



## Dai Porti:

### Trieste:

"...Sottosegretario Giorgetti visita il porto ..." (Messaggero Marittimo)

### Venezia:

"...Esercizio raccordi Ferroviari ..." (Informazioni Marittime)

### La Spezia:

"...La scuola trasporti sbarca anche a Carrara..."  
(Il Secolo XIX, Città della Spezia, Messaggero Marittimo)

### Ravenna:

"...AdSP al Remtech ..." (Messaggero Marittimo)

### Livorno:

"...GTS3, accesso intelligente al porto..." (Port News)

"...Porto 2000 ..." (Messaggero Marittimo)

### Civitavecchia:

"...Rapporti tesi tra comune e Authority..." (Civonline)

"...Questa settimana nominiamo il Comitato..."  
(Informazioni Marittime, Civonline)

### Bari:

"...Torni ad essere città di mare ..." (Giornale di Puglia)

### Messina:

"...Due sponde divise da una stessa Autorità..." (MF, Stretto Web)

### Augusta:

"...Hotspot ad Augusta stoppata dal governo ..." (Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, La Sicilia)

## Focus:

- **Emergenza Genova**  
(Ferpress, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Corriere marittimo, The Medi Telegraph)
- **Assemblea Confetra**  
(Informazioni Marittime, Messaggero marittimo, The Medi Telegraph)

**Altre notizie dai porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

## Sottosegretario Giorgetti visita il porto di Trieste

Fiscalità e infrastrutture per essere competitivi in Europa

TRIESTE – "Oggi abbiamo avuto l'importante conferma dell'attenzione del Governo al ruolo internazionale del porto di Trieste e allo sviluppo delle sue opportunità infrastrutturali e fiscali, con l'obiettivo di una crescita che lo porti a diventare concorrenziale agli scali del Nord Europa".

Così il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, accompagnando sabato il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Giancarlo Giorgetti, in visita al porto del capoluogo giuliano.

Forte dei dati sull'occupazione che registrano relativamente alle attività portuali un aumento di 350 nuove unità, Fedriga ha rilanciato la proposta di replicare il progetto adottato a Monfalcone per la filiera della navalmeccanica.

"L'intenzione – ha spiegato il governatore – è quella di sottoscrivere un accordo con l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, in base al quale la Regione si impegna sulla parte della formazione professionale per il reinserimento di quei lavoratori in uscita dalle crisi occupazionali".

Da parte sua il sottosegretario Giorgetti ha definito "incredibili le cifre del trend del porto di Trieste", in particolare per quel che riguarda la connessione con i traffici ferroviari che colloca lo scalo giuliano in una posizione di assoluta leadership nel panorama nazionale, come è stato illustrato nel corso degli incontri con il segretario generale dell'Authority, Mario Sommariva, e il presidente di Trieste Marine Terminal, Fabrizio Zerbini.

Proprio in virtù di queste performance, lo stesso Giorgetti ha garantito l'appoggio del Governo alla Regione per lo sviluppo delle potenzialità dello scalo affinché i benefici ricadano a vantaggio dell'interesse collettivo.

Il sottosegretario, approfondendo il tema della fiscalità di vantaggio, ha riconosciuto nei punti franchi uno strumento essenziale per rafforzare la competitività dello scalo, anche in virtù della concorrenza "che, nel caso di Trieste, non è italiana".

L'obiettivo quindi per il porto, come ha rimarcato Giorgetti, è quello di rafforzarsi e di vincere le sfide del mercato.

La serie di incontri si è poi conclusa al terminal ro-ro con il responsabile operativo della Samer & Shipping, Paolo Spada.

Alla visita hanno partecipato, oltre a Giorgetti e Fedriga, anche i sottosegretari Vincenzo Zoccano (delega Famiglia e disabilità) e Vannia Gava (Ambiente) e l'assessore regionale alle Autonomie locali Pierpaolo Roberti.

# Informazioni Marittime

---

## Venezia, Esercizio Raccordi Ferroviari diventa impresa

La società di manovra dell'Adsp ottiene il certificato di sicurezza

Esercizio Raccordi Ferroviari, la società di manovra ferroviaria dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico settentrionale (Venezia), ottiene il certificato di sicurezza e diventa a tutti gli effetti impresa ferroviaria.

In questo caso il certificato, valido nell'Unione europea, consente l'accesso a ERF a Venezia Marghera Scalo. Viene rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (D.Lgs. 162/2007), competente per tutti gli aspetti normativi, autorizzativi e di controllo relativi al sistema ferroviario nazionale.

«Si tratta di un traguardo importante in quanto ERF è autorizzata a poter formare propri macchinisti e operatori ferroviari e potrà operare il servizio di manovra in maniera completamente autonoma, pre-condizione necessaria per qualsiasi ulteriore sviluppo futuro», commenta l'Adsp in una nota. Un ulteriore tassello, secondo l'authority, che compone il mosaico della "cura del ferro" in atto al porto di Venezia che ha già prodotto risultati rilevanti dato che i carri movimentati nel periodo gennaio-agosto sono stati 68,080 (+13,7% rispetto lo stesso periodo 2017) pari a oltre 1,73 milioni di tonnellate (+12% in peso rispetto allo stesso periodo 2017).

# Il Secolo XIX

---

## La Scuola Trasporti sbarca anche a Carrara e fa il punto sui corsi

Marco Toracca /LA SPEZIA La Scuola Nazionale dei Trasporti della Spezia punta sulla formazione portuale e consolida la presenza anche nella vicina Carrara il cui scalo mercantile è ormai parte integrante dell' Autorità Sistema del Mar Ligure Orientale. Il punto della situazione è stato fatto ieri mattina nel corso di un vertice tenuto all' auditorium del port in via del Molo con il presidente della Snt Pier gino Scardigli, il direttore Genziana Giacomelli e Luca Perfetti, dirigente della port authority. «Fino a oggi sono state erogate 30 mila ore di formazione professionale rivolte a 9 mila lavoratori con 400 aziende interessate in tutto il territorio nazionale», ha osservato Scardigli parlando di quello che ha realizzato la scuola dalla sua fondazione. «Nel mese di agosto si è chiuso un corso che interessato 41 imprese di cui 13 spezzine ha detto Giacomelli - Gli allievi sono stati 351 coinvolti in 1.358 ore di formazione.

L' attività è stata rivolta alle ma del cambiamento nel mondo portuale».

Snt, come detto, sta guardando anche a Carrara dove ha aperto un proprio ufficio con relativa attività didattica. «Lo scalo apuano ha detto Perfetti - si integra alla perfezione con quello spezzino formando un sistema molto importante con prospettive di ampio respiro. Inoltre nel porto toscano gli operatori stanno aumentando e questo è segno di vitalità».

Tra gli ambiti d' interesse della scuola l' innovazione e la qualificazione dei processi produttivi con particolare attenzione alla digitalizzazione e internazionalizzazione delle imprese. «I piano formativi sono stati promossi dalle parti sociali nazionali del settore logistico e portuale sia dall' ambito datoriale come Assiteminal, Assologistica e Fise Uniport sia da quelle delle organizzazioni sindacati come FiltCgil, FitCisl e Uil Trasporti».

- toracca@ilsecoloxix.it.

MARCO TORACCA

# Citta della Spezia

---

## La Spezia - Il mondo cambia in maniera frenetica ed è necessario aggiornarsi per restare al passo.

*Aperta un sede a Marina di Carrara. Nata nel 1991, la Scuola ha erogato 30mila ore di formazione complessa per 9mila lavoratori di oltre 400 aziende di dieci regioni.*

La Spezia - Il mondo cambia in maniera frenetica ed è necessario aggiornarsi per restare al passo. Soprattutto nel settore del lavoro, dove sta prendendo sempre più campo la cultura della formazione. Per questo la Scuola nazionale trasporti e logistica ha inaugurato oggi "Punto Formazione", un nuovo metodo di comunicazione che consiste in un aggiornamento periodico sulle attività svolte e sui risultati ottenuti e nella esposizione delle linee di intervento in progetto. Sono intervenuti Pier Gino Scardigli e Genziana Giacomelli, presidente e direttore della Scuola, per il focus su formazione e nuove opportunità di sviluppo, e Luca Perfetti, dirigente Demanio, Lavoro portuale e Personale dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, per il focus sul Piano dell' organico triennale dei èporti della Spezia e di Carrara. "Siamo nel bel mezzo di una evoluzione che sta investendo il mondo della portualità - ha spiegato Perfetti -. Ne sono esempi il gigantismo navale, le trasformazioni internazionali e le novità che riguardano il lavoro portuale in senso stretto. Il decreto "correttivo porti" del 2017 ha focalizzato l' attenzione del legislatore sulle tematiche del lavoro portuale, considerandolo un asset fondamentale del sistema. Le Adsp

sono così chiamate a elaborare piani organici che oltre alla ricognizione delle mansioni e dei contratti compie anche l' analisi dei fabbisogni futuri. La tecnologia avanza e bisogna adeguarsi. In pochi decenni si è passati dal lavoro manuale a una grande specializzazione e una automazione sempre più ampia. Da quasi trent' anni la Scuola nazionale trasporti e logistica si occupa di accompagnare questo percorso e oggi la formazione non è più considerata un obbligo ma una necessità: è talmente importante che sono le aziende a chiedere che siano formate determinate figure. Nel 1991 ci fu una grande capacità di visione a lungo termine. E oggi ci sono risorse messe appositamente a disposizione per compiere la formazione dei lavoratori". Un cammino lungo e costellato di soddisfazioni, che ha portato alcune settimane fa all' apertura di una sede a Marina di Carrara, al servizio dei terminalisti e delle aziende del porto apuano. "Finalmente questi due territori di confine hanno trovato una unità territoriale dopo essere stati divisi in Regioni diverse in maniera un po' artificiale. Una Adsp unica è un

