



Dai Porti:

La Spezia:

"...Delegazione del progetto intermodel EU..." (Primo Magazine)

Genova:

"...Decreto Geneva, Ponte Morandi..." (Il Secolo XIX, La Repubblica)

"...Genoa Shipping Week..." (Corriere Marittimo, Ansa, Ferpress)

Savona:

"...Senatori contro i porti spa..." (Informazioni Marittime)

Livorno:

"...Porto 2000..." (La Gazzetta Marittima)

"...Un buon ormeggio a vantaggio della sicurezza..."
(Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Crociere, settore da valorizzare..." (Il Tirreno.it)

Civitavecchia:

"...Mare Aperto 2018..." (Civonline)

"...Di Majo rischia per la nomina di Conte..." (Civonline)

"...Darsena grandi masse..." (Civonline)

Napoli:

"...Torna Shipping and the Law..." (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Assunzioni nel porto..." (Corriere Marittimo, Ansa, Gazzetta del Sud)

Brindisi:

"...Propeller Club Port..." (Il Nautilus)

Olbia:

"...Workshop sulle autostrade del Mare..."
(Primo Magazine, Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Salvaguardare servizi e lavoratori..." (Tempo Stretto)

"...Sea Shepherd..." (Gazzetta del sud)

Augusta:

"...rilancio dell'interporto..." (La Sicilia)

Focus:

- **La Via della Seta** (Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Delegazione del progetto intermodel EU in visita alla Spezia e Melzo

15 ottobre 2018 - Nei giorni scorsi si è tenuto a Melzo presso Rail Hub Milano, la sede del terminal intermodale gestito dal gruppo Contship Italia, e a La Spezia, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il meeting del progetto Intermodel EU, finanziato all'interno del programma Horizon 2020.

Tale progetto ha come finalità quella di sviluppare un modello di simulazione delle operazioni di carico e scarico di container e delle connessioni ferroviarie tra il porto della Spezia e il terminal di Melzo tramite il Building Information Modeling, un metodo per ottimizzare la pianificazione, realizzare e gestire infrastrutture tramite aiuto di un software.

I 25 partecipanti al meeting, in rappresentanza di 14 società provenienti da 8 diversi Stati Membri, rappresentano un'eccellente combinazione di professionalità nel mondo dello sviluppo software applicato al trasporto marittimo e intermodale, tra cui IDP- società di ingegneria con sede a Barcellona, CENIT – centro di innovazione e ricerca sui trasporti, Ferrocarrils de Catalunya – società ferroviaria catalana, DHL, Bedeschi – azienda leader nel settore delle forniture di mezzi di movimentazione portuale.

I partner del progetto hanno dapprima tenuto un workshop, presso l'auditorium dell'ADSP, dedicato allo stato di avanzamento del progetto, facendo il punto sul software di simulazione e successivamente hanno effettuato una visita all'interno dell'area portuale al fine di esaminare da vicino quello che fino ad oggi hanno avuto modo di simulare a livello virtuale. Tale progetto darà un importante contributo ai piani di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale e del Gruppo Contship, sia per i lavori di ampliamento del terminal marittimo e dei nuovi binari nel porto della Spezia che per l'operatività ferroviaria del terminal di Melzo.

Grazie al software di simulazione, sarà possibile pianificare l'operatività dei nuovi terminal alla luce degli incrementi di traffico previsti nei prossimi anni e in ottica di integrazione intermodale porto-retroporto con beneficio per la competitività delle operazioni e dell'ambiente di cui il trasporto ferroviario è alleato indiscutibile.

PERCHÉ LA CRISI DEL PORTO NON È FINITA

elle prime bozze, il decreto Genova provava a forzare il grande tabù dei porti italiani: l'autonomia finanziaria, cioè la possibilità di gestire annualmente il 3% di quei 3,2 miliardi di euro pagati ogni anno in termini di Iva dalla merce in transito sulle banchine genovesi. Uno scoglio sul quale, complice la resistenza del Mef, si è infranta per oltre 15 anni ogni prova di riforma del sistema portuale italiano. Dietro questo ultimo tentativo c'è il vice ministro Rixi, che quindi ha mostrato un certo coraggio. Nel decreto, l'autonomia si è trasformata in stanziamento da 90 milioni, diventati 30 con l'idea di risalire tramite altri fondi (decreto fiscale, manovra, bandi europei) e per più anni. Eppure, specie da dopo la riapertura della ferrovia e l'apertura della strada Superba, il porto ha dato l'idea di tornare a marciare.

