soverchiati nel primo mese di governo dall' agenda leghista. Proprio nelle ore in cui Luigi Di Maio prova a vincere le resistenze da destra su due temi contenuti nel decreto dignità e cari al Movimento, come la lotta a precarietà e gioco d' azzardo.

## "Porti chiusi alle ong, anche per rifornimenti"

*Deciso il ministro dell' Interno: "Per loro Italia solo in cartolina". Gentiloni: "Zero vincoli, è la linea di Visegrad"*

"Non vedranno più l' Italia se non in cartolina". Matteo Salvini continua la crociata contro le Ong nel Mediterraneo annunciando che le navi umanitarie non solo non potranno utilizzare i porti italiani per sbarcare i migranti salvati al largo della Libia ma l' ingresso sarà loro vietato anche solo per i rifornimenti. Dunque niente più approdo a Catania, Augusta o Pozzallo per caricare cibo, acqua e gasolio. Una mossa che allinea l' Italia a Malta e che, di fatto, sbarrà alle navi umanitarie ogni accesso nei paesi di 'primo approdo': nel Mediterraneo occidentale resta solo la Spagna dove però proprio la stretta imposta da Roma e La Valletta già nei giorni scorsi ha prodotto un' impennata degli arrivi dall' Africa, con i Centri d' accoglienza dell' Andalusia al collasso. Al di là degli annunci, come l' Italia attuerà in concreto la chiusura dei porti e per quanto tempo, non è chiaro e si vedrà di volta in volta. Salvini ha detto che gli scali resteranno chiusi anche oltre l' estate e di averne già discusso con Danilo Toninelli: "emaneremo una circolare che chiude i porti". Ma al momento il ministro delle Infrastrutture è molto più cauto e l' unico provvedimento ufficiale adottato è il divieto di attracco per la Open Arms, la nave della Ong catalana Proactiva Open Arms attualmente davanti alla Libia.

Un divieto disposto, sottolinea il ministro delle Infrastrutture, "in ragione della nota formale che mi arriva dal ministero dell' Interno e che adduce motivi di ordine pubblico". Toninelli cita l' articolo 83 del Codice della navigazione, che gli consente di "limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell' ambiente, per motivi di protezione dell' ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende". Non c' è dunque al momento alcuna circolare e ogni caso verrà valutato singolarmente. La questione sollevata dal ministro dell' Interno è sempre la stessa: secondo lui, le Ong sono "complici" dei trafficanti, non è chiaro chi le finanzia e la loro presenza davanti alla Libia spinge in mare decine di barconi ed ostacola il lavoro della Guardia Costiera libica, che anche oggi ha condotto tre operazioni di soccorso. Ma su quest' ultimo punto anche le conclusioni del vertice Ue ribadiscono la necessità di non interferire con il lavoro delle autorità libiche. "Abbiamo inviato un messaggio a tutti, anche alle Ong - conferma il presidente del Consiglio Ue Donald Tusk - devono rispettare la legge e non devono ostacolare il lavoro della Guardia Costiera libica". Parole alle

quali le Ong si ribellano. "Distuggere il lavoro delle organizzazioni e la capacità di salvataggio nel Mediterraneo - twitta Msf - porterà solo a più morti inutili in mare. Un costo umano orrendo". "Non è una buona notizia" aggiunge Sos Mediterranee che però conferma l' impegno: "fino a quando degli esseri umani rischieranno la loro vita in mare, noi proseguiamo la nostra missione per cercare, soccorrere, proteggere e testimoniare".

Dietro segnalazione della Guardia Costiera

## ... Il Mit dispone i divieti d' accesso

ROMA La possibilità di interdire l' accesso alle acque territoriali o ai **porti italiani** è stabilita dall' articolo 83 del Codice della navigazione ed è una prerogativa che fa sempre capo al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Quest' ultimo, a seconda dei casi, agisce di concerto con gli altri dicasteri coinvolti.

«Il Ministro dei trasporti e della navigazione - stabilisce infatti l' articolo - può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell' ambiente, per motivi di protezione dell' ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende».

Sono dunque 3 i motivi per i quali il Mit può emettere un decreto di divieto di transito e approdo: ordine pubblico, sicurezza della navigazione e protezione ambientale. Nel primo caso le Infrastrutture agiscono di concerto con il Viminale, come è avvenuto proprio nei giorni scorsi con il caso della Open Arms: Salvini ha indicato tre problematiche di ordine pubblico - le inchieste in cui è stata coinvolta la nave della Ong, le manifestazioni che ci sono state nei **porti** in occasione dei precedenti attracchi e le possibili proteste in

caso di nuovo approdo, che avrebbero potuto comportare rischi per la sicurezza - e Toninelli ha emesso il provvedimento.

Nel caso in cui si prospettino problematiche relative alla sicurezza della navigazione è invece direttamente il ministero delle Infrastrutture ad agire, su segnalazione della Guardia Costiera cui spetta la sorveglianza e il controllo. Se, infine, l' ingresso delle navi in acque **italiane** potrebbe rappresentare un problema di carattere ambientale, il Mit emette il provvedimento su input del ministero dell' Ambiente.

In tutti e tre i casi, dunque, è il ministero delle Infrastrutture il soggetto cui spetta vietare l' accesso alle acque e ai **porti italiani**.

## ZONA ECONOMICA SPECIALE DELLA CAMPANIA DAL PROGETTO ALLA REALIZZAZIONE



**Banco di Napoli: lunedì un workshop con oltre cento aziende**

**Napoli, 29 giugno 2018** – Il Banco di Napoli, Gruppo Intesa Sanpaolo, lunedì 2 luglio alle 15,30 nella sala delle Assemblee della sede storica di via Toledo a Napoli, incontrerà oltre cento aziende, nel corso di un workshop per illustrare tutte le agevolazioni e i supporti finanziari messi in campo dalla banca nell'ambito delle Zes, le Zone Economiche Speciali della Campania. All'incontro prenderanno parte **Francesco Guido**, direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa Sanpaolo per il Sud, **Pietro Spirito**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, **Alessandro Panaro**, responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), **Clelia Buccico**, professore Associato di Diritto Tributario all'Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli".