## - segue

---

segnale importante. La nascita della Scuola - ha ricordato Scardigli - è stata determinata dal processo di innovazione senza precedenti che ha investito La Spezia tra gli anni Ottanta e i Novanta. Con l'avvento di quella rivoluzione il porto di Genova calò i suoi traffici sino a 300mila teu mentre il porto spezzino raggiunse il milione e mezzo. La portualità italiana cambiò per sempre e il cambiamento continua ancora oggi, di giorno in giorno. Per questo continua il nostro impegno per essere sempre aggiornati e aggiornare. Ad agosto si è chiuso un che su 41 imprese coinvolte ne ha viste ben 13 spezzine. Predisponiamo piano che coinvolgono aziende di dieci Regioni, tutte quelle che hanno un porto e le imprese, che sono nell' 80 per cento dei casi di piccole o medie dimensioni, non pagano nulla potendo contare sui fondi messi a disposizione". "Negli ultimi anni - ha concluso Giacomelli - abbiamo focalizzato l' attenzione su innovazione e automazione, per aiutare i lavoratori a entrare nel mondo del lavoro portuale e per evitare che le novità possano spingere fuori chi non sviluppa le competenze che oggi vengono richieste". Con questo primo appuntamento si è inteso in particolare di illustrare il bilancio di un rilevante intervento, a livello nazionale, sviluppato attraverso 13 Piani che hanno erogato 30mila ore di formazione complessa, strettamente funzionali alla competitività delle imprese, con il coinvolgimento di 9.000 lavoratori di diverso livello e di 400 aziende in dieci regioni: Liguria, Emilia Romagna, Marche, Veneto, Calabria, Campania, Puglia, Basilicata, Sardegna e Lombardia. Questa significativa esperienza ha dato inoltre vita, inoltre, ad un nuovo, collaudato modello di formazione che ha ulteriormente qualificato la progettualità stessa della Scuola, con sede alla Spezia, dove è stata fondata. Il punto formazione si è svolto nella Sala Stampa dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale alla Spezia. Si è trattato di un evento concepito non soltanto per diffondere i risultati raggiunti nell' ambito dei progetti realizzati, ma anche per rendere note le opportunità che si aprono nel prossimo futuro per il territorio e per il settore. Nel contesto di "Punto Formazione" è stato proiettato anche un breve video, ideato dalla Scuola, con interviste a parti sociali, docenti universitari ed esperti, sul tema del cambiamento in atto nel settore Logistica, Porti e Trasporti e focalizzato sull' impatto di tale cambiamento sulle persone e sulle organizzazioni nel sostegno della competitività. La Scuola, con sede alla Spezia dove è stata fondata, attraverso una partnership storica con IFOA (Istituto Formazione Operatori Aziendali), ha attuato, sin dalle prime fasi di sperimentazione del Fondo, piani formativi settoriali complessi a valere su Bandi di sistema Fondimpresa. Sono state realizzati ad oggi, nel complesso, come detto, 13 Piani, che hanno visto l' erogazione di oltre 30.000 ore di formazione, con il coinvolgimento di oltre 9.000 lavoratori di diverso livello (operai, impiegati, quadri) e di più di 400 aziende di tutto il territorio nazionale operanti nel settore Logistica, Porti e Trasporti. La formazione ha riguardato un' amplissima gamma di ambiti didattici strettamente funzionali alla competitività delle imprese aderenti, con particolare riferimento all' innovazione dell' organizzazione, alla qualificazione dei processi produttivi, alla digitalizzazione, all' internazionalizzazione. I Piani sono stati promossi dalle Parti Sociali nazionali di settore dei datori di lavoro Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport e delle organizzazioni sindacali Filt CGIL, Fit CISL e UIL Trasporti, che hanno costituito una cabina di regia stabile (attraverso un comitato di pilotaggio costituito pariteticamente da rappresentanti di ciascuna Associazione-Organizzazione) non solo a supporto della gestione dei singoli Piani, ma anche in funzione di nuova progettualità e dell' organizzazione di attività di accompagnamento alla formazione connotate da valore aggiunto: organizzazione eventi consistenti in seminari tematici, creazione di strumenti per lo sviluppo e l' innovazione, messa a punto di un modello di certificazione delle competenze, specifico per il settore Logistica, Porti e Trasporti. Ha accompagnato lo sviluppo dei Piani anche un comitato tecnico scientifico, composto da esperti provenienti in particolare dal mondo delle Professioni e dell' Università. In quest' ottica, è stato siglato un accordo quadro di collaborazione con CIELI, Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture dell' Università degli Studi di Genova, per lo sviluppo di attività di formazione orientata ad obiettivi di ricerca, competitività e innovazione per il settore Logistica, Porti e Trasporti. Lunedì 17 settembre 2018 alle 18:48:58 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

## Presentata la linea Marina di Carrara – Tunisia

Il servizio è operato da ProCargo del Gruppo Grendi

MARINA DI CARRARA – Moez Sinaoui ambasciatore di Tunisia in Italia, il console per l'Emilia Romagna Davide Campeddu e il console generale per Firenze Gualserio Zamperini, erano presenti nel porto di Marina di Carrara per sottolineare l'importanza strategica del collegamento tra l'Italia ed i porti tunisini del centro-sud del paese. "Si auspica, ha detto l'ambasciatore, che questo possa avere una notevole influenza commerciale sia per l'economia tunisina sia per quella italiana. Ricordiamo che l'Italia è uno dei più grandi partner commerciali della Tunisia".

"Siamo molto soddisfatti del successo che sta avendo questo progetto, che implementa i traffici nello scalo apuano, che è nostra intenzione fare crescere – ha dichiarato la presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Carla Roncallo. Ciò avviene in coerenza con tutte le altre iniziative intraprese dall'Ente. "Il progetto si inserisce nel cospicuo flusso di scambi fra i due paesi che fa dell'Italia il primo partner commerciale per la Tunisia".

La Linea è operata da ProCargo Line un progetto voluto dal Gruppo Grendi e sostenuto da investitori e manager attivi nel mondo terminalistico ed armatoriale. Soci di ProCargo Line infatti sono il Gruppo Grendi, la Vittorio Bogazzi e figli spa, la Porto di Carrara spa e Euan Lonmon. Il collegamento è attivo dall' 8 Maggio sulla rotta Marina di Carrara – Cagliari - Tunisia con la motonave Altinia e con frequenza settimanale.

"Il bilancio dopo 4 mesi di attività è molto positivo"- ha detto Antonio Musso (Gruppo Grendi), in questo primo periodo il collegamento si è svolto con grande grande regolarità e ha trovato collaborazione nelle autorità portuali dei porti scalati. Questa visita è per noi di grande significato ed è una conferma del riconoscimento da parte delle autorità tunisine dell'importanza di questa linea per i porti di Sousse e Sfax. E' adesso in fase avanzata di preparazione un ulteriore servizio su Zarzis porta d'ingresso per il sud Tunisia, sud Algeria e Libia. "

Particolarmente apprezzato è stato il metodo innovativo delle cassette adottato nell'imbarco e sbarco di General Cargo e contenitori riducendo di un quarto i tempi di imbarco e sbarco (1000 tonnellate in 3 ore invece di 12 ore). Per quanto riguarda il traffico sono stati riscontrati tonnellaggi importanti sul lapideo, in crescita per i contenitori e i rimorchi. La linea sulla Tunisia è in grado di gestire tre categorie di carico: i rotabili, i contenitori e il general cargo.

Grazie ad una frequenza finora mai offerta dall' Europa verso i porti di Sfax, Sousse e a breve Zarzis, la linea rappresenta una soluzione innovativa sia per l'export verso la Tunisia di macchinari, prodotti di consumo, prodotti semi-finiti, acciaio, marmo oltre a tutte le categorie merceologiche esportate dall'Europa, che per l'import dalla Tunisia di prodotti finiti, agro-alimentari, sabbie silicee.

## AdSp mar Adriatico centro settentrionale al Remtech

L'evento italiano su bonifiche e riqualificazione del territorio

RAVENNA – Anche quest'anno l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale parteciperà dal 19 al 21 Settembre all'edizione 2018 di Remtech, l'evento specialistico internazionale in tema di bonifiche, rischi ambientali e naturali, sicurezza, manutenzione, riqualificazione, rigenerazione del territorio, cambiamenti climatici e chimica circolare che si terrà al quartiere fieristico di Ferrara.

Nella mattinata di apertura l'AdSp interverrà alla "Conferenza nazionale smart ports" ed avrà un proprio spazio espositivo, lo stand 103 al padiglione 4.

La scorsa edizione della manifestazione ha contato la presenza di oltre 6000 visitatori, più di 270 espositori, 100 appuntamenti convegnistici con la presenza di 400 tra i massimi esperti mondiali di tutela del territorio, bonifiche sostenibili e gestione dei sedimenti, compresi i maggiori general contractor e stazioni appaltanti nazionali.

Ogni anno a Remtech si danno appuntamento aziende, amministrazioni, associazioni, istituzioni, professionisti, università, industria, rappresentanti del comparto petrolifero e del settore immobiliare, specialisti e studiosi di alto livello, autorità e decision maker che popolano il quartiere fieristico ed animano le nove sezioni tematiche: remtech e remtech europe (bonifiche dei siti inquinati), coast (tutela della costa, porti e sedimenti), esonda (dissesto idrogeologico e frane), geosismica (mitigazione del rischio sismico), inertia (sostenibilità delle opere e riutilizzo dei materiali), rigeneracity (rigenerazione urbana e social housing), climetech (cambiamenti climatici e strumenti di misura) e chemtech (riconversione e chimica circolare).

Il programma della manifestazione prevede inoltre, gli Stati generali delle bonifiche, la conferenza nazionale dell'industria e dell'ambiente, la conferenza nazionale dei porti, quella internazionale sul rischio idrogeologico, il congresso nazionale sulla conoscenza e il rischio sismico.

Per l'ingresso a Remtech, è consigliata la registrazione on line.

**Sicurezza e semplificazione delle procedure doganali**

## **GTS3, accesso intelligente al porto di Livorno**

di Paolo Cioni

*Responsabile Ufficio Controllo Accessi e Varchi dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale*

Acquisizione contemporanea e in tempo reale di tutti i dati di un veicolo e di chi lo guida, relativa identificazione, *matching* con le informazioni in possesso delle altre autorità competenti, abilitazione all'accesso: sono queste in sintesi le caratteristiche dell'innovativo sistema di controllo per l'ingresso e il transito di persone e merci nell'area portuale di Livorno.