L'armatore Aponte (che con le sue navi è primo cliente delle banchine italiane) ha promesso di aprire il nuovo terminal di Bet tolo in tre o quattro mesi. Il suo concorrente Grimaldi inaugurerà una nuova linea in partenza da Genova la prossima settimana. C'è quindi bisogno di quei soldi? Sì: quelli degli armatori sono segnali di fiducia, che non equivalgono alla fine dell'emergenza. Se le

navi sono rimaste le stesse, la merce è scesa. Uno stillicidio denunciato dagli spedizionieri e che sarà palese nel momento in cui saranno rese note (hanno cadenza quadrimestrale) le giornate di lavoro perse dai portuali. L'economia reale ragiona sulla fiducia e il lungo periodo: i traffici a Genova stavano crescendo perché c'erano (e si spera rimarranno) 6,2 miliardi di lavori sul Terzo valico, altri 200 milioni da cercare per le opere di connessione in Pianura, la promessa di un altro miliardo per la nuova diga foranea- per ricordare le opere "macro". Genova era cioè un porto dove consolidarsi. Ora sembra appeso a un filo, a una giornata di pioggia, a un incidente che può bloccare tutto. I soldi del decreto non saranno infilati nelle tasche degli imprenditori, ma serviranno a pagare lo straordinario al personale addetto ai controlli per estendere l'orario di apertura dei varchi, a sviluppare i sistemi di automazione, attesi da anni, a regolare il transito dei camion. Per oltre 3 miliardi l'anno garantiti allo Stato, si tratta di un buon investimento.

-

Darsena di Genova, ricorso Ucina contro la coabitazione con Amico

Simone Gallotti /GENOVA Quando ha visto il progetto di Amico sui maxi yacht, Ucina ha probabilmente capito che i flebili margini di trattativa erano stati ormai annullati. Il patto di coabitazione sulla darsena della Fiera di Genova è così saltato, dopo settimane di trattativa. L' Autorità di sistema portuale era convinta di poter far coesistere la Confindustria nautica e il cantiere genovese, e con una decisione presa in un comitato portuale a luglio, il board guidato da Paolo Signorini aveva affidato l' area ai due: 60% ad Amico, che avrebbe trasformato la darsena in un polo per l' accoglienza dei grandi yacht. Il resto a Ucina che su quello specchio d' acqua conta molto: è il cuore del Salone Nautico. Le perplessità per l' associazione guidata da Carla Demaria erano però troppe sin dall' inizio e ora sono scritte nero su bianco in una trentina di pagine che costituiscono il ricorso presentato al Tar contro la decisione dell' Authority.

La notifica è arrivata in questi giorni a Palazzo San Giorgio e ai cantieri Amico. La grande perplessità di Ucina è sulla disponibilità delle aree nel periodo del Salone: per allestire l' evento serve la totalità degli spazi e per un tempo sufficientemente lungo. «Noi quella

disponibilità l' avevamo fornita» spiega Bruno Gugliemini, l' amministratore delegato dei cantieri Amico &Co. «Siamo delusi e sorpresi della decisione di Ucina di ricorrere al Tar». Il cantiere genovese è convinto: «Le due aree potevano benissimo convivere: abbiamo poi proposto un grande progetto con ingenti investimenti, per fare di Genova un polo per l' accoglienza dei grandi yacht. Abbiamo perso un' occasione continua il manager - perché potevamo finalmente colmare il gap con i competitor francesi e spagnoli». Ucina considera la mossa come «un mero atto tecnico», ma già a luglio erano partiti i primi siluri sulla decisione dell' Authority.

Nel ricorso non c' è solo la questione del Salone. Ucina sarebbe anche irritata dal trattamento ricevuto: i continui rinnovi semestrali delle concessioni su quell' area e la ferrea volontà di investire sul Salone - è il ragionamento - valgono più di quel 40% concesso dall' Authority. Ora è tutto più incerto e alla fine del mese scadrà la concessione a Ucina. Il nuovo schema sarebbe dovuto partire a novembre.

Deciderà il Tar.

-

L' ESAME DEL DL

Genova, i tratti A7/A10 subito al commissario

Presentate le modifiche del governo: fuori Aspi, dentro le altre concessionarie Dote di 72,3 milioni per gli sfollati. Soddisfatto anche il governatore Toti

ROMA Le tratte dell' A7 e dell' A10 interessate dalla ricostruzione del ponte di Genova «sono immediatamente consegnate dal concessionario al commissario». Autostrade e le sue controllate o collegate sono fuori dalla partita dei lavori, ma le altre concessionarie di strade a pedaggio rientrano in gioco. Agli sfollati sono riconosciuti 72,3 milioni di euro per la cessione dei 266 immobili danneggiati dal crollo del Morandi, grazie a un' indennizzo di 2.025,5 euro al metro quadro e di un' indennità di sgombero di circa 81mila euro a famiglia.