Il Banco di Napoli e l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, alla fine dell'anno scorso hanno firmato un accordo per assistere finanziariamente le imprese assegnatarie di appalti per le opere Portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri. L'obiettivo è sostenere la mission della nuova ADSP della Campania affinché garantisca al sistema manifatturiero del Meridione nuove e potenziate capacità di intercettare flussi commerciali internazionali, ampliando così i mercati di sbocco dei prodotti e delle eccellenze territoriali per trattenere, nel PIL del Mezzogiorno, quanto più valore aggiunto possibile. Per questo accordo, come per quelli con le altre ADSP del Mezzogiorno, il Banco di Napoli ha già messo complessivamente a disposizione **un plafond di 1,5 miliardi di euro**.

# Workshop Porti e ZES a Chieti

CHIETI – Per iniziativa congiunta delle Autorità di sistema dell’Adriatico centrale e del Tirreno centro-settentrionale si terrà martedì prossimo 3 luglio dalle 9,30 presso la Camera di Commercio di Chieti una tavola rotonda multidisciplinare su porti e territori, dedicata in particolare alle ZES e zone logistiche “semplificate”. Modera Angelo Scorza di Ship2Shore.

I saluti istituzionali saranno portati da Francesco Maria di Majo, presidente AdSP Mar Tirreno centro-settentrionale; da Matteo Paroli, segretario generale AdSP Mar Adriatico Centrale; da Mauro Angelucci, presidente Camera Commercio Chieti Pescara; da Gennaro Zecca, presidente Confindustria Chieti Pescara; da Leo Castiglione, sindaco di Ortona e da Luciano D’Alfonso, presidente Regione Abruzzo. Ecco il panel dei relatori: Maurizio D’Amico (Femoza), Marcello Di Caterina (Alis), Ennio Forte (Università di Napoli) Marco Lenti (Studio Legale Mordiglia), Nereo Marcucci (Confetra), Ugo Patroni Griffi, (Assoporti e AdSP Mar Adriatico Meridionale).

# Trasportonline

---

Traffico porti italiani 2017: merci totali in aumento, stabile container

*In pole position i sistemi portuali di Genova e Savona, Gioia Tauro, La Spezia e Marina di Carrara.*

**ROMA** - Il traffico merci totale dei porti italiani nel 2017 ha superato mezzo miliardo di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), con un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio. I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle **rinfuse liquide (37%), dei container (23%) e Ro-Ro (21%)**.

Questi i dati messi a disposizione da **Assoporti** (Associazione Porti Italiani) e **SRM** (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) in "*Port Indicators*", offrendo una panoramica dello sviluppo del trasporto marittimo italiano osservato nel tempo.

## TRAFFICO CONTAINER 2017

Con riferimento alla sola merce containerizzata, il 2017 è stato un anno complessivamente stabile per i porti italiani 10,7 milioni di TEU (+0,7% rispetto al 2016).

**In pole position i sistemi portuali di: Genova e Savona (2,6 milioni di TEU + 13%), Gioia Tauro (2,5 milioni di TEU -12%) e La Spezia e Marina di Carrara (1,5 milioni di TEU +16%).**

Seguono nella graduatoria i sistemi portuali che hanno totalizzato un traffico inferiore a 1 milione di TEU e superiore a 500 mila: **Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) 964 mila TEU (+10%) Livorno e Piombino 734 mila (-8,35) Trieste 617 mila (+26%) Venezia 611 mila (0,9%).**

**I sistemi portuali che hanno totalizzato un traffico inferiore ai 500 mila TEU sono:**

Mare di Sardegna 463 mila (- 35%)  
Mare Adriatico Centro settentrionale 223 mila (-4,8%)  
Mare Adriatico centrale: 168 mila (9,3%)  
Mar Tirreno Centro settentrionale 94 mila (27%)  
Mare Adriatico Meridionale 69 mila (-5%)  
Mar di Sicilia Orientale 50 mila (+1,9%)  
Mar di Sicilia Occidentale 12 mila (+9,5%)  
Mar Ionio / (-100%)

## NUOVO REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI PILOTAGGIO: LA LICENZA VINCOLATA AI CORSI!

**«Primo duro colpo allo status-quo del pilota. Bellomo: «Sulle Linee guida terremo la barra dritta»**

Taranto, 29 giugno 2018 – I timori dell'Unione Piloti (UP) che la licenza da pilota sarà sempre più legata alla partecipazione a corsi di formazione (molti dei quali i comandanti di più recente nomina hanno già effettuato) si stanno purtroppo rivelando fondati.

Lo dimostra l'articolo 11 del nuovo "Regolamento per il servizio di pilotaggio" il quale tra i compiti del capo-pilota, prevede anche l'obbligo di *«accertare che i piloti effettivi partecipino ai corsi di formazione necessari al mantenimento della licenza da pilota»*.

E' ovvio che con questi presupposti, la licenza servirebbe solo per accedere ad una Corporazione e non più all'esercizio della professione. Lascia l'amaro in bocca dover constatare come ad eccezione dell'Unione Piloti nessun'altro componente della categoria abbia sollevato obiezioni.

Di fatto, il nuovo regolamento conferma il percorso che il Ministero dei Trasporti, in sintonia con Fedepiloti, ha inteso intraprendere anche in sede di discussione presso il MIT ed il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, della bozza del decreto interdirigenziale sulle *«Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti dei porti»*.