Con la recente firma del verbale di collaudo tecnico è infatti entrato finalmente in funzione il software GTS3 (*Gate Transit Security*) che permette di gestire in modo sicuro, efficiente e semplificato la procedura di transito dai varchi pubblici doganali Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana.

Cercatene pure un analogo in tutta Italia, soltanto a Livorno troverete un sistema che non soltanto registra in contemporanea l'immagine del conducente in possesso del *badge* (confrontando in tempo reale la foto appena scattata con quella archiviata nei registri), la targa anteriore e posteriore del mezzo nonché il numero di serie del contenitore trasportato ma che dispone anche di un *software* che semplifica al massimo le procedure doganali per l'uscita della merce dal porto.

In collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e con la Guardia di Finanza, gli uffici dell'AdSP hanno infatti realizzato una procedura che non obbliga più il camionista a scendere dal mezzo per l'espletamento delle procedure doganali, consentendogli così di transitare velocemente a seguito dell'acquisizione telematica di tutti i dati necessari.

A tutto questo si aggiunge un sistema di videosorveglianza attivo H24 che assicura il controllo dei varchi e la registrazione di quanto accade nelle loro immediate vicinanze. Dati che vengono poi condivisi per via telematica con la polizia giudiziaria e gli istituti previdenziali, garantendo in tempo reale un prezioso scambio di informazioni: la consultazione di banche dati nazionali delle forze dell'ordine consente infatti di accertare l'eventuale presenza nel porto di persone o mezzi segnalati così come di comunicare posizioni lavorative irregolari.

Grazie all'accurato svolgimento delle istruttorie per il rilascio dei permessi possiamo affermare che il fenomeno del lavoro nero nel porto di Livorno è definitivamente scomparso. L'attuale apparato costituisce in realtà la naturale evoluzione di quel GTS1 che nel 2002 ha comportato l'installazione di rilevatori di prossimità per la lettura dei *badge* di accesso, la realizzazione di un apposito *software* nonché la presenza di guardie giurate dedicate H24: un sistema di controllo e registrazione dei passaggi e della permanenza in ambito portuale che nei primi anni della sua applicazione ha tra l'altro progressivamente eliminato il fenomeno dei clandestini che si imbarcavano furtivamente sulle navi con destinazione Nord America. In un settore altamente concorrenziale come il trasporto intermodale, efficienza e sicurezza sono gli elementi chiave per aumentare la competitività. La regolamentazione dell'accesso all'area portuale è un aspetto decisivo per lo sviluppo economico di uno scalo marittimo e il GTS3 assicura il completo controllo delle procedure di transito senza influire sull'intensa operatività quotidiana.

Soltanto nel 2017 sono stati registrati circa 2 milioni di ingressi e altrettante uscite attraverso i quattro varchi pubblici doganali del porto di Livorno. Senza tener conto dei permessi provvisori rilasciati, le persone che hanno operato stabilmente al suo interno sono state ben 17.909. Per il settore dell'autotrasporto conto terzi è stato da tempo istituito un apposito registro che ha consentito il rilascio dei *badge* a circa 7.100 autisti. A questi si devono poi aggiungere spedizionieri, concessionari, addetti ai servizi portuali e ben 1.077 operatori legati al settore crocieristico (conducenti di taxi e di NCC, guide e accompagnatori turistici, ecc.).

Un flusso continuo di persone e mezzi che, grazie al supporto della tecnologia più avanzata, possono accedere in maniera ordinata e sicura all'interno dello scalo labronico e che al tempo stesso vengono monitorati in tempo reale dalle forze dell'ordine.

# Ha reale fondamento l'esclusiva passeggeri per la Porto 2000?

E' abbastanza ardito dedurre tale assunto dal bando di gara

LIVORNO – Mentre non si è ancora del tutto spento il clamore sollevato dallo sfogo denuncia lanciato giorni fa da Luciano Guerrieri, secondo il cui dire soltanto la porto di Livorno 2000 sarebbe titolata alla gestione del movimento dei passeggeri nello scalo labronico, nelle severe stanze di palazzo Rosciano si continua a banalizzare il fatto, non certamente di ordinaria amministrazione, del sequestro operato dalla Capitaneria di porto verso l'ormai nota tensostruttura allestita da Grimaldi in radice della darsena Toscana.

Niente più che un "intoppo burocratico", si è affrettato infatti a commentare il segretario generale dell'Authority di Sistema livornese, Massimo Provinciali, trascurando che la faccenda dovrebbe essere stata oggetto di un rapporto dell'Autorità giudiziaria.

Tomando, poi, all'uscita del presidente Guerrieri, che – a quanto è dato sapere – avrebbe fatto perdere le staffe al presidente Corsini, a dirla proprio tutta, sono davvero pochi a credere che si sia trattato di farina del suo sacco e c'è chi, a ragione o a torto, giunge ad insinuare che una qualche ispirazione potrebbe essergli venuta dalla cerchia dei vincitori della gara, magari da qualcuno preoccupato più di altri dall'eventualità di doversi confrontare con una concorrenza tutt'altro che trascurabile.

Il nocciolo della questione, del resto, pur nella complessità degli interessi in gioco, è assai semplice. Nel suo *cahier de doléance* il presidente della Porto 2000 rivendica alla società, ormai prossima al passaggio definitivo in mani private, l'esclusiva della gestione del movimento dei passeggeri nel porto di Livorno senza confinare – come avvenuto fino ad oggi – tale prerogativa entro i limiti dell'ampia concessione di cui gode e godrà.

A ben guardare, il documento che, per semplicità, chiameremo bando di gara per la privatizzazione della Porto 2000, al punto II, intitolato: "*Denominazione conferita all'appalto dall'amministrazione aggiudicatrice*", fa chiaro riferimento "..... all'affidamento del servizio di gestione di stazione marittima, di supporto ai passeggeri e di altri servizi connessi e/o accessori e per l'affidamento in concessione delle relative aree demaniali.. " dove le *relative aree demaniali* sono quelle connesse con i servizi espressamente oggetto dell'affidamento dei servizi e non anche quelle esterne alle superfici in concessione. Purtroppo la delicatezza dei concetti può spingere ad un minimo di pedanteria.

In verità è abbastanza ardito voler leggere fra quelle righe l'esistenza – per la Porto 2000 – di un diritto esclusivo ad operare nel campo del trasporto e del transito dei passeggeri nell'intero ambito portuale (fra l'altro mai entro i precisi confini delle aree e dei beni oggetto della concessione descritta nel bando di gara. Tale concetto interpretativo risulta, inoltre, corroborato dalla locuzione: ".....e per l'affidamento in concessione delle relative areedemaniali" là dove le *relative aree demaniali* – a meno di improbabili forzature – non possono intendersi altrimenti che quelle di specifica pertinenza del ".... servizio di gestione di stazione marittima...".

Intendiamoci, nell'aleatorio campo del diritto, tutto è possibile; lo vediamo ogni giorno, ma esistono comunque dei limiti ed appare piuttosto arduo pensar di proiettare sull'intero porto di Livorno, un diritto esclusivo che il bando stesso costringe entro i confini – peraltro già estesi – indicati e previsti proprio in quello che il presidente Guerrieri, nel suo ormai ben noto documento, definisce ".... il quadro originario del bando di gara", magari dimenticando che, dal 1989 in poi, sui porti, non si è più parlato di "riserve", del tipo – per intenderci – di quella che fino ad allora aveva garantito nell'aleatorio campo del diritto ai lavoratori portuali l'esclusiva del maneggio delle merci.

Del resto, basta semplicemente considerare la situazione negli ultimi decenni, prima e dopo la costituzione della porto di Livorno 2000, e vedremo che – per esempio – alla darsena Uno si è sempre svolto un traffico di passeggeri con buona pace di tutti, così come alla radice della darsena Toscana e, occasionalmente, in altre zone portuali poste al di fuori delle aree di pertinenza della Porto 2000.

Da ultimo, non certo per importanza, mette conto anche ricordare che il correttivo porti ha in qualche modo liberalizzato i servizi ai passeggeri abrogando il D. M. 14. XI. 1994 che li includeva fra quelli da porre obbligatoriamente a bando di gara.

Ecco perché, data anche l'identità dell'autore del presunto abuso commesso con la collocazione della famigerata tensostruttura, la nota inviata da Guerrieri all'Autorità di Sistema portuale non può non dar luogo a diverse, più o meno fondate malignità che su altre autorevoli colonne sono state indicate in termini ancor meno sottintesi.

Intanto Sdt, il gruppo formato dalla Tdt e dalla Sintermar, notoriamente partner di Grimaldi, in concorrenza con Moby, che, a sua volta, è parte dell'Ati che si è aggiudicata la Porto 2000, sostiene che sarebbe stata proprio l'Autorità di Sistema portuale, nell'intento di agevolare i passeggeri delle navi ro ro, da sempre presenti in quell'area, a chiederle di sistemare la struttura dello scandalo che, secondo il nucleo di intervento portuale dell'ammiraglio Tarzia, sarebbe stata priva delle autorizzazioni previste dalla legge.

# Messaggero Marittimo

---

Stando a quanto è dato sapere dal Palazzo “l’intoppo burocratico” dovrebbe essere risolto quanto prima. L’incidente sarebbe dovuto al fatto che l’Authority, per sveltire i tempi di risposta ad una formale istanza di concessione avanzata da Sdt dopo la scadenza della precedente “occupazione temporanea”, aveva autorizzato l’anticipata occupazione dell’area reputando che, trattandosi di struttura non fissa, non ci sarebbe stato bisogno di eventuale licenza edilizia.

Insomma le autorizzazioni del caso sarebbero state considerate solo una formalità burocratica da espletare successivamente con comodo facendo forza anche sulla circostanza che, comunque, il caso era stato esaminato dai competenti organi dell’Authority.