Come anticipato ieri dal Sole 24 Ore, gli emendamenti del Governo depositati presso le commissioni Ambiente e Trasporti della Camera riscrivono l' articolo 1 del decreto emergenze. Accordando anche al sindaco-commissario Marco Bucci la possibilità di nominare nell' ambito della sua struttura di venti persone fino a un massimo di cinque esperti o consulenti «estranei alla Pa». La prossima settimana l' Esecutivo presenterà le altre proposte di modifica, dal ritorno della Cig in deroga (20-30 milioni per un anno) agli aiuti alle imprese. Il sottosegretario alle Infrastrutture Edoardo Rixi incontrerà lunedì le aziende della zona rossa per stimare il plafond necessario.

Sul provvedimento sono piovuti pure più di 500 emendamenti da parte dei parlamentari, che lunedì dovranno superare il vaglio di ammissibilità. Da martedì le commissioni cominceranno il voto, con l' obiettivo di concludere l' esame giovedì e dare il mandato ai relatori per l' avvio della discussione in Aula lunedì 22 ottobre.

Sono 14 gli emendamenti dei relatori Flavio Di Muro (Lega) e Gianluca Rospi (M5S) su cui è scontato il parere positivo del Governo. Il via libera alle assunzioni di personale con funzioni di protezione civile e supporto all' emergenza negli enti territoriali, in deroga ai vincoli di contenimento della spesa, viene esteso al settore regionale allargato e alle partecipate, innalzando il tetto da 250 a 300 unità e gli oneri relativi da 13,5 milioni a 16,2 milioni. Anche l' **Autorità portuale** potrà assumere 20 persone a tempo. Per le imprese e i professionisti danneggiati i relatori propongono il superamento del limite massimo di 200mila euro di ristoro al 100% per il decremento del fatturato legato al crollo (in attesa di sciogliere con Bruxelles il nodo sul regime de minimis) e chiedono di stanziare altri 5 milioni di euro per il 2019, da

- segue

aggiungere ai 5 milioni per il 2018.

È destinata inoltre ad ampliarsi la Zona logistica semplificata porto e retroporto prevista all' articolo 7. E si sostiene l' intermodalità ferroviaria destinando un milione di euro per il 2018 e 3 milioni per il 2019 all' **Autorità portuale**. Sulla quale vengono dirottati anche i 30 milioni del prelievo aggiuntivo sull' Iva pari al 3% senza gravare sul Fondo nazionale porti, prevedendo altri 50 milioni per il 2019 (a valere per una quota dell' 1% del 2018 e dell' 1,65% per il 2019). Non solo. Di Muro e Rospi propongono di affidare al commissario il varo di un piano di investimenti urgenti per il porto da 150 milioni nel 2019-2021, ma i fondi andranno recuperati nelle pieghe della manovra. Infine, si contempla l' assunzione di un massimo di 130 persone negli uffici giudiziari del distretto di Genova, per una spesa di 875mila euro nel 2018 e di 5,2 milioni annui dal 2019.

Soddisfatto il governatore ligure Giovanni Toti, che ieri ha incontrato in prefettura una delegazione di sfollati a Genova insieme alla presidente del Senato Elisabetta Alberti Casellati: «Ho spesso criticato il Governo ma adesso devo dire "bravi"». Sempre da Forza Italia, però, arriva il monito dei deputati Mulè, Cortelazzo e Sozzani: «Le correzioni non risolvono il problema della ricostruzione. L' attuale formulazione apre a una guerra legale con Autostrade».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Manuela Perrone

In primo piano

Calata Bettolo Si avvicinano i tempi per il debutto dei container sulla nuova calata Bettolo Terminal Messina Collaborazione rafforzata con il gruppo Messina che disporrà del network Msc Crociere Msc Crociere intende rafforzare ulteriormente il proprio ruolo nel porto di Genova Ponte Morandi Per Aponte Genova riuscirà a superare lo choc del crollo del ponte e a ripartire velocemente.

Disastro ambientale e inquinamento mentre i **marittimi** ridevano e bevevano

Francesco Ferrari Tommaso Fregatti / GENOVA Mentre la Procura di Genova apre un' inchiesta ipotizzando il reato di inquinamento e disastro ambientale all' interno dell' area marina protetta del Santuario dei Cetacei, spunta un video choc girato sul traghetto tunisino Ulysse della Cotunav pochi minuti dopo la collisione con la petroliera Csi Virginia.