*«L'approvazione del nuovo regolamento rappresenta il primo atto di un processo che sembra voglia minare la professionalità del pilota e che temo darà maggior vigore a Fedepiloti nel sostenere la necessità di recepire nel nostro ordinamento le raccomandazioni della famosa Risoluzione IMO A.960 (23) ma noi su questo terremo la barra dritta»* – dichiara il presidente dell'UP, il Capitano Vincenzo Bellomo.

Finora, infatti, le Amministrazioni sono sembrate orientate a recepire le raccomandazioni contenute nella Risoluzione IMO A.960 (23). Su questo l'Unione Piloti ha intrapreso una battaglia, nell'interesse esclusivo della categoria, convinta com'è che l'ordinamento legislativo italiano non necessita di scossoni e sconvolgimenti in quanto le norme del Codice della navigazione ed relativo Regolamento, anche se datate, risultano molto più stringenti. *«Senza dimenticare – aggiunge Bellomo – che scopo della risoluzione IMO è sopperire, in ambito internazionale, ad eventuali carenze legislative degli Stati, ma questo non è certamente il caso dell'Italia, il cui Codice e relativo Regolamento, disciplinano in modo dettagliato l'iter per la formazione ed il rilascio della licenza definitiva del pilota di porto»*.

Per l'UP, il rilascio della licenza di pilotaggio (che deve continuare ad avvenire mediante selezione da pubblico concorso, tirocinio di un anno con affiancamento a piloti più anziani ed esperti, ed esame finale) resta l'unico elemento indispensabile per l'esercizio della professione che – tra l'altro - dà anche all'Autorità Marittima la certezza di aver formato un professionista capace di erogare un servizio efficiente e indiscutibilmente garante della sicurezza.

*«L'introduzione di un nuovo specifico certificato IMO che di fatto surroghe la licenza di pilota rilasciata dall'Autorità marittima – conclude Bellomo – significa dare il via ad una deriva privatistica del servizio di pilotaggio che invece deve continuare a conservare la sua unicità pubblicistica e di servizio di interesse generale. In sintesi, per noi spetta solo allo Stato attraverso il rilascio della "Licenza", che avviene dopo un lunghissimo percorso di studio e formazione pratica, individuare e definire la figura del pilota»*.

## Porti: Genova, firma con Rfi per potenziare la ferrovia

Investimento da 35 milioni, Signorini si avvia l'ultimo miglio

(ANSA) - GENOVA, 28 GIU - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Rfi-Rete Ferroviaria Italiana e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale hanno firmato un accordo per potenziare il sistema ferroviario del porto di Genova nel bacino di Sampierdarena. "Possiamo finalmente avviare tutti gli interventi relativi all'ultimo miglio - dice il presidente dell'Autorità di sistema, Paolo Emilio Signorini - che consentiranno di supportare i piani di potenziamento infrastrutturale che stiamo sviluppando in parallelo ai progetti di investimento degli operatori privati". L'investimento, 35 milioni, prevede interventi sul collegamento ferroviario fra Parco Rugna, Bettolo e bivio S. Limbania che permetteranno di trasportare i container high cube (i più grandi) attraverso la galleria Molo Nuovo, una nuova stazione nel parco Fuorimuro e binari lunghi 750 metri. "Il porto di Genova è lo snodo principale, l'infrastruttura di collegamento chiave tra il nostro mare e i mercati dell'Europa continentale - è il commento del ministro Danilo Toninelli riportato in una nota di Rfi -.

Spingere sul pedale dell'intermodalità, in questo caso tra acqua e ferro, è e rimarrà uno degli obiettivi chiave del mio ministero, perché far viaggiare le merci in modo razionale, efficiente e sostenibile significa aiutare l'economia italiana a creare maggiore ricchezza". Maurizio Gentile, a.d. e direttore generale di Rfi, che ha firmato l'accordo con Signorini, spiega: "È nostro impegno far sì che il porto di Genova diventi sempre più parte integrante del network europeo dei Core Corridor TEN-T, al fine di migliorare lo sviluppo logistico dell'intero paese". Presenti anche Edoardo Rixi, sottosegretario alle infrastrutture, l'ad e direttore generale di Fs Renato Mazzoncini, Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e il sindaco di Genova Marco Bucci.

### Impostata la Seven Seas Splendor

Nave extra lusso nello stabilimento Fincantieri di Ancona

TRIESTE – Impostata la Seven Seas Splendor nel bacino dello stabilimento di Ancona. E' la seconda nave da crociera extra lusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. La consegna è prevista per il 2020.

Per la società armatrice, tra gli altri, era presente Jason Montague, presidente e Ceo di Regent Seven Seas Cruises, accolto da Giovanni Stecconi, direttore dello stabilimento Fincantieri di Ancona.

Come la gemella "Seven Seas Explorer", consegnata da Fincantieri nello stabilimento di Sestri Ponente nel 2016, la nuova unità avrà 55.000 tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare a bordo 750 passeggeri. Sarà costruita adottando le più avanzate tecnologie in tema di protezione ambientale. L'allestimento sarà particolarmente ricercato e sarà prestata molta attenzione al comfort per i passeggeri.

"Seven Seas Explorer ha ottenuto notevoli consensi sin dal suo debutto nel 2016 come la nave più lussuosa mai costruita. La sua gemella, Seven Seas Splendor, si basa su questo successo, cercando di perfezionare ulteriormente l'idea di lusso senza compromessi sul mare", ha dichiarato Jason Montague, presidente e amministratore delegato di Regent Seven Seas Cruises.

"Nella continua ricerca per superare le aspettative dei nostri ospiti stiamo creando un'opera d'arte, da prua a poppa. Ovunque ti volti su Seven Seas Splendor sarai circondato da eleganza, comfort e accoglienza".