Proprio riguardo a quest’ultimo passaggio, è da rilevare che l’Asamar, per bocca del suo presidente, Enrico Bonistalli, aveva espresso posizione negativa chiedendo al comitato di gestione di soprassedere per ulteriori approfondimenti e si era spinto fino a rifiutarsi di partecipare alla votazione pretendendo che il suo dissenso comparisse nel verbale.

Questi, *neque plus neque minus*, sono i fatti, poi, sulla terminologia ci si potrà sempre accordare.

Quanto è accaduto si potrà anche chiamare Filippo o, se vogliamo, si potrà chiamare intoppo burocratico, ma, allo stato dei fatti, è e rimane un pasticciaccio o, almeno per adesso, sembra averne tutto l’aspetto.

# Rapporti tesi tra Comune ed Authority

*Molo Vespucci ha presentato appello contro la sentenza del Tar del Lazio che imponeva il pagamento al Pincio dei primi due milioni di euro relativi all'accordo sottoscritto. Dura critica del delegato Francesco Fortunato (M5S): "L'avvocato Di Majo una bravissima persona ma è sempre più evidente che ancora non ha capito quale sia il suo ruolo all'interno di un Ente essenziale al territorio e alla nazione. Venga a riferire al Consiglio le sue politiche portuali"*



CIVITAVECCHIA - I vertici di Molo Vespucci hanno presentato l'appello contro la sentenza del Tar del Lazio che imponeva il pagamento al Comune dei primi due milioni di euro relativi all'accordo sottoscritto ormai già da qualche anno. La notizia arriva direttamente dal Pincio, che ne è venuto a conoscenza via posta "perchè l'avvocato Di Majo ormai sono mesi che si fa desiderare da tutti, lasciando quasi tutte le incombenze alla dottoressa Macii - ha tuonato il consigliere comunale del M5S Francesco Fortunato - da quello che vedo in giro ormai si dedica quasi totalmente a convegni e a sottoscrivere accordi con altri porti, accordi il cui contenuto è noto solamente a lui e che finora non sembrano aver portato nessun tipo di vantaggio allo scalo locale, anzi. Ho sempre ritenuto, e ancora ritengo, l'avvocato Di Majo una bravissima persona ma è sempre più evidente che ancora non ha capito quale sia il suo ruolo all'interno di un Ente essenziale al territorio e alla nazione".

Pur riconoscendo una difficile situazione che si è trovato ad affrontare Di Majo, Fortunato ha però sottolineato come il presidente "ha rifiutato tutte, e sottolineato tutte, le mani che si sono tese per aiutarlo al momento del suo arrivo in città. Il ruolo del Presidente dell'AdSP è un ruolo politico - ha aggiunto - e come tale dovrebbe operare, con trattative e mediazioni che permettano di mantenere il sistema portuale almeno in equilibrio, evitando che situazioni pesanti precipitino in maniera drammatica, cosa che purtroppo invece è successa con TotalErg, la querelle Cfft-Rtc e non ultimo il rapporto con il Comune di Civitavecchia. A questo punto non so come interpretare il ritardo sulla nomina del designato dal Comune all'interno del Comitato di Gestione, nonostante il fatto che Giuseppe Lotto abbia partecipato come uditore all'ultima sessione tenutasi ormai quasi una settimana fa: spero solo che sia una dimenticanza visto che il prossimo Comitato si dovrebbe svolgere ai primi di ottobre e si preannuncia abbastanza pesante nei contenuti".

## - segue

---

Fortunato riprende quindi l'invito del capogruppo de la Svolta Massimiliano Grasso, rivolto al Sindaco, per convocare un consiglio proprio sullo scalo, invitando lo stesso Di Majo. "Mi fa piacere constatare che abbiamo avuto tutti, maggioranza e, almeno per il momento, una parte di opposizione, la stessa idea - ha concluso il consigliere delegato alle Politiche portuali - la sorte dello scalo è un argomento troppo importante che va al di sopra degli schieramenti politici, per cui sarò più che felice di unire le richieste per arrivare alla convocazione di un Consiglio Comunale ad hoc".

# Informazioni Marittime

---

## Zes, Di Maio: "Questa settimana nominiamo il Comitato"

Il vicepremier si impegna a completare a breve le rappresentanze governative. Manca ancora il decreto di semplificazione

Potrebbe essere questa la settimana buona per il concretizzarsi degli ultimi atti utili alla costituzione della Zona economica speciale (Zes) della Campania. «Questa settimana, con l'ultimo atto del governo, che è la formazione del comitato d'indirizzo, facciamo partire la prima zona economica speciale d'Italia e sarà la Campania». Lo ha detto il vicepremier Luigi Di Maio, intervenuto a una tavola rotonda tenutasi all'Interporto di Nola domenica ("Zone economiche speciali e interporto: un'autostrada per il mondo").

### Guida alla Zona economica speciale

In realtà gli atti attesi dal governo **sono due**: la nomina del governo di due componenti del comitato d'indirizzo, e un decreto di semplificazione amministrativa per le imprese che si insediano.

### Breve storia della Zes

La Zes della Campania è stata decretata a maggio di quest'anno, uno degli ultimi atti del governo Gentiloni, maturazione di un percorso legislativo iniziato ad agosto dell'anno scorso. Prevede crediti d'imposta per gli investimenti pari al 50 per cento per ogni progetto, fino a 50 milioni di euro. Per godere di questi privilegi le imprese però devono importare o esportare con un porto e risiedere nella zona Zes per almeno 7 anni. «Buoni sì ma fessi no – commenta Di Maio - le aziende che investiranno nelle Zes non potranno prendere le agevolazioni e poi andarsene via, non potranno prendersi i finanziamenti e poi prendere i macchinari e andare via perché pagherebbero delle penali, quattro volte i soldi che hanno preso. Questo territorio pretende serietà». Bisogna però dire alle imprese di venire qui, come ha fatto a luglio l'Autorità di sistema portuale della Campania, **volando a Los Angeles**. «Non bastano solo le zone economiche speciali – ha detto Di Maio – ma dire alle imprese di venire ad investire con un regime semplificato e un percorso agevolato per il fisco è una buona occasione per i campani».

# Tullio Nunzi: "Importante il consiglio sul porto"

*Il portavoce dell'associazione "Meno poltrone più panchine" Tullio Nunzi interviene riprendendo la proposta del capogruppo de la Svolta Massimiliano Grasso. Intanto Civitavecchia deve guardarsi le spalle da altri scali, specie quelli più vicini, che si stanno facendo strada nei settori merci e crociere*

CIVITAVECCHIA - Il portavoce dell'associazione "Meno poltrone più panchine" Tullio Nunzi interviene riprendendo la proposta del capogruppo de la Svolta Massimiliano Grasso in merito alla convocazione di un consiglio comunale per fare un punto sulla situazione attuale del porto e sulle prospettive future dello scalo, definendola "l'occasione per ridurre frizioni tra porto città imprese e per concretizzare quella sinergia istituzionale mai avveratasi in questi anni. Temo – ha infatti spiegato Nunzi – che Civitavecchia non diventerà mai città porto e il suo destino sarà rimanere, almeno per il momento, città con il porto.

La decisione dell'Adsp sulla banchina 26, senza nemmeno il coinvolgimento delle imprese, né tantomeno dell'amministrazione comunale, dà la sensazione di una gestione individuale priva di una pianificazione territoriale e commerciale con la città. Alla faccia della sinergia e della collaborazione istituzionale. È assurdo non pensare ad una strategia della pianificazione integrata del porto, della città, del territorio circostante o delle imprese. Il porto deve accentuare la funzione di porta della economia locale sui mercati.

La riforma ha modificato alcune competenze, ma senza dialogo tra porto, imprese, istituzioni si corre il rischio di uno sviluppo anomalo".

Nel frattempo sui giornali specializzati in porti e logistica si concretizzano le strategie di crescita e sviluppo di vari scali nazionali; porti che, andando a conquistare fette di mercato sempre più importanti, rischiano di minare quanto conquistato nel corso degli anni anche da Civitavecchia. In alcuni settori lo scalo è sempre stato indietro, come quello dei container, nonostante le potenzialità. Negli anni, infatti, non si è riusciti, per diversi motivi, ad incrementare i volumi intercettando nuovi traffici. Per i passeggeri la situazione sembra ormai consolidata mentre per le crociere il fatto di non aver proposto un'adeguata offerta a terra per i turisti rischia di far perdere terreno prezioso.

Piombino, Livorno e Napoli oggi sono alcuni degli scali – quelli tra l'altro più vicini a Civitavecchia - che stanno cercando di rinnovarsi e di collocarsi in posizioni importanti nello scacchiere degli scali italiani. Dai primi giorni di ottobre sarà ripristinata la linea merci di Moby dal porto di Piombino (Livorno) verso quello di Olbia che sarà arricchita anche da un collegamento per i passeggeri. Msc Crociere punta con convinzione sul porto di Livorno: nel 2019 movimenterà nello scalo toscano più di 125 mila crocieristi, un dato più che raddoppiato rispetto al 2018 (+142%), grazie a una programmazione complessiva di

## - segue

---

33 scali. E la stessa Msc punta anche su Napoli con Fantasia che la prossima estate tornerà a toccare il porto campano ogni settimana per tutta la stagione estiva. Il crescente apprezzamento della città partenopea a livello turistico ha convinto Msc Crociere a modificare i propri piani rafforzando la presenza a Napoli con l'inserimento di uno scalo settimanale a Napoli nell'itinerario della nave. Nel 2019 la società armatoriale movimenterà nel porto di Napoli ben 320.000 crocieristi, con un incremento quasi doppio (+91%) rispetto all'anno in corso. "Ciò testimonia la centralità di questa città all'interno delle nostre strategie – hanno spiegato dalla società - e l'inserimento di Msc Fantasia va a rafforzare questa posizione, oltre che a contribuire ulteriormente allo sviluppo turistico di Napoli e di tutta la Campania". Civitavecchia oggi, nei diversi settori, deve quindi guardarsi le spalle soprattutto dai porti più vicini, cercando di rispondere al meglio e con puntualità a quelle che sono le richieste che arrivano dal mercato.