Un filmato in cui i **marittimi** si vantano di guardare tranquillamente un cartone animato durante le operazioni di soccorso dei due mezzi.

La svolta nell' indagine, invece, è arrivata ieri mattina.

Quando la Capitaneria di porto ha consegnato ai pubblici ministeri Paolo D' Ovidio e Fabrizio Givri un dossier sull' incidente **marittimo**. Nelle carte, seppure venga evidenziato come la competenza delle indagini sul le cause della collisione sia di fatto affidata alle autorità francesi, si sottolinea l' avvenuto inquinamento all' interno di un tratto di mare protetto - il Santuario dei Cetacei - che di fatto è sotto la giurisdizione della Direzione **Marittima** della Liguria. E i militari della Capitaneria di Genova hanno dovuto inviare due diffide alle due **compagnie** di navigazione invitandole ad

intervenire a tutela delle specie protette. «Si tratta ovviamente di un atto tecnico proprio per chiedere in futuro i risarcimenti per quanto avvenuto e per i costi dell' intervento del personale ligure che in queste ore sta operando per scongiurare che macchie di sostanza oleosa arrivino anche sulle coste liguri», spiega al Secolo XIX una qualificata fonte della Procura.

Tornando al filmato diventato virale ieri e denunciato da ai cuni media tunisini, si nota un **marittimo** esordire così: «Buongiorno a tutti, siamo l' equipaggio della nave Ulysse.

Guardateci: il nostro morale è alle stelle. Abbiamo avuto un piccolo problema, ma sono cose che possono succedere a qualsiasi nave. Chi non ha capito cosa è successo, stia zitto. Se il mare è grande, la vostra stupidità lo è ancora di più». Lo stesso **marittimo, rivolto ai colleghi (che ridono), chiede: «State bene?**

Mangiate? Bevete? L' ambiente qui è superbo. L' ambiente è cool, grazie. Dio protegga le vostre famiglie». E ancora: «Che cosa pensate del nostro coman ANSA dante?». «È il migliore sulla terra, della migliore **compagnia** marittima», rispondono gli altri. Il **marittimo** chiude il video inquadrando una

televisione accesa: «E adesso guardiamo il cartone animato "Le avventure del panda". Saluti a tutti».

Uno dei primi a gridare allo scandalo è stato, su Facebook, il deputato della Coalizione Nazionale, Karim Helali: «In quel video compare un **marittimo**, affiliato a un sindacato, già arrestato per contrabbando di sigarette».

Helali ha anche pubblicato la sentenza del tribunale.

Presentata la "Genoa Shipping Week"

GENOVA - Presentata la manifestazione "Genoa Shipping Week" prevista l'ultima settimana di giugno 2019, durante la quale

la città di Genova diventerà per una settimana la Capitale dello Shipping.

il viceministro Edoardo Rixi, ha lanciato la kermesse sottolineando che questo evento avrà un ruolo straordinario per promuovere la centralità del cluster marittimo e logistico genovese e nazionale.

Tutti i numeri della prossima Genoa Shipping Week

Assagenti presenta 4^a edizione dell'evento, 24-30 giugno 2019

Circa 5 mila persone in arrivo a Genova da tutto il mondo, 1.600 aziende coinvolte e oltre 20 eventi di ambito sia tecnico che culturale. Sono i numeri della 4^a edizione della Genoa Shipping Week (Gsw), kermesse dedicata alla blue economy che si svolgerà sotto a Lanterna dal 24 al 30 giugno del 2019. A presentarli Alberto Banchemo, presidente di Assagenti, l'associazione promotrice della 'settimana dello shipping' che anche per il prossimo anno conferma la partnership con Port&ShippingTech, ciclo di conferenze tecniche organizzato da ClickUtility.

"Oltre agli eventi specialisti ci saranno numerose iniziative culturali, tra cui il contesto fotografico #shootyourport, e due eventi sportivi: un torneo di tennis e la corsa di 10 Km Genoa Shipping Run". La settimana si chiuderà poi, il 29 giugno, con il tradizionale Shipbrokers and Shipagents Dinner, "che vedrà confluire al padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova 3.500 professionisti dello shipping da tutto il mondo".

Dopo la tragedia del 14 agosto, "abbiamo voluto andare avanti con l'organizzazione della GSW per dimostrare che il porto di Genova non è morto. Tutt'altro" ha spiegato Banchemo.