Luigi Matarazzo, direttore New Building-Direzione Navi Mercantili di Fincantieri, ha dichiarato: "Avere l'opportunità di collaborare per la seconda volta con un armatore come Regent Seven Seas Cruises è motivo di grande soddisfazione, perché significa aver soddisfatto le aspettative di una società che ha fatto della qualità e della ricercatezza le cifre distintive della propria attività. Sono certo che questa costruzione rappresenterà un altro successo per il nostro stabilimento di Ancona, che conferma la missione nel segmento delle navi di lusso di media dimensione, ma anche per il Gruppo Fincantieri, sempre più leader del mercato crocieristico".

## Ancona: le valutazioni dell'Autorità di sistema portuale sulle concessioni alle società Silos Granari della Sicilia srl e Sai srl

(FERPRESS) – Ancona, 28 GIU – Il 31 dicembre 2019 scadranno le concessioni alle società Silos Granari della Sicilia srl e Sai srl che gestiscono i silos utilizzati per i traffici dei cereali nella darsena Marche dell'area commerciale del porto di Ancona.

Su queste concessioni e sull'utilizzo degli spazi portuali su cui sono situati i silos, 34 quelli di Silos Granari Sicilia, alti 20 metri, 12 quelli di Sai con un'altezza di 44 metri, è stato approvato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale un indirizzo sulla futura destinazione dell'area che, nel complesso, ha una superficie di 33 mila metri quadrati.

Con le società concessionarie degli impianti, l'Autorità di sistema portuale, alla sottoscrizione delle concessioni a gennaio 2016, s'impegnò a comunicare 18 mesi prima della scadenza le proprie valutazioni sulla futura destinazione di queste aree demaniali che sarà definita nel nuovo Piano regolatore portuale.

Diversi gli elementi che sono stati presi in considerazione dal Comitato di gestione per esprimere la valutazione.

### Razionalizzazione e vocazione degli spazi portuali

In primis, è stata valutata l'esigenza complessiva dello scalo di disporre di spazi adeguati e sufficientemente dimensionati per sviluppare le tipologie di traffico che caratterizzano lo scalo. Questa esigenza troverà una risposta nel prossimo Piano regolatore portuale che dovrà tenere conto anche del nuovo dinamismo rispetto alla trattativa sull'area ex Bunge, ulteriori 49 mila metri quadri di area industriale dismessa, strategicamente importante in un porto alla continua ricerca di spazi.

Previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale che disciplinano le aree demaniali dove sono gli impianti: Il Piano regolatore comunale prevede la demolizione dei silos, che nel frattempo possono essere solo oggetto di interventi di manutenzione e conservazione.

Si è stimato che sarebbero necessari interventi manutentivi onerosi, equivalenti o forse superiori alla costruzione di nuovi impianti.

### Interventi indifferibili di manutenzione sugli impianti

Questi impianti, costruiti negli anni '60, hanno bisogno di manutenzione straordinaria che una valutazione effettuata da qualificata società ha stimato essere pari a circa 7 milioni di euro.

### Traffici e politiche nazionali del settore cerealicolo

Il piano cerealicolo nazionale del ministero delle Politiche agricole e forestali del 2016 prevede, tra l'altro, la necessità di razionalizzare i flussi logistici, di dismettere i centri più obsoleti, per ragioni logistiche, ambientali e igieniche, e di ammodernare le strutture di ricezione del prodotto e dei sistemi di stoccaggio.

Inoltre, l'analisi dei dati tra il 2010 ed il 2017 rispetto alla portualità adriatica ha evidenziato la sempre maggiore concentrazione del traffico negli scali di Ravenna (1,9 milioni di tonnellate nel 2017) e Bari (1,6 milioni di tonnellate nel 2017). In confronto, il porto di Ancona ha movimentato 217 mila tonnellate, con un trend negativo rispetto al 2016. Dal 1 gennaio ad oggi sono state movimentate solo 18.314 tonnellate.

Alla luce di tali aspetti, il Comitato di gestione ha deciso che eventuali domande di concessione che dovessero pervenire rispetto agli impianti in questione non potranno essere valutate positivamente.

## - segue

---

### Occupazione

Fondamentale, in qualsiasi ipotesi verrà percorsa, sarà la tutela delle 12 persone occupate negli impianti. L'Autorità di sistema portuale, in accordo con le parti sociali, adotterà tutte le azioni necessarie per favorire il riassorbimento dei dipendenti anche presso altre imprese che operano nel porto anche attraverso riconversione e formazione come previsto anche previsto dal "Protocollo per la tutela del lavoro nel porto di Ancona", sottoscritto nel 2016. Sarà anche posta forte attenzione alla tutela del lavoro delle persone occupate nell'indotto.

Le linee di indirizzo approvate dal Comitato di gestione delineano un processo di trasformazione degli spazi portuali essenziale per assicurare competitività e aumento dell'occupazione. Un percorso in cui amministrazioni, imprese, comunità sono chiamati ad essere protagonisti. L'Autorità di sistema continuerà a perseguire l'obiettivo di gestire il cambiamento che deriva da tale trasformazione sempre nell'ottica degli interessi generali, soprattutto per favorire la creazione di iniziative imprenditoriali e la nascita di nuovi posti di lavoro.

## Pettorino in visita a Portoferraio

Apprezzato il lavoro svolto dal personale sulla terza isola italiana

PORTOFERRAIO – Giovanni Pettorino ha fatto visita alla sede della Capitaneria di porto di Portoferraio. Il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, è stato accompagnato dal Direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, accolto dal capitano di fregata Riccardo Cozzani, Capo del compartimento marittimo elbano..

Pettorino, all'Elba per la giornata conclusiva del S. E. I. F. (Sea Essence International Festival) a Marciana Marina, dove è intervenuto con Tarzia in chiusura del festival patrocinato da Regione Toscana e Legambiente sui temi legati alla salvaguardia e al rispetto della biodiversità, e in generale dell'ecosistema marino, ha voluto fare tappa alla locale sede della Guardia costiera per testimoniare personalmente la propria gratitudine alle donne e agli uomini di tutti gli Uffici marittimi distribuiti sull'isola.