## "Bari torni ad essere città di mare"

BARI - Dichiarazione congiunta del segretario provinciale dell'Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro, Filippo Barattolo, e il Commissario dell'Unione di Centro per la Città di Bari Sergio Adamo. Bari e il suo mare. Negli ultimi dieci anni la città di Bari ha abdicato al suo ruolo di città di mare. Il porto necessita di investimenti. Le sue dimensioni sono ridotte, sono necessarie nuove opere e aree di movimentazione. Lo sblocco del cantiere dell'ansa di Marisabella è imprescindibile per il suo rilancio. Il completamento dell'ansa che i baresi attendono da troppo tempo eviterebbe il congestionamento del porto il quale è un problema molto serio, in quanto potrebbe spingere il traffico a rivolgersi verso altri porti. La camionale costituirebbe un nodo di collegamento con interporto, autostradada e aeroporto.

Il porto di Bari - si legge nella nota Udc - non può restare solo scalo crocieristico e di traghetti per l'altra sponda adriatica e area di transito per flussi ininterrotti di Ro-Ro (trasporto su rotabili) che sbarcano e si imbarcano da e per la Grecia e la Turchia. Gestisce anche la movimentazione di container di importanti compagnie internazionali che raccolgono il traffico merci dal porto feeder di Bari per trasferirle alle destinazioni finali dopo averle trasbordate su navi di maggiore tonnellaggio in scali hub.

Non solo dunque traghetti e crociere ma anche rapporti commerciali per lo scalo del capoluogo regionale che è entrato da più di un anno nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale di cui fanno parte anche Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. E come se non bastasse sta per diventare ZES (Zona Economica Speciale) che è un'opportunità di crescita poiché comporta per le imprese coinvolte benefici fiscali e semplificazioni amministrative.

In questo quadro la sfida che attende il porto barese diventa impegnativa dalle tante aspettative. Il traffico è destinato ad aumentare, e non solo quello marittimo, tutti i tipi di trasporto. Ma per accogliere tale crescita non basta che il porto disponga di buoni fondali, è necessario incrementare il numero di banchine e di piazzali, di servizi (stazioni marittime, varchi, viabilità, servizi di bunkeraggio, di rifornimento acqua, servizi tecnico-nautici).

È necessario - conclude la nota - creare un unico polo logistico-produttivo costituito da Porto, Asi e Interporto con il contributo delle agevolazioni delle Zes. Le aree di porto e retroporto siano individuate come aree di uno sviluppo integrato in linea con i maggiori porti in Italia e in Europa in fase di risorgimento. L'obiettivo è di attrarre nuovi investimenti che si tramutino in nuovi traffici e vettori. La mission è impegnativa, richiede sinergie e collaborazioni con i vari enti locali, ma è l'unica via che pone al riparo dall'essere sopravanzati da altre realtà.

Le modifiche alla riforma premiano Messina

## Due sponde divise da una stessa Autorità

Dopo la riforma voluta dall' ex ministro del Governo Renzi Graziano Delrio, che ha dato un taglio netto alle Autorità Portuali Italiane, l' esecutivo Conte ci ripensa e crea la sedicesima Authority, quella dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo, oltre al capoluogo peloritano come ente principale, anche i porti di Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Una scelta, quella del ministro Danilo Toninelli, ancora da concretizzare ma che ai calabresi non è proprio andata giù, nonostante la nota del ministero dei Trasporti sottolinei come questa scelta vada «nella direzione di tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato e attraversato ogni giorno da tantissimi passeggeri, molti dei quali pendolari. A queste persone è giusto dare un servizio di trasporto adeguato e per questo è emersa la necessità di dotare la zona di un' autorità di sistema portuale ad hoc». Una scelta quindi opposta a quella del Governo Renzi, che aveva invece messo a capo dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto l' hub di Gioia Tauro. Soddisfatti parlamentari e sindacati messinesi, che avevano contestato la scelta di Delrio, con in testa la Cisl peloritana.

Che alla luce delle dichiarazioni rese dal segretario generale Tonino Genovese, evidentemente non deve essersi confrontata con quella reggina.

«Si potrebbe dire che si passa da una riforma dei sistemi di governance tradita dall' ex ministro Delrio a una ragionevole e concreta proposta», ha commentato Genovese. «È necessario che adesso si dia seguito alla dichiarazione del ministro Toninelli nei fatti, predisponendo gli atti conseguenti e facendoli approvare dagli organi deputati e poi dal Parlamento per la modifica legislativa necessaria». Rispetto al no che arriva dalla sponda calabrese Genovese commenta: «Tutto legittimo, ma continuiamo a pensare che le scelte strategiche di sviluppo di un territorio debbano riguardare l' arco temporale politico e di mero campanilismo. Come Cisl continuiamo a pensare che, a fronte di una riforma tradita dei sistemi di governance, di funzionalità e di dimensionamento territoriale, la Città Metropolitana di Messina debba mantenere l' autonomia della propria autorità portuale. Certamente meglio con i porti della sponda calabrese di Reggio e Villa San Giovanni, funzionali al sistema e prodromici alla effettiva costruzione dell' area integrata dello Stretto. Sarebbe opportuno», conclude il segretario generale della Cisl di Messina, «che il provvedimento legislativo in questione renda coerente e compatibile normativamente la

## - segue

---

necessaria costituenda quota di ZES, al momento agganciabile solo con il sistema portuale di Augusta e Catania, sul territorio messinese con l' Autorità Portuale dello Stretto».

Di tutt' altro avviso Annibale Fiorenza, segretario generale di Cisl Calabria. «Leggendo le motivazioni della proposta del ministro Toninelli», puntualizza, «è facile rilevare che i presupposti e le finalità della stessa sono già insiti nelle ragioni che hanno contribuito a determinare la configurazione territoriale dell' Autorità di Sistema dello Stretto, così come delineata dalla riforma del 2016. La proposta in sé, si presenta come un mero tentativo di premiare i localismi che puntano alla conservazione dell' esistente e a svuotare il sistema portuale calabrese di due porti strategici come quelli di Villa San Giovanni e Reggio Calabria». «È noto da tempo», incalza Fiorenza, «che l' Autorità di Sistema dello Stretto con sede a Gioia Tauro si sia bloccata per il ripensamento della politica e delle istituzioni messinesi e siciliane. Intervenire oggi per modificare quanto già previsto nel 2016 non potrà portare di certo a superare i limiti di un miope localismo, che ha già ritardato di due anni gli effetti della riforma stessa».

(riproduzione riservata)

*ELISABETTA RAFFA*

### Autorità Portuale dello Stretto: ora serve passare dalle parole ai fatti

*Il segretario Cisl Messina: "Dopo l'annuncio del Ministro Toninelli, occorre passare i fatti con l'approvazione della modifica legislativa che rende tutto coerente e compatibile anche con l'istituenda zona economica speciale"*

" Un comunicato stampa non modifica una legge anche se, finalmente, si potrebbe dire che si passa da una riforma dei sistemi di governance tradita dall' ex Ministro Delrio ad una ragionevole e concreta proposta" . Così Tonino Genovese, segretario generale della Cisl Messina, interviene sulla dichiarazione a mezzo stampa dello scorso 7 settembre del Ministro alle infrastrutture e Trasporti Toninelli con il quale ha dichiarato che si " darà vita alla sedicesima autorità di sistema portuale, ovvero l' Autorità dello Stretto di Messina , alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria". " È necessario - sottolinea Genovese - che adesso si dia seguito a quella dichiarazione nei fatti, predisponendo gli atti conseguenti, farli approvare dagli organi deputati e fare approvare dal Parlamento la modifica legislativa necessaria" . Intanto, com' era prevedibile, il numero uno della Cisl messinese evidenzia come si sono "s caldati i localismi: cori trionfali peloritani e fronte del no in Calabria ". " Tutto legittimo - afferma Genovese - ma continuiamo a pensare che le scelte strategiche di sviluppo di un territorio debbano riguardare l' arco temporale politico e di mero campanilismo. Come Cisl continuiamo a pensare che, a fronte di una riforma "tradita" dei sistemi di governance, di funzionalità e di dimensionamento territoriale, la città metropolitana di Messina deve mantenere l' autonomia della propria autorità portuale. Certamente meglio con i porti della sponda calabra di Reggio e Villa S. Giovanni, funzionali al sistema e prodromici alla effettiva costruzione dell' area integrata dello Stretto". La Cisl di Messina, quindi, auspica che si portino in approvazione parlamentare gli atti dovuti e che non ci si fermi ad un comunicato stampa, a meno che lo stesso non serviva per " vedere l' effetto che fa ", come la famosa canzone di Enzo Iannacci e poi valutare il da farsi. "Sarebbe opportuno - evidenzia inoltre Tonino Genovese - che il provvedimento legislativo in questione renda coerente e compatibile normativamente la necessaria costituenda quota di Zes, agganciabile ad oggi solo con il sistema portuale di Augusta e Catania, sul territorio messinese con l'

Autorità portuale dello stretto".

## Hotspot ad Augusta stoppato dal Governo

Sebastiano SalemiAugusta Il Governo blocca la realizzazione dell' hotspot nel porto commerciale di Augusta.

Lo hanno reso noto ieri mattina nel corso di una conferenza stampa il sottosegretario all' Interno Carlo Sibillia e il sindaco della città megarese Cettina Di Pietro. «Oggi portiamo a casa una riduzione dell' 80% di tutti gli sbarchi. Tale riduzione, coinvolge anche Augusta che da giugno ad agosto ha visto diminuire gli sbarchi di 3941 unità, passando dalle 3997 del 2017 alle 506 dello stesso periodo 2018. Tale situazione così mutata ci ha fatto immediatamente rivedere i piani. In data 13 settembre 2018 abbiamo dato il via allo stop del progetto nel porto commerciale di Augusta».