Oltre ai rappresentanti di Intesa Sanpaolo Private Banking, che sarà main sponsor del Dinner, hanno manifestato il loro apprezzamento per l'evento genovese il Sindaco di Genova Marco Bucci, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini, l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante della Capitaneria di Porto di Genova, e il nuovo assessore regionale allo Sviluppo Economico Andrea Benvenuti, che ha sostituito in tale ruolo Edoardo Rixi, Viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti. Rixi, intervenuto alla presentazione della Genova Shipping Week, ha ringraziato gli organizzatori dell'evento, "che contribuisce a ribadire l'importanza di Genova nel panorama portuale internazionale. Il Governo crede fortemente nello sviluppo dei traffici marittimi e nella centralità di Genova nel Mediterraneo. Genova non è in competizione con gli altri porti italiani, ma con i porti di Francia e Nord Europa. Traffico perso per Genova significa entrate perse per lo Stato italiano".

Genoa Shipping Week: 24-30 giugno 2019 torna a Genova la settimana dello shipping internazionale

(FERPRESS) – Genova, 12 OTT – Sono già numerosi gli eventi previsti in palinsesto per la quarta edizione della Genoa Shipping Week, organizzata da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 24 al 30 giugno 2019 porterà ancora a Genova ospiti internazionali, operatori e stakeholder dei porti e della logistica italiana, con il sostegno di Intesa Sanpaolo Private Banking.

In calendario sono già segnate le date dei tradizionali appuntamenti tecnici di Port&Shipping Tech, conferenza principale della settimana a cura di ClickUtility Team, e dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di Genova, che ridisegna la terrazza del padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova in un luogo di ritrovo e confronto. Confermati anche per questa edizione #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo.

Spazio anche alle novità per la settimana del 2019 che vede l'ingresso di un'altra manifestazione ormai roduta per la città: Zone Portuaires Genova, organizzato da U-BOOT Lab, il festival che da quattro anni abbate i muri tra porto e città e accompagna per mano genovesi e turisti in un viaggio tra le banchine, mostre e spettacoli teatrali e musicali.

Si aggiunge quest'anno anche la collaborazione con Igor Chierici e Fondazione Garaventa, organizzatori del Sea Stories Festival all'isola delle Chiatte, primo festival teatrale dedicato al mare, che metteranno in scena durante la settimana uno dei loro personaggi più richiesti dal pubblico: Danny Boodman T.D. Lemon Novecento della Leggenda del pianista sull'oceano.

«In questa edizione abbiamo cambiato gli orizzonti – dice Alberto Banchemo, presidente Assagenti – accanto agli eventi dedicati in maniera esclusiva agli addetti al settore, abbiamo finalmente allungato un braccio intorno alla città, con il coinvolgimento di eventi che hanno come scopo la divulgazione della cultura portuale. La Genoa Shipping Week nasce nel 2013 proprio con l'intenzione di essere una manifestazione anche per i genovesi che non lavorano direttamente per il porto e questo era davvero il tassello che ci mancava, siamo molto entusiasti di queste sinergie».

L'arricchimento degli eventi in palinsesto è stato possibile anche grazie al sostegno del main sponsor: «Crediamo fortemente nell'iniziativa promossa da Assagenti – afferma Saverio Perissinotto, Direttore Generale di Intesa Sanpaolo Private Banking – la nostra società è la prima banca per la clientela private, così come per il mondo degli imprenditori, con cui sarà possibile rafforzare le relazioni esistenti e svilupparne di nuove, attraverso incontri favorevoli all'instaurazione di rapporti personali e professionali. Partecipare e sostenere un evento che parla della città, delle attività legate alla cantieristica e alla navigazione, ci permetterà di rinsaldare ancora di più il legame con un ambiente ricco di storie di successo, di capacità imprenditoriali e di grande determinazione: tutti valori nei quali ci riconosciamo pienamente».

La Genoa Shipping Week è una manifestazione biennale, gemellata con l'evento Naples Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e ClickUtility Team; oggi è gestita dall'Associazione agenti e mediatori marittimi di Genova. Durante l'ultima edizione nel 2017, gli ospiti accolti in città per partecipare agli oltre 20 eventi in palinsesto sono stati più di 5 mila, provenienti da 52 nazioni differenti, in rappresentanza di più di 1600 aziende del settore. La settimana rientra negli appuntamenti in agenda 2019 del Genoa Blue Forum, promossi dal Comune di Genova, Assessorato allo Sviluppo Economico, ed è patrocinata da Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Capitaneria di Porto di Genova e Camera di Commercio di Genova.