In particolare, Pettorino ha evidenziato il quotidiano impegno e la dedizione con la quale svolgono una qualificata attività operativa che contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del Corpo in tema di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino e costiero. Un lavoro che si intensifica in concomitanza della stagione estiva con l'ormai consolidata operazione Mare Sicuro, giunta alla sua 27esima edizione.

A testimonianza della propria gratitudine, firmando il libro d'onore della Direzione marittima della Toscana l'ammiraglio Pettorino ha scritto: «Con il vivo apprezzamento per il lavoro svolto quotidianamente al servizio della terza isola del nostro Paese».

La visita è stata anche un'occasione per incontrare il sindaco di Portoferraio, Mario Ferrari ed i rappresentanti dei servizi tecnico nautici del compartimento marittimo elbano.

## Teatro in banchina per la chiusura estiva del Propeller Club Livorno

Lo spettacolo teatrale in banchina e poi la consueta cena di gala sulla nave Toremar - Liburnia, si conclude così al Propeller Club Livorno la stagione degli incontri per riprendere a settembre prossimo.

LIVORNO- Serata di chiusura estiva per l'International Propeller Club Livorno organizzata dalla presidente Maria Gloria Giani. L'evento è stato dedicato ai quartieri di Livorno accendendo i riflettori su alcuni talenti artistici cittadini. *"Noi gente di mare spesso veniamo considerati troppo porto-centrici, - ha sottolineato Maria Gloria Giani - "quando in realtà osserviamo non solo con la lente delle opportunità di lavoro ma anche con amore questa nostra incredibile città"*.

La serata è iniziata con lo spettacolo teatrale sul palco, allestito per l'occasione sul molo Capitaneria del porto mediceo, di fianco alla motonave Toremar- Liburnia, per poi concludersi a bordo della nave per il consueto dinner di gala.

Sul palco del Molo Capitaneria la rappresentazione "BLOCCO 3" di Fabrizio Brandi e Francesco Niccolini. Il suggestivo scenario del porto e del sole al tramonto, hanno fatto da scenografia all'attore Fabrizio Brandi che ha catturato l'attenzione della platea con l'emozionante racconto, semi autobiografico, del bambino di 11 anni, Mario, nato al Blocco 3 del popolare quartiere livornese della Guglia. Nella narrazione, ambientata fra gli anni '70 e '80, è protagonista il quartiere e l'edificio (Blocco 3) che vede crescere Mario, all'ombra del suo cortile e di una affollata e picaresca umanità, la famiglia: il padre e la madre, gli esuberanti compagni di giochi e i vicini di casa molto "vicini".

Al dibattito, seguito sul palco, Maria Gloria Giani ha presentato le artiste e la manager della che hanno raccontato la valorizzazione dei quartieri livornesi, Pontino e Garibaldi, visti attraverso l'Arte urbana. Uno spaccato artistico che pone la città di Livorno alla ribalta nazionale per la presenza di importanti artisti e per l'attenzione che la Galleria è stata capace di attrarre.

Lo storico Ippodromo Caprilli dalla sua realizzazione di fine '800, agli ultimi anni di attività, è stato ricordato da Andrea Ghezzi, già presidente della Società Labronica Corse. La bellissima struttura posta in prossimità del lungomare di Livorno, sui terreni un tempo occupati dal parco della villa Letizia, che ha rappresentato un luogo di ritrovo per molte generazioni di livornesi appassionati di corse e concorsi ippici.

Presenti alla serata, tra gli altri, le massime autorità cittadine: il presidente dell'Autorità di sistema portuale Stefano Corsini, il prefetto Anna Maria Manzone, il questore Orazio D'Anna, l'assessore comunale Gabriele Belais, i rappresentanti della Capitaneria di porto, i vertici della compagnia Toremar, tra i quali l'amministratore delegato Matteo Savelli. In rappresentanza dei servizi tecnico nautici del porto: il capo pilota Massimiliano Lupi, Fiorenzo Milani già direttore di Fedepiloti e già presidente del Propeller livornese. Numerosi i rappresentanti del cluster marittimo, tra i quali: la dirigente del Terminal Darsena Toscana Monica Bellandi, l'armatore Gaetano D'Alesio. Per il direttivo del Propeller Club Livorno: Andrea Monti vicepresidente, Matteo Vannucci segretario, Giampaolo Scabrella tesoriere, Lino Capozzi e Piero Pampana.

L' **Autorità portuale** affiderà l' area per tutto il mese

## Fiera d' agosto, ecco il bando Musica, cabaret e bancarelle

*Il nuovo sindaco disposto a collaborare per gli eventi Nel frattempo proseguiranno i lavori già in corso*

Domenico Bertè Puntuale è arrivato il bando dell' **Autorità portuale** per la riapertura estiva della Fiera, luogo cult della bella stagione messinese.

Si tratta, in termini tecnici, di un avviso esplorativo quello annunciato mercoledì e pubblicato ieri dall' **Authority**.

Chiede una manifestazione d' interesse per la concessione demaniale di una porzione d' area scoperta della cittadella fieristica che, purtroppo, per troppi mesi resta chiusa, nonostante il potenziale e la posizione nel cuore della città.

Prima della pubblicazione, il commissario dell' **Autorità portuale**, Nino De Simone il segretario generale Ettore Gentile, erano stati dal neo sindaco De Luca per informarlo dell' avvio della procedura e soprattutto per dare disponibilità a poter realizzare, in collaborazione con chi si aggiudicherà la gestione, una parte del programma.