E sulla sospensione dei lavori per l' hotspot di Augusta il sottosegretario aggiunge: «Abbiamo prodotto con lo stop all' hotspot tre effetti: il primo di evitare un potenziale spreco di strutture inutilizzate per un valore di 2.150.000 di euro. Strutture che verranno riallocate per ottimizzare altri centri già esistenti e in difficoltà. Il secondo di dare seguito alle reiterate richieste del Consiglio comunale, del Sindaco, dell' **Autorità portuale** e, quindi, di tutta la comunità di Augusta. E un

terzo effetto, quello sicuramente più forte: liberare un' area commerciale nel porto di Augusta di circa 9 mila mq che finalmente potrà generare migliaia di euro di fatturato ma, soprattutto, nuovi posti di lavoro». E conclude: «Ad oggi abbiamo fermato l' emergenza sbarchi, dato voce ad una comunità che chiedeva l' aiuto del Governo, fermato qualsiasi velleità di business della criminalità organizzata, evitato un potenziale spreco di soldi pubblici, liberato un' area destinata ad un settore fondamentale come il commercio. Tale risultato è stato possibile solo grazie alla sinergia tra il Ministero dell' Interno, comunità locale e il prezioso lavoro che la prefettura ha svolto e svolgerà sul territorio».

SEBASTIANO SALEMI

Migranti

## Addio all' hot spot di Augusta, il governo blocca i lavori

*Il sottosegretario all' Interno, Sibilia: «Ora facciamo ripartire il porto commerciale, questa struttura qui non serve più»*

Cettina Saraceno AUGUSTA Stop ai lavori per l' hot spot per l' accoglienza ai migranti iniziati nelle scorse settimane al porto di Augusta e previsti nell' appalto di 2 milioni e 217 mila euro voluto dal precedente governo. Ad annunciarlo è stato ieri mattina, nel salone del Comune, il sottosegretario all' Interno, Carlo Sibilia, che ha fatto tappa ad Augusta proprio per tenere una conferenza stampa insieme al sindaco Cettina Di Pietro, del Movimento 5 Stelle, in cui ha spiegato che il 13 settembre scorso il ministero dell' Interno ha sospeso il bando di Invitalia che prevedeva la fornitura e messa in opera di moduli prefabbricati per creare la nuova struttura di accoglienza attigua alla palazzina dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale. E che non arriveranno mai ad Augusta, ma verranno «spostati in altri hot spot già esistenti, laddove ci sarà bisogno di migliorare e potenziare quelle strutture dell' accoglienza».

«Siamo il Governo del cambiamento ma - ha detto - anche del buon senso per cui la riduzione degli sbarchi dell' 80 per cento ottenuta grazie all' azione del governo ci ha fatto immediatamente rivedere i piani e bloccare una struttura di cui non si ha bisogno». Per Sibilia non realizzare più la

struttura significa «la ripartenza del porto commerciale di Augusta. Restituiamo un' area che non poteva fatturare - ha proseguito- perché impegnata nella mala gestione di questo flusso incontrollato di migranti, liberando un' area commerciale nel porto di circa 9 mila metri quadrati che era bandita dal governo precedente -. Per questo c' è stata una fitta interlocuzione per bloccare un appalto e risultava assolutamente inutile tenere in piedi quell' accordo. Posta la volontà politica di bloccare si è poi cercato anche la modalità tecnica».

Rimane da capire che fine farà la tendopoli dell' accoglienza, nata nel 2013 in via emergenziale per l' accoglienza e le procedure di identificazione e ancora oggi esistente sulla banchina commerciale, chiusa per la maggior parte del tempo e utilizzata solo quando vi vengono trasferiti i migranti rintracciati a bordo di barche a vela nella costa a sud di Siracusa. E intanto ieri una piccola imbarcazione di 5 metri, con a bordo una decina di migranti, è approdata all' alba sulla spiaggia di Siculiana, a pochi metri dalla riserva naturale di Torre Salsa, nell' agrigentino. I migranti, verosimilmente tunisini, sono stati trovati con i vestiti bagnati sull' arenile anche se i carabinieri hanno setacciando la zona circostante alla ricerca di eventuali altri persone.

Sembra assai improbabile che l' imbarcazione, fatiscente, possa essere giunta direttamente dalla Tunisia fino in Sicilia. Sembra più probabile che possa essere stata sganciata da una nave quasi sotto costa. (\*CE.

Augusta. Salta il progetto previsto al porto commerciale

## «Sbarchi in calo dell' 80% Non c' è più emergenza l' hot spot ora non serve» X X

Stop alla realizzazione dell' hotspot nel porto commerciale di Augusta.

Lo hanno reso noto ieri mattina nel corso di una conferenza stampa a palazzo di città, il sindaco della città megarese Cettina Di Pietro ed il sottosegretario all' Interno Carlo Sibilia.

«Oggi, grazie al Governo del cambiamento e all' azione decisa del Viminale, portiamo a casa una riduzione dell' 80 per cento di tutti gli sbarchi. Tale riduzione, coinvolge anche Augusta che da giugno ad agosto ha visto diminuire gli sbarchi di 3941 unità passando dalle 3997 del 2017 alle 506 dello stesso periodo 2018. Siamo il Governo del cambiamento ma anche il Governo del buon senso. Per cui, tale situazione così mutata ci ha fatto immediatamente rivedere i piani. In data 13 settembre 2018 abbiamo dato il via allo stop del progetto nel porto commerciale di Augusta».

«Il contratto di Governo M5S-Lega al punto 12 prevede rimpatri e stop al business dell' immigrazione - ha spiegato Sibilia - La questione migratoria negli ultimi anni è risultata insostenibile per l' Italia.

Costi altissimi per le casse nazionali. Soldi pubblici spesso utilizzato per mettere in piedi

un business che ha solleticato gli appetiti delle mafie. L' azione di governo su questo tema è stata da subito chiara e forte: il premier Conte ha sempre invocato il principio di solidarietà dei paesi europei in tutti i tavoli dei negoziati. Chi entra in Italia, entra in Europa. Anche perché a sopportare il costo più grande di questa mala gestione sono state le comunità locali. Un simbolo su tutti è quello di Augusta, comune che nel solo 2017 ha dovuto far fronte a circa 17 mila sbarcati. Senza esserne minimamente attrezzata e dovendo far fronte da sola ai dispositivi di primo soccorso. Il precedente Governo non aveva trovato posto migliore che collocare questi dispositivi, a mo' di accampamento, nella zona commerciale del porto di Augusta con conseguente danno economico implicito in una terra bisognosa di lavoro e commercio. Per far fronte a questa situazione sono stati investiti tardivamente circa 2 milioni di euro per la costruzione di un Hot Spot che se realizzato, avrebbe messo una pietra tombale sulle potenzialità commerciali del porto di Augusta. E sulla sospensione dei lavori per l' hot spot di Augusta il Sottosegretario aggiunge: "Abbiamo prodotto con lo stop all' hotspot tre effetti: il primo di evitare un potenziale spreco di strutture inutilizzate per un valore di 2.150.000 di euro. Strutture che verranno riallocate per ottimizzare altri centri già esistenti e in difficoltà. Il secondo di dare seguito alle reiterate richieste del Consiglio comunale del Sindaco Di Pietro, dell' **Autorità portuale** e, quindi, di tutta la comunità di Augusta. E un terzo effetto, quello sicuramente più forte: liberare un' area commerciale nel porto di Augusta di circa 9 mila mq che finalmente potrà generare migliaia di euro di fatturato ma, soprattutto, nuovi posti di lavoro. Ad oggi abbiamo fermato l' emergenza sbarchi».

SEBASTIANO SALEMI.

SEBASTIANO SALEMI

## AdSP Mare di Sicilia Occidentale: Monti, emergenza Genova diventi motivazione per sconfiggere burocrazia

(FERPRESS) – Palermo, 17 SET – “Il decreto Genova scritto per abbattere i tempi della burocrazia e consentire alla città di affrontare e vincere la sua sfida per la ripresa dopo il crollo del Ponte Morandi segnerà, ne sono convinto, un punto di svolta per il Paese. Paese il nostro, che sulla burocrazia, sulla ridondanza delle norme e sull’ignavia di un sistema che dietro a queste norme ha nascosto la sua inefficienza, ha perso competitività ma specialmente credibilità”.

**Ad esprimersi così è Pasqualino Monti, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ma anche autore del libro “In mare controvento” edito da Mondadori, che racconta l’impotenza dei manager pubblici strangolati dal sistema e messi in condizione sempre e comunque di non fare.**

Secondo Monti “La ferma presa di posizione assunta dal Vice-Ministro Rixi non è solo condivisibile; deve essere sostenuta senza esitazioni e distinguo da tutte le forze sane del Paese, chiamate a remare tutte nella stessa direzione che è anche quella di un quadro normativo di emergenza, indispensabile oggi per Genova e necessario, a partire da domani, per tutto il Paese. Genova può e deve diventare la motivazione e la chiave per aiutare l’Italia a liberarsi dei vincoli mortali imposti dalla burocrazia”.

## Monti: “Decreto Genova, punto di svolta per il Paese”

Il presidente dell'AdSp vede la possibilità di un percorso per sconfiggere la burocrazia

PALERMO – Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, è intervenuto sull'emergenza Genova e la possibilità che il decreto approvato nei giorni scorsi possa diventare la spinta per “sconfiggere la burocrazia”. Monti, si era occupato del tema anche nel suo libro “In mare controvento” edito da Mondadori, che racconta l'impotenza dei manager pubblici strangolati dal sistema e messi in condizione sempre e comunque di non fare. “Il decreto Genova scritto per abbattere i tempi della burocrazia e consentire alla città di affrontare e vincere la sua sfida per la ripresa dopo il crollo del ponte Morandi segnerà, ne sono convinto, un punto di svolta per il Paese. Paese il nostro, che sulla burocrazia, sulla ridondanza delle norme e sull'ignavia di un sistema che dietro a queste norme ha nascosto la sua inefficienza, ha perso competitività ma specialmente credibilità”.