Informazioni Marittime

Senatori 5 Stelle contro i porti spa, "Non ascoltate la Commissione Ue"

In 20 scrivono a Toninelli e Savona affermando che negoziare le richieste dell'istituto europeo metterebbe in crisi la riforma dei porti

Assecondare la recente decisione della Commissione europea [di dichiarare aiuto di Stato illegittimo](#) la ristrutturazione dei bacini di carenaggio del porto di Napoli pregiudicherebbe la riforma dei porti e metterebbe in crisi il meccanismo delle concessioni (a dir la verità, [già abbastanza incasinato di suo](#)). I porti italiani devono mantenere questo assetto giuridico e con la Commissione europea non andrebbe aperto alcun confronto su questa materia visto che è la Corte di giustizia Ue l'«unico soggetto competente ad interpretare ed applicare con efficacia erga omnes il diritto dell'Unione europea». Ne sono convinti 20 senatori del Movimento 5 Stelle che [hanno firmato](#) - tra questi Gregorio De Falco e Vincenzo Presutto - un'interrogazione parlamentare diretta al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, e a quello degli Affari europei, Paolo Savona.

Nella decisione della Commissione europea su Napoli, scrivono, «si ipotizza che le autorità portuali siano imprese, e i relativi trasferimenti di risorse dello Stato alle stesse vadano notificati come aiuti di Stato, nella misura in cui esse mettono a disposizione di terzi beni demaniali portuali». Una decisione grave, che «sviluppa anche censure sia sulle modalità di rilascio delle concessioni demaniali, sia sulla non legittimità della normativa derivata con la quale vengono calcolati i canoni demaniali, attualmente, com'è noto, fissati con decreti ministeriali validi in tutti i porti italiani». I senatori non hanno citato una decisione della Commissione europea ancora più rilevante per le concessioni avvenuta qualche mese prima, [quella della Dg Competition](#).

Secondo i senatori, i porti italiani devono mantenere questo assetto giuridico - ovvero [un po' pubblico e un po' privato](#) - e «l'acquiescenza rispetto a tale atto della Commissione europea potrebbe anche pregiudicare qualsiasi futura rivalutazione della disciplina portuale in essere». In sostanza, assecondare le richieste della Commissione europea significa bloccare il processo di riforma della legge sui porti, [iniziata nel 2016](#) e ancora in corso.

L'interrogazione conclude chiedendo - oltre a domandare ai ministri se sono a conoscenza di questi fatti - di «interrompere iniziative volte a concordare con la Commissione europea modifiche alla legislazione nazionale».

Porto 2000 finalmente habemus Papam

LIVORNO – Porto 2000, ci siamo quasi. E il "quasi" rimane d'obbligo, visto che la vicenda è andata avanti oltre i più ragionevoli tempi previsti all'inizio. Due le notizie: sono scaduti i tempi per eventuali ricorsi, per cui l'aggiudicazione è definitiva all'ATI costituita dalle società dei gruppi Onorato e MSC; l'Autorità di sistema ha chiesto all'ATI stessa la documentazione necessaria al passaggio delle quote, da farsi in tempi stretti. C'è anche una terza notizia, altrettanto interessante per l'area logistica livornese: il MIT avrebbe dato il nullaosta, finalmente, per l'operazione di acquisizione delle quote dell'interporto Vespucci da parte dell'AdSP. Habemus papam? Speriamo.

Alla luce di questi fatti il consiglio d'amministrazione della Porto 2000, retto dal presidente Luciano Guerrieri e composto da Gloria Giani (AdSP) e Pierpaolo Giuntoli (CdC) entra in amministrazione per la sola ordinaria amministrazione, in attesa che – a quote passate – venga integrato dai soci privati. Probabilmente ci saranno 3 membri per i privati – presidente compreso – e due per i due enti con residui azionari. Nel frattempo Guerrieri e i suoi stanno lavorando con i sindacati agli assetti interni, con alcune modifiche di incarichi e specialmente sul delicato versante della "stabilizzazione" dei circa venti precari in organico. La Porto 2000 ha un centinaio di dipendenti, compresi i precari (alcuni da dieci anni) articolati in una vasta gamma di servizi: 18 amministrativi e poi hostess, operai, vigilanti, sicurezza, addetti alle crociere etc. La stabilizzazione dei precari è una fase molto delicata e pare che possa avvenire, nei tempi da qui alla fine dell'anno, proprio nella quota relativa alla sicurezza, con eventuali ulteriori interventi di formazione. Ora si aspetta il passaggio delle quote e il versamento dei 10 milioni della gara, che consentiranno all'AdSP di riversarli rapidamente sull'interporto Vespucci. Sempre che non intervengano altri fattori. In ambito di MIT sta circolando l'inquietante voce di possibili commissariamenti di porti con problemi. Nel mirino ci sarebbero Civitavecchia e Gioia Tauro ma su qualche organo di stampa, più o meno malignamente, si è parlato anche di ulteriori interventi, compresa l'area Alto Tirreno...