Il primo cittadino non ha nascosto ai vertici dell' Ente la disponibilità ad un lavoro sinergico con il Comune, come successo in altre stagioni ma rinviando per i particolari ad un successivo incontro. Il 5 luglio, fra l' altro, il sindaco parteciperà al suo primo Comitato Portuale. D' altro canto lo stesso Cateno De

---

Luca, il giorno dopo l' elezione, ha chiesto alla città (artisti, operatori culturali, associazioni) di essere pronta a fare qualcosa sin da subito per "accendere" l' estate, poiché i tempi di una programmazione ponderata non ci possono più essere. Per questa chiamata alle armi, adesso c' è anche un palcoscenico d' eccezione come la Fiera.

La concessione è per trenta giorni, tutto il mese di agosto.

C' è una quota di canone di 9.000 euro (1.500 in più dell' anno passato) per l' occupazione delle aree, ma ci sono dei vincoli per le tipologie di attività che si possono realizzare. Le offerte dovranno essere presentate entro il 16 luglio e contenere un programma di iniziative di tipo ludico, ricreativo, culturale e di aggregazione sociale.

Il programma potrà contenere organizzazione di spettacoli teatrali, musicali, cabaret, tavole rotonde,

---

## - segue

---

mostre e rassegne cinematografiche, in più attività ludico-sportive, e generici eventi promozionali del territorio in grado di realizzare sinergie con altre realtà.

Non dovrebbero mancare le consuete bancarelle con prodotti tipici, ma anche spunti di teatro e musica, almeno in base ai programmi degli scorsi anni.

Solo uno sarà l'ingresso, quello laterale sul viale della Libertà, perché in quello principale sono in corso importanti lavori di rifacimento come per i due padiglioni interni.

L'azienda che se ne sta occupando, ha garantito che gli spazi esterni dati in concessione saranno in piena sicurezza anche durante la fase di cantiere. A giudicare quale delle proposte che arriveranno sia più adeguata allo spazio e al bando, sarà una commissione composta da tre membri dell' **Autorità Portuale**.

## **COSCO, via libera all'acquisizione di Orient Overseas Container Line**

Hong Kong - Il gruppo Orient Overseas (International) Ltd. (OOIL) di Hong Kong ha reso noto che sono state soddisfatte tutte le precondizioni per l'acquisizione della sua compagnia di navigazione Orient Overseas Container Line (OOCL) da parte del gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping e del gruppo portuale cinese Shanghai International Port (Group) Co. che un anno fa hanno presentato una specifica offerta del valore di 6,3 miliardi di dollari.

COSCO Shipping Holdings Co., holding del gruppo COSCO Shipping, ha ricevuto il via libera all'operazione di takeover da parte dell'ufficio anti-monopoli dell'amministrazione statale cinese per la regolazione del mercato.

# The Medi Telegraph

---

## **“Lo Stato chieda i danni agli armatori che hanno tradito il Paese”**

Napoli - “Non è sufficiente cambiare il logo della Confitarma per auto-qualificarsi difensori dell’italianità e degli italiani; anzi, questa presunzione di italianità diventa grottesca nella Confederazione degli armatori italiani, che tutela e fornisce copertura agli armatori che nella composizione degli equipaggi delle navi che battono la nostra bandiera italiana, continuano a privilegiare in stragrande maggioranza l’imbarco di extracomunitari sottopagati, mentre i nostri connazionali restano a casa disoccupati a fare la fame”.

Ad affermarlo è Vincenzo Onorato secondo il quale “l’ipocrisia di Confitarma è in modo paradossale messa a nudo proprio dalle dichiarazioni del presidente Mattioli, che ripete a ogni occasione il complotto scritto dal suo azionista di riferimento, Manuel Grimaldi. Ovvero proprio da chi, in totale spregio e violazione del decreto Cociancich e quindi di una legge dello Stato che, ribadisco, è a tutti gli effetti vigente, agisce come se questa legge non esistesse perseverando ormai illegalmente nell’utilizzo di personale marittimo extracomunitario”.

“È chi dovrebbe vigilare – prosegue il presidente del gruppo Onorato Armatori - su questa violazione di legge, gli organi dello Stato, o non sono in grado di farlo o si astengono dal farlo, consentendo agli armatori di continuare a beneficiare, in modo del tutto illegale, di quel quasi totale esonero dal pagamento delle tasse che sarebbe dovuto a chi rispetta le leggi e imbarca solo personale italiano o comunitario”.

“Tre giorni orsono – ricorda Onorato - il Vice-premier e Ministro del lavoro e dello sviluppo economico Luigi Di Maio ha affermato: “Se prendi i soldi dello Stato e delocalizzi, li devi ridare con gli interessi, sennò da qui non ti muovi.” Una presa di posizione, quella del Vice-premier, che fa chiarezza in modo definitivo: chi delocalizza attività ed ha beneficiato di agevolazioni, se viola i patti e trasferisce la sua attività prima dei dieci anni dalla data di conclusione dell’agevolazione, rischia sanzioni da 2 a 4 volte il beneficio ricevuto”.

# Informazioni Marittime

---

## Genova, Rfi potenzia trasporto merci a Sampierdarena

Con l'obiettivo di potenziare il sistema ferroviario del porto di Genova, nell'area di Sampierdarena, e favorire lo sviluppo dell'intermodalità ferro-mare, è stata firmata venerdì scorso una convenzione da Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in accordo con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Presenti anche Edoardo Rixi, sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale di FS Italiane, Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, e Marco Bucci, Sindaco di Genova.

Con l'accordo, che prevede un investimento complessivo di 35 milioni di euro, è stato definito un cronoprogramma degli interventi con una prima fase finalizzata all'adeguamento del collegamento ferroviario fra il Parco Rugna-Bettolo e il bivio S. Limbania, che dà continuità agli interventi in corso da parte di RFI per il collegamento del porto con il parco ferroviario del Campasso. Tali opere, relative all'incremento della sagoma limite, all'armamento e al segnalamento consentiranno di trasportare i container high cube attraverso la galleria Molo Nuovo.