“La ferma presa di posizione assunta dal vice-ministro Rixi non è solo condivisibile; deve essere sostenuta senza esitazioni e distinguo da tutte le forze sane del Paese, chiamate a remare tutte nella stessa direzione che è anche quella di un quadro normativo di emergenza, indispensabile oggi per Genova e necessario, a partire da domani, per tutto il Paese. Genova può e deve diventare la motivazione e la chiave per aiutare l'Italia a liberarsi dei vincoli mortali imposti dalla burocrazia”.

# Informazioni Marittime

---

## Monti, "Il decreto per Genova cambio di passo per il Paese"

Il presidente dei porti di Palermo e Trapani sposa i contenuti della norma che dovrebbe semplificare traffico e spese del porto

Tutti in attesa del decreto governativo per Genova, che dovrebbe contenere **importanti sgravi fiscali e agevolazioni** per il traffico merci destinato e proveniente da uno dei porti più importanti d'Italia. Tra questi anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. «Segnerà un punto di svolta per il Paese, che sulla burocrazia, sulla ridondanza delle norme e sull'ignavia di un sistema che dietro a queste norme ha nascosto la sua inefficienza, ha perso competitività ma specialmente credibilità», ha detto Monti, ritornando su un tema, quello dei tempi per realizzare le opere, su cui ha un'opinione abbastanza radicale.

«La presa di posizione assunta dal viceministro Rixi non è solo condivisibile, deve essere sostenuta senza esitazioni e distinguo da tutte le forze sane del Paese, chiamate a remare tutte nella stessa direzione che è anche quella di un quadro normativo di emergenza, indispensabile oggi per Genova e necessario, a partire da domani, per tutto il Paese. Genova può e deve diventare la motivazione e la chiave per aiutare l'Italia a liberarsi dei vincoli mortali imposti dalla burocrazia», conclude il presidente dei porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani.

### Pasqualino Monti: “L'emergenza Genova diventi la motivazione per sconfiggere la burocrazia”



Palermo, 17 settembre 2018 – “Il decreto Genova scritto per abbattere i tempi della burocrazia e consentire alla città di affrontare e vincere la sua sfida per la ripresa dopo il crollo del Ponte Morandi segnerà, ne sono convinto, un punto di svolta per il Paese. Paese il nostro, che sulla burocrazia, sulla ridondanza delle norme e sull'ignavia di un sistema che dietro a queste norme ha nascosto la sua inefficienza, ha perso competitività ma specialmente credibilità”.

Ad esprimersi così è Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ma anche autore del libro “In mare controvento” edito da Mondadori, che racconta l'impotenza dei manager pubblici strangolati dal sistema e messi in condizione sempre e comunque di non fare.

Secondo Monti “La ferma presa di posizione assunta dal Vice-Ministro Rixi non è solo condivisibile; deve essere sostenuta senza esitazioni e distinguo da tutte le forze sane del Paese, chiamate a remare tutte nella stessa direzione che è anche quella di un quadro normativo di emergenza, indispensabile oggi per Genova e necessario, a partire da domani, per tutto il Paese. Genova può e deve diventare la motivazione e la chiave per aiutare l'Italia a liberarsi dei vincoli mortali imposti dalla burocrazia”

## Decreto Genova: escludere dal "de minimis" aziende trasporto

Una nota di Mino Giachino (Saimare) al ministro Toninelli

GENOVA – La tragedia del ponte Morandi a Genova, scrive Mino Giachino presidente di Saimare, che da un mese ha lasciato il porto di Genova Sampierdarena senza collegamenti ferroviari, ha costretto al notevole allungamento del percorso il trasporto su gomma, l'unica modalità che oggi consente il funzionamento dello scalo più importante del nostro paese, con il conseguente aggravio di costi.

Le aziende di trasporto stanno facendo fronte alla assenza del collegamento ferroviario con l'incremento del trasporto su gomma. Per evitare dirottamenti di traffici, il settore soccorre alla inattività del treno alle stesse condizioni concordate tra committenti e armatori.

Gli aiuti previsti dal Decreto su Genova, che dovrebbe essere ultimato nella giornata di lunedì, debbono pertanto essere esclusi dal regime "de minimis" data la eccezionalità dell'evento, una eccezionalità che Bruxelles deve recepire.

E' una situazione più o meno analoga a quella nella quale ci trovammo nel 2009, nell'occhio del ciclone generato dall'aumento del costo del petrolio e dal calo della produzione industriale. Allora l'Europa acconsentì ad erogare aiuti straordinari innalzando il limite dei 100mila euro.

Ho illustrato questi problemi al ministro Toninelli, conclude Giachino, perché gli interventi del Decreto su Genova possano aiutare le aziende di trasporto che operano in porto in momenti che mai avremmo voluto vivere.

## Genova: L'Authority incontra domani Rixi e le Commissioni parlamentari VIII e IX / I danni economici del crollo

**GENOVA** - L'autorità di Sistema di Genova e Savona ha convocato per domani, a Palazzo San Giorgio, l'incontro con i membri delle **Commissioni parlamentari VIII e IX**, alla presenza del **viceministro Edoardo Rixi** e del cluster marittimo genovese e savonese, all'ordine del giorno saranno affrontati i danni economici conseguenti il crollo del ponte Morandi.

## Raccolta fondi Genova: Botta e risposta tra Toninelli e Autostrade

**ROMA** *"Gentili colleghi, coloro che volessero devolvere volontariamente il valore di una o più ore di lavoro a favore delle famiglie delle vittime della tragedia del crollo del ponte Morandi dovranno compilare il modulo di seguito riportato". È questo il documento che, diffuso dalla società Autostrade ai propri dipendenti il 13 settembre, ha sollevato lo scalpore del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli.*

Su Twitter il ministro scrive : *"incredibile leggere di #Autostrade che chiede ai suoi dipendenti di devolvere parte dello stipendio per risarcire le vittime di #Genova. Scaricare i costi del disastro sui lavoratori è semplicemente ignobile".*

La società di gestione autostradale replica al ministro che la raccolta dei fondi, *"è iniziativa autonoma e libera dei dipendenti" "non ha nulla a che fare con i fondi per Genova stanziati dalla società" . "Dispiace molto constatare come anche iniziative così nobili possano essere oggetto di strumentalizzazioni fondate su notizie false e tendenziose".*

## Palazzo Chigi: Il premier Conte incontra Toti e Bucci su tempi di ricostruzione e Commissario

**ROMA** - Oggi alle ore 12 è atteso il vertice a palazzo Chigi tra il **presidente del Consiglio, Giuseppe Conte**, il **governatore della Liguria, Giovanni Toti** e il **sindaco di Genova, Marco Bucci**, dall'incontro dovrebbe emergere quale sarà il coinvolgimento di Regione e Comune nella ricostruzione del ponte.

Intanto ieri **Conte** è intervenuto sui **tempi di ricostruzione** sottolineando che: "*non c'è ancora un cronoprogramma*", **permane tuttavia l'impegno, da parte del Governo, alla nomina del Commissario per la ricostruzione a 10 giorni dal varo del decreto: "Non c'è ancora un identikit preciso"** ha specificato Conte "*ma sarà sicuramente una persona che dovrà portare un risultato. Colui che ci garantirà di poter realizzare il ponte quanto prima. Ho preso un impegno a Genova.*" La definizione del nome del Commissario è il tema più caldo e sul quale oggi potrebbe esserci l'intesa tra le parti.

## Vte, arrivate le nuove gru di piazzale

Genova - Ventuno nuovi mezzi per rimpiazzare quelli diesel: sono stati costruiti da Zpmc.

Genova - Il Terminal Vte ha ricevuto lunedì mattina le nuove gru gommate elettriche. I nuovi modelli sono 21 e sono arrivati via nave, così da poter rimpiazzare le vecchie gru di piazzale diesel. **L'elettificazione del piazzale è un progetto recentemente entrato a regime.** Prodotte dalla Zpmc, le gru elettriche entreranno in funzione nel gennaio 2019.

# Informazioni Marittime

---

## Il 17 ottobre l'assemblea Confetra

A Roma l'evento dell'associazione logistica con il ministro Toninelli e i dirigenti di RFI, Dogane, Anas ed Enac. Si terrà il 17 ottobre, a Roma, alla Camera di Commercio, Agorà Confetra 2018, l'assemblea annuale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Argomento principale dell'evento saranno le infrastrutture, col titolo: "Check Up Log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica".

«Più che grandi o piccole opere, esistono infrastrutture utili e infrastrutture inutili», spiega il presidente di Confetra, Nereo Marcucci. L'associazione presenterà uno studio, realizzato con l'Università Federico II di Napoli, sullo stato dell'arte di 14 opere ritenute indispensabili. «Su questi temi – continua Marcucci – la nostra comunità di imprenditori e imprenditrici, di medie e piccole aziende così come di grandi multinazionali operanti in Italia, avrà modo di confrontarsi, per la prima volta da quando si è costituito il nuovo governo del premier Conte, con i vertici di tutte le più grandi realtà pubbliche che a vario titolo attuano, nei nostri settori, gli indirizzi politici e regolatori delle istituzioni di governo».

Concluderà i lavori il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli.

Programma

Saluti **Lorenzo Tagliavanti**, presidente Camera di Commercio di Roma

Relatori

Introduzione **Nereo Marcucci**, presidente Confetra

*Le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica*

**Vittorio Marzano**, docente Università degli Studi di Napoli Federico II

Agorà Confetra

Gli imprenditori associati si confrontano con:

**Maurizio Gentile**, amministratore Delegato RFI

**Ennio Cascetta**, presidente Anas

**Cinzia Bricca**, vicedirettore Agenzia Dogane e Monopoli

**Roberto Vergari**, direttore centrale vigilanza tecnica Enac

**Zeno D'Agostino**, presidente Assoport

Conclusioni

**Danilo Toninelli**, ministro dei Trasporti

## Agorà Confetra 2018

Check up log: infrastrutture strategiche per trasporto e logistica

ROMA – La Camera di Commercio di Roma ospiterà ad Ottobre l'assemblea pubblica annuale di Confetra.