Antonio Fulvi

“Un buon ormeggio a vantaggio della sicurezza”

Paolo Potestà, nuovo presidente del Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Livorno

LIVORNO – La faccia è giovane, ma l'esperienza alle spalle non gli manca. Paolo Potestà dal 1° Settembre 2018 è il nuovo presidente del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Livorno. Se fino a ieri il suo “posto” era sulle banchine, per i prossimi tre anni, come prevede il regolamento, si occuperà invece della gestione del personale e dei servizi.

Chi sono gli ormeggiatori e i barcaioli?

“La nostra è una cooperativa formata da 41 soci e 4 dipendenti, 2 meccanici e 2 per la parte amministrativa. Tutte le navi superiori alle 500 tonnellate che entrano nel porto di Livorno, necessitano del nostro servizio di ormeggio e disormeggio, petroliere, traghetti o navi passeggeri che siano”.

A questo si aggiunge poi il servizio di battellaggio: “Con i nostri mezzi operiamo da e verso le navi in attesa in rada con una sorta di taxi via mare per il trasporto di merci e personale”.

Nel 2017 i servizi di ormeggio del gruppo livornese sono stati 15968, una media di circa 43 al giorno: “Per il nostro porto -spiega Potestà- è un buon momento, c'è una bella ripresa dei traffici”.

Un lavoro molto antico e rimasto praticamente immutato: “Serve forza fisica, senza dubbio, e ancora nel nostro campo il lavoro manuale non può essere sostituito da nuovi mezzi tecnologici. A volte siamo supportati dalle nostre barche e da un verricello idraulico montato su uno dei nostri pick up, ma per il resto spetta a noi l'ultimo sforzo per permettere alla barca di ormeggiare”.

Disponibilità, coraggio e professionalità sono le altre caratteristiche del “buon ormeggiatore”. “Il lavoro in mare, tutti i giorni, a volte è rischioso, con il vento che soffia forte e i cavi che potrebbero rompersi. Tutto va sempre operato nella massima sicurezza, ecco perchè serve la formazione ma anche l'esperienza che ti aiuta magari anche solo con l'orecchio a capire che un cavo sta per spezzarsi”.

Se un ormeggio è ben fatto, continua Potestà, questo va a vantaggio della sicurezza di tutto il porto, in acqua e a terra. “La collaborazione con la Capitaneria di porto proprio su questo tema sarà la strada su cui proseguirò come presidente sulla scia dei miei predecessori. La sicurezza è qualcosa in divenire, di fronte alla quale non ci si deve fermare mai. Ecco perchè ritengo che sia importante investire in formazione e infrastrutture”.

Il lavoro degli ormeggiatori e barcaioli italiani è riconosciuto in tutto il mondo come eccellente. Qualche anno fa, tramite l'Angopi, l'associazione nazionale che li riunisce a livello nazionale, alcuni furono scelti per supportare quelli del porto di Rotterdam in alcune missioni off shore.

“Il modello italiano in questo campo funziona. Per il momento nel nostro Paese non ci sono donne a ricoprire questo ruolo, ma probabilmente presto inizieranno ad arrivare anche nel nostro settore”.

Uno dei possibili motivi potrebbero essere i due anni (almeno) di navigazione necessari per poter accedere ai bandi di concorso emanati dalle Capitanerie, navigazione che in passato difficilmente era diffusa tra il gentil sesso.

Per il presidente Potestà, che ha già ricoperto per due volte il ruolo di vice, questi anni saranno come sempre supportati anche dall'associazione nazionale che, ci spiega, si adopera per risolvere criticità e problematiche dei vari porti italiani. “Quando c'è stato da scrivere il nuovo regolamento dei porti il loro contributo alla politica è stato importante. È anche per merito loro se gli ormeggiatori italiani sono ben considerati. Il presidente Guidi sta facendo un buon lavoro e il loro appoggio anche al nostro gruppo non è mai mancato”.