Prevista anche una seconda fase relativa alla progettazione e alla realizzazione di una nuova stazione nella zona dell'attuale parco ferroviario di Fuorimuro. Lo scalo sarà dotato di binari lunghi 750 metri, uno dei requisiti fondamentali per incrementare la quota del traffico ferroviario merci da e per il porto storico di Genova, prima realtà italiana in termini di volumi movimentati.

## L'Autorità Portuale di Göteborg estende e rinnova gli sconti tariffari portuali per le imbarcazioni rispettose dell'ambiente Porto

Göteborg, Svezia, 29 giugno 2018 – Un bunkeraggio nave-nave di GNL è effettuato nel porto di Göteborg tra Coralius e Ternsund. Possono anche essere effettuati mentre il carico e lo scarico sono in corso. Nel 2015, il porto di Göteborg ha introdotto uno sconto ambientale sulla tariffa portuale nel tentativo di aumentare il numero di chiamate da parte di navi che utilizzano gas naturale liquefatto (GNL). Diversi importanti investimenti in GNL sono stati realizzati da allora, comprese le iniziative di alcune compagnie marittime svedesi. Ciò ha avuto un impatto positivo sull'ambiente, comprese emissioni ridotte di anidride solforosa, particelle e ossido di azoto nell'aria nella Svezia occidentale. L'Autorità Portuale di Göteborg è ora pronta per estendere il periodo di sconto e sta già delineando uno sconto ambientale rinnovato. Come parte del piano di sconto ambientale dell'Autorità Portuale di Göteborg, le navi che riportano buone prestazioni ambientali ricevono uno sconto del 10% sulla tariffa portuale, assumendo che raggiungano un certo livello secondo gli indici ambientali riconosciuti a livello internazionale ESI e CSI. I pescherecci che circolano a GNL ricevono uno sconto extra del 20% ogni volta che chiamano. Lo sconto LNG è soggetto a un limite di tempo e dovrebbe scadere fino alla fine di quest'anno, sebbene l'Autorità Portuale stia considerando l'estensione del periodo di sconto. Il GNL è attualmente il combustibile marino più pulito disponibile per le spedizioni su larga scala. L'uso del carburante ha iniziato a prendere slancio nel porto di Göteborg nella seconda metà del 2016. In precedenza, le compagnie di navigazione erano scettiche riguardo agli investimenti in quanto non esistevano mezzi di GNL del bunkeraggio nel porto. Allo stesso tempo, le società di bunkeraggio non erano disposte a fornire GNL senza una base di clienti. "Era necessario un catalizzatore per superare la situazione di stallo e lo sconto sull'energia è stato un fattore determinante per molti giocatori che hanno scelto di seguire la rotta del GNL", ha dichiarato Edvard Molitor, responsabile ambientale presso l'Autorità portuale di Gothenburg. "Ci è voluto del tempo prima che fosse davvero decollato, ma oggi questi giocatori sono al centro del LNG nel porto di Göteborg. Ora che il periodo di sconto si sta avvicinando, possiamo vedere che la tendenza al rialzo continua alla porta con un numero crescente di chiamate LNG. Miriamo a mantenere il nostro supporto per questo sviluppo e stiamo quindi pianificando di estendere il periodo di sconto di quattro anni di ulteriori due anni", ha affermato Edvard Molitor. Piani per uno sconto ambientale più neutrale dal punto di vista tecnologico Nel 2019, lo sconto del GNL sarà del 20% come in precedenza, prima di essere eliminato gradualmente nel 2020 con una riduzione del 10%. Tuttavia, durante il periodo di ritiro, l'Autorità Portuale si concentrerà sullo sviluppo del regolare sconto ambientale indicizzato, che tiene maggiormente conto dell'impatto ambientale delle navi piuttosto che della tecnologia o del combustibile utilizzato per far funzionare la nave. "Naturalmente continueremo a sostenere navi che offrono un buon profilo ambientale, ma non faremo alcuna distinzione nello sconto tra le navi che producono gli stessi risultati ambientali. Poiché gli effetti ambientali del funzionamento del GNL continuano a essere buoni, anche questi saranno incorporati nel nostro futuro sistema di controllo ambientale", ha affermato Edvard Molitor. File di fatti: LNG Rispetto al combustibile tradizionale, le emissioni di zolfo, particelle, metalli pesanti e ossido di azoto sono sostanzialmente ridotte. L'uso del GNL a livello internazionale sta crescendo in linea con le norme sulle emissioni globali sempre più severe per le spedizioni. Il GNL è stato anche sottolineato dall'UE come combustibile marino chiave per il futuro. Aumenta il numero di chiamate GNL nel porto di Göteborg Anno chiamate GNL 2015 0 2016 16 2017 111 2018 (gennaio-maggio) 56 (135 per l'intero anno 2018) Ulteriori letture: Primo bunkeraggio di biogas liquefatto in Svezia nel porto di Göteborg Informazioni: porto di Göteborg Il porto di Göteborg è il più grande porto della regione nordica. Il 30 per cento del commercio estero svedese passa attraverso il porto di Göteborg e quasi la metà di tutto il traffico di container. Il porto di Göteborg è l'unico porto in Svezia in grado di accogliere le più grandi navi portacontainer del mondo e offre la più ampia gamma di rotte marittime all'interno e all'esterno dell'Europa. Le 25 navette ferroviarie che partono ogni giorno significano che le aziende di tutta la Svezia e la Norvegia hanno un collegamento diretto e rispettoso dell'ambiente con il più grande porto della regione nordica. Il porto di Gothenburg ha terminali per petrolio, automobili, ro-ro, container e passeggeri.