L'appuntamento è per il giorno 17 alle 9.30, nella Sala del Tempio di Adriano, in Piazza di Pietra, dove è in programma Agorà Confetra 2018, la nuova formula con la quale a partire da quest'anno Confetra – Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica svilupperà la sua assemblea.

Apertura affidata alla relazione del presidente Nereo Marcucci, mentre le conclusioni saranno a cura del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli.

Il tema di Agorà Confetra 2018 sarà: "Check Up Log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica".

"Quest'anno dedicheremo la nostra Agorà al rapporto tra infrastrutture e logistica", annuncia il presidente Confetra, Nereo Marcucci. "Le infrastrutture materiali e immateriali rappresentano i nastri trasportatori sui quali la merce si muove attraverso le diverse modalità vettoriali. Più che "grandi" o "piccole" opere, esistono infrastrutture utili e infrastrutture inutili. Il nostro Position Paper, realizzato in collaborazione con l'Università Federico II di Napoli, mappa lo stato dell'arte di quattordici infrastrutture ritenute da Confetra indispensabili per ridare competitività al Paese ed è un contributo al dibattito in corso su project review e sviluppo dei traffici".

"Su questi temi – sostiene Marcucci – la nostra comunità di imprenditori e imprenditrici, di medie e piccole aziende così come di grandi multinazionali operanti in Italia avrà modo di confrontarsi, per la prima volta da quando si è costituito il nuovo Governo del premier Conte, con i vertici di tutte le più grandi realtà pubbliche che a vario titolo attuano, nei nostri settori, gli indirizzi politici e regolatori delle Istituzioni di governo.

Un ringraziamento particolare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli che assisterà al nostro confronto ed al quale abbiamo affidato le conclusioni dei lavori".

In dettaglio, il programma dell'assemblea annuale prevede alle ore 9.30 gli indirizzi di saluto da parte di Lorenzo Tagliavanti, presidente Camera di Commercio di Roma ed alle 10.15 la relazione del presidente Marcucci.

A seguire "Le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica" di Vittorio Marzano, professore Università degli Studi di Napoli Federico II.

Quindi alle 11.30 prenderà il via Agorà Confetra. Gli imprenditori del sistema associativo si confronteranno con Maurizio Gentile, amministratore delegato Rfi; Ennio Cascetta, presidente Anas; Cinzia Bricca, vicedirettore – direttore vicario Agenzia Dogane e Monopoli; Roberto Vergari, direttore centrale Vigilanza tecnica Enac e con Zeno D'Agostino, presidente Assoporti.

Infine, intorno alle 12.30 le conclusioni, come detto, affidate al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli.

## Via della Seta africana, le opportunità in Italia

«I 60 miliardi di dollari, parte di un progetto da 1.000 miliardi, investiti in Africa potrebbero - risponde il presidente di Confetra, Nereo Marcucci - radicalmente influenzare il ruolo svolto dal continente africano nell'ambito della Belt and Road Initiative».

L'AFRICA è il continente più vicino all'Italia, ma spesso appare come una promessa mancata. **Che cambiamento possono portare gli annunciati finanziamenti cinesi in infrastrutture per inserire il continente africano nella Via della Seta?**

«I 60 miliardi di dollari, parte di un progetto da 1.000 miliardi, investiti in Africa potrebbero - risponde il presidente di Confetra, Nereo Marcucci - radicalmente influenzare il ruolo svolto dal continente africano nell'ambito della Belt and Road Initiative. Con il supporto di Srm - Studi e ricerche per il mezzogiorno - abbiamo recentemente costituito un osservatorio al quale collaborano professionalità e competenze nazionali e europee per monitorare l'evoluzione del progetto e magari riflettere su qualche proposta utile al negoziato Europa/Cina finalizzato a offrire alla nostra industria e alla nostra logistica qualche opportunità tra quelle prodotte dall'attraversamento di parte dell'Africa del "nastro trasportatore" virtuale cinese».

**Il recente ampliamento del canale di Suez può essere una prospettiva di sviluppo per il mondo marittimo-portuale del nostro Paese?**

«Dai dati pubblicati dalla Suez Canal Authority è stata elaborata una sintesi dei Paesi che maggiormente utilizzano il canale per le loro esportazioni/importazioni; da questo emerge che il totale delle merci in arrivo e partenza dai nostri porti è rimasto sostanzialmente invariato con un leggero incremento (+0,9%) nel periodo 2016-2017 a differenza degli altri Paesi considerati che si affacciano sul bacino del Mediterraneo (Egitto e Grecia). Al contrario, la Spagna nel medesimo periodo ha segnato una diminuzione pari al -6,8%. Da segnalare l'incremento del 14,8% registrato dai Paesi Bassi a ulteriore dimostrazione che la "prossimità" mediterranea della penisola non è da sola sufficiente ad attirare maggiori quote di quel traffico».

**La guerra dei dazi rischia di influire sul commercio dell'Italia?**

«Spero che ci sia tanto di tattico nel confronto in corso tra i Grandi del mondo. Se si intende riequilibrare la divisione internazionale del lavoro a favore dell'Occidente che ha esportato know how e importato disoccupazione, bassi salari e in molti casi bassi margini, i dazi sono un mezzo e non un fine. Se si ritiene di dover compiere una inversione ad U dovremo ricordarci che gran parte dei componenti dell'export industriale tedesco sono prodotti nel Nord Ovest italiano, che l'export di grande qualità ha valori elevatissimi (quello via aerea il 38% del globale) ma rappresenta il 2% in volume (ed i volumi fanno occupazione) e che la crescita di mercati alternativi è soggetta a mille pulsioni guerriere».

**L'Italia ha vissuto un lungo periodo di rallentamento dell'economia e dei traffici. Che situazione e che prospettive indicano i dati più aggiornati di Confetra sull'industria della logistica e dei trasporti?**

«Dall'analisi di alcuni macro-indicatori forniti dall'Istat come il report sul Fatturato dei Servizi del II trimestre 2018 è possibile rilevare un lieve rallentamento del settore "Trasporto e Magazzinaggio" determinato da un calo del trasporto marittimo».

**La tragedia di ponte Morandi ha reso ancora più evidente la carenza infrastrutturale dell'Italia.**

**Quali sono le prospettive per il futuro?**

«A quelle carenze infrastrutturali era programmato si ponesse rimedio. Spero che si continui. A distanza di tre settimane dobbiamo prendere atto che da parte del Governo non si ritiene necessaria l'istituzione di una unità di crisi. Posso dedurre che sarà il Mit a definire quali siano - tra le tante - le proposte utili ad affrontare le diverse conseguenze del "post Morandi" che sono certamente i problemi degli sfollati e quelli della ricostruzione ma anche quelli del modo migliore di mantenere

## -segue

---

a galla in un mare in tempesta il porto di Genova. Alla ricostruzione del ponte dovrebbe accompagnarsi l'avvio della realizzazione della Gronda e dell'ulteriore avanzamento del Terzo Valico, opere indispensabili per dare una prospettiva di lungo periodo al sistema produttivo del Nord Ovest. Sulla questione cruciale delle infrastrutture sarà incentrata la nostra Assemblea pubblica del 17 ottobre, in occasione della quale sarà presentato un ragionato Position Paper "Check-up log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica". Nell'Agorà si confronteranno imprenditori e managers pubblici. Avremo il privilegio delle conclusioni del ministro Toninelli».

## “Agorà Confetra 2018”: tutto pronto per l’assemblea pubblica

Genova - Logistica e infrastrutture: ecco il programma dell’assemblea della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

Appuntamento il 17 ottobre 2018 alle 9.30 alla Camera di Commercio di Roma (Sala del Tempio di Adriano, Piazza di Pietra) con Agorà Confetra 2018, la nuova formula con la quale a partire da quest’anno Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica svilupperà la sua Assemblea Pubblica annuale. Apertura affidata alla relazione del Presidente Confetra, Nereo Marcucci, conclusioni del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. Agorà Confetra 2018 si confronterà su questo tema: “Check Up Log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica”. «Quest’anno dedicheremo la nostra Agorà al rapporto tra infrastrutture e logistica - commenta il Presidente Confetra, Nereo Marcucci. Le infrastrutture materiali e immateriali rappresentano i nastri trasportatori sui quali la merce si muove attraverso le diverse modalità vettoriali. **Più che “grandi” o “piccole” opere, esistono infrastrutture utili e infrastrutture inutili.**

Il nostro Position Paper, realizzato in collaborazione con l’Università Federico II di Napoli, mappa lo stato dell’arte di quattordici infrastrutture ritenute da Confetra indispensabili per ridare competitività al Paese ed è un contributo al dibattito in corso su project review e sviluppo dei traffici. Su questi temi la nostra comunità di imprenditori e imprenditrici, di medie e piccole aziende così come di grandi multinazionali operanti in Italia avrà modo di confrontarsi, per la prima volta da quando si è costituito il nuovo Governo del premier Conte, con i vertici di tutte le più grandi realtà pubbliche che a vario titolo attuano, nei nostri settori, gli indirizzi politici e regolatori delle Istituzioni di governo. Un ringraziamento particolare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli che assisterà al nostro confronto ed al quale abbiamo affidato le conclusioni dei lavori». L’organizzazione confederale conta 19 federazioni nazionali di categoria e 62 territoriali in rappresentanza di tutte le declinazioni logistiche.

### **Il programma**

Ore 9.30 **Saluti**

Lorenzo Tagliavanti, Presidente Camera di Commercio di Roma

ore 10.15 **Relazione**

Nereo Marcucci, presidente Confetra

### **A seguire**

Le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica.

Vittorio Marzano, Professore Università degli Studi di Napoli Federico II

ore 11.30 **Agorà Confetra**

Gli imprenditori del sistema associativo si confrontano con:

Maurizio Gentile Amministratore Delegato RFI

Ennio Cascetta Presidente Anas

Cinzia Bricca Vicedirettore-Direttore Vicario Agenzia Dogane e Monopoli

Roberto Vergari Direttore Centrale Vigilanza Tecnica Enac

Zeno D’Agostino Presidente Assoport

ore 12.30 **Conclusioni**

Danilo Toninelli Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.