## Augusta si candida a fare il grande polo delle riparazioni navali

Il porto di Augusta si candida a ospitare un grande polo delle riparazioni navali. Civili ma soprattutto militari. Ma in attesa di creare il grande polo delle manutenzioni potrebbe essere operativo grazie al trasferimento nell'area portuale siracusana del bacino da 19mila tonnellate che per il momento si trova a Palermo nell'area di Fincantieri. L'idea, già formalizzata con una proposta, è stata prospettata al presidente della Regione siciliana Nello Musumeci qualche giorno fa nell'ambito del dibattito sulla Blue Economy organizzato dal comando regionale della Marina Militare la cui sede è proprio qui ad Augusta. **porti e mezzogiorno 24 gennaio 2018**

Partono le Zes, bonus fino a 50 milioni Se n'è fatto portavoce il contrammiraglio Nicola de Felice che guida Marisicilia, il quale ha sottolineato: «In questo momento si è pensato ad una soluzione ponte, anche sulla proposta ricevuta dal dipartimento regionale Tecnico della Regione siciliana che prevede la cessione in gestione alla Marina Militare di un bacino galleggiante da 19mila tonnellate. In attesa della realizzazione del polo manutentivo navale, il bacino troverebbe posto all'Arsenale di Augusta per un impiego complementare, militare e civile. E per il futuro, le ipotesi vanno dal dragaggio delle aree che saranno interessate all'ormeggio delle nuove unità della flotta, realizzazione di pennelli e pontili. Il progetto non riguarderebbe solo Augusta ma anche la base elicotteri di Catania e la base navale di Messina». Un tema su cui, è evidente, c'è ancora una discussione aperta. Il presidente della Regione Nello Musumeci, che ha partecipato al dibattito a bordo della nave scuola Palinuro, non si è espresso chiaramente: «Augusta - ha detto -ha tutti i titoli per candidarsi ad aver un ruolo da protagonista nell'economia del mare, con il mare per il mare, ma tutto questo non può non essere coordinato all'interno di una cornice regionale. Dipende da tutti noi saper fare sistema. Senza sciocche gelosie o protagonismi. La comunità megarese gioca la carte del traffico mercantile e commerciale, Catania vuole giocare alleata con Augusta e sa che può diventare un polo di interesse turistico assolutamente senza concorrenti. In tutto ciò si aggiunge integrazione storica e consolidata della Marina che costituisce un valore aggiunto». **cluster marittimo 13 maggio 2018**

Investimenti esteri per 3,5 miliardi in aziende dello shipping e porti italiani Il trasferimento del bacino da 19mila tonnellate da Palermo ad Augusta implica, come è ovvio, un ridimensionamento di Palermo. Ed è altrettanto ovvio che se ne parli martedì nel corso dell'incontro organizzato dalla Cgil che si terrà proprio a Palermo: è

## - segue

---

prevista, tra gli altri, la partecipazione del sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono. La Cgil Palermo e la Fiom Cgil palermitana chiederanno a Regione e Comune, al management di Fincantieri e all'Autorità portuale di dare una risposta sulle possibilità di uno sviluppo futuro del Cantiere navale e sugli investimenti previsti. La richiesta che viene dal sindacato Palermo è di garantire la prosecuzione delle tre missioni che hanno fatto la storia del cantiere: costruzioni, riparazioni e trasformazioni navali. E di discutere delle prospettive di crescita e di sviluppo economico che si aprono, anche per l'indotto, in vista delle Zes, le zone economiche speciali, una delle quali ricade nell'area Palermo-Termini Imerese. A supporto delle loro richieste i sindacalisti della Cgil porteranno un dossier sui Cantieri Navali, con le cifre sullo stato dello stabilimento nel corso degli anni, sui lavoratori, le attività, le caratteristiche che rendono unico il cantiere palermitano nel contesto italiano, le storie di chi ha vissuto al Cantiere, le proposte, il confronto con le altre sedi di Fincantieri in Italia. «Palermo chiede di tornare a costruire navi, come avviene in tutti gli altri cantieri italiani. Tutti i soggetti, a partire dalla Regione, proprietaria dei bacini, e da Fincantieri, dovranno dire cosa intendono fare per lo sviluppo del Cantiere navale, punto di riferimento per la cantieristica di Palermo e della Sicilia», dicono il segretario generale Cgil Palermo Enzo Campo e Angela Biondi e Francesco Foti per la Fiom Cgil Palermo. Porti, la Sicilia punta sulle crociere Ma Augusta non dispera e anche se l'idea di un grande polo delle riparazioni resta solo un aspetto della strategia di crescita e di rafforzamento che interessa il porto di Augusta che, per il momento, è strategico per il traffico oil visto che qui scaricano le navi che portano il petrolio destinato alle raffinerie dell'area industriale siracusana. L'altro aspetto riguarda la manutenzione e la messa in sicurezza. Su questo punto il presidente dell'Autorità portuale della Sicilia orientale (che comprende anche Catania), **Andrea Annunziata**, ha annunciato l'avanzamento dell'iter per gli interventi sulla diga foranea: un progetto da 100 milioni di euro che «sta andando avanti» ha detto. Ma è evidente che qualsiasi progetto di sviluppo del porto deve fare i conti con un altro cantiere aperto: quello delle Zes, le Zone economiche speciali. «Il quadro normativo da parte del Governo nazionale non è ancora completo - ha detto Musumeci -. In attesa abbiamo già messo attorno ad un tavolo i presidenti delle tre autorità portuali, compresa Messina, gli assessori regionali alle Attività produttive alle Infrastrutture, alcuni consulenti e ci siamo dati 3-4 mesi di tempo per il piano di sviluppo strategico che dovrebbe essere pronto dopo agosto. Se arriva l'ultimo provvedimento normativo del governo in autunno credo che saremo in condizioni di passare alla fase operativa».