Crociere, settore da valorizzare. Una Card per acquisti e servizi

*Riunione col sindaco Massimo Giuliani e le agenzie marittime all' **Autorità portuale**.
Maggior coordinamento con Portoferraio e una promozione più capillare*

PIOMBINO. Si è riunito questa mattina nella sede dell' **Autorità portuale** di Piombino il tavolo dell' accoglienza turistica del territorio e dei porti di Piombino e dell' isola d' Elba. Presenti il sindaco Massimo Giuliani insieme alle agenzie marittime, alle compagnie di navigazione, associazioni di categoria, Parchi Val di Cornia e dirigenti dell' **Autorità** di sistema di Piombino. In discussione le iniziative promozionali connesse all' attività crocieristica, la questione della viabilità e dell' accesso al porto, con l' obiettivo di individuare insieme agli operatori **portuali** e alle compagnie di navigazione le criticità e le possibili soluzioni. «Un primo incontro di questo tavolo specifico, convocato dall' **Autorità** di Sistema, che ha messo sul tappeto alcune questioni fondamentali legato allo sviluppo turistico dei nostri porti e alla necessità di agire in maniera coordinata- ha spiegato Giuliani -. Sul fronte della promozione del territorio, si è parlato infatti dell' opportunità di diffondere una Tourist Card per i turisti crocieristi e non solo. Questo darebbe la possibilità di attivare sconti, agevolazioni, incentivi sui servizi e sugli acquisti, in accordo con le associazioni di categoria, e con la Parchi, consentendo un ritorno economico maggiore sulle città. Si è parlato poi della necessità di presentare la nostra realtà in tutte le situazioni nazionali in cui si parla di crociere, fiere o altre manifestazioni simili, prendendo contatti con i tour operator e presentandosi in maniera coordinata tra tutte le sedi dell' **Autorità** di Sistema del Mar Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina Cavo e Capraia)». Dal punto di vista della promozione e del rapporto con i territori verrà riproposta anche nel 2019 l' iniziativa "Porto Aperto" che interesserà anche Piombino e Portoferraio, come già nell' edizione del 2018. La manifestazione, finalizzata a far conoscere i porti del Sistema dell' Alto Tirreno, prevede visite guidate ai porti riservate agli studenti, trasmissioni televisive con focus tematici, incontri su temi specifici, e si svolgerà all' inizio del 2019. Infine il tema della viabilità e di tutte le criticità emerse. Dai dati disponibili è emerso che i problemi di traffico e di code in entrata e in uscita da Piombino si sono acuiti in modo particolare nei fine settimana mentre l' impatto è minore negli altri giorni. «Su questo è necessari lavorare prevedendo

alcuni accorgimenti tecnologici - dice il sindaco - che consentano di segnalare per tempo l' esistenza di code lungo la strada. Oltre a questo, ci stiamo attivando sin da ora con la Prefettura per prevedere l' apertura della strada interna allo stabilimento Aferpi nei periodi di maggiore afflusso. Naturalmente tutto questo in attesa del completamento della 398, rispetto alla quale c' è un iter in corso che prevede l' avvio dei lavori del primo tratto tra il 2019 e il 2020». -

Torna al porto nave Cavour

CIVITAVECCHIA - Terminata l'esercitazione "Mare Aperto 2018", nave Cavour sarà in sosta al porto di Civitavecchia da oggi e fino a giovedì prossimo. Con l'occasione saranno previste visite a bordo della portaerei della Marina Militare. La Cavour sarà ormeggiata alla banchina 13 e sarà accessibile alla popolazione domani dalle 9.30 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 18.30. Lunedì dalle 14.30 alle 18.30, martedì dalle 16.30 alle 18.30 e mercoledì dalle 14.30 alle 18.30.

Di Majo rischia per la nomina di Conte

PAS. L'amministratore unico della società che si occupa della sicurezza in porto, secondo esposti presentati in Procura, all'Anac e al Mit, sarebbe incompatibile con il ruolo di Direttore Tecnico. Il Presidente dell'AdSP potrebbe essere sanzionato ai sensi della legge Severino con una inibizione temporanea

CIVITAVECCHIA - La nomina di Vincenzo Conte ad amministratore unico della Pas (Port Authority Security), la società che si occupa dei controlli ai varchi e delle banchine nell'ambito della sicurezza portuale, il cui socio unico è l'Autorità di Sistema Portuale, è finita non solo in Procura della Repubblica, in seguito ad un esposto presentato nei giorni scorsi, ma anche all'Anac (l'Autorità Anticorruzione) e alla Direzione Porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui è stato inviato il medesimo esposto già trasmesso a via Terme di Traiano.

Secondo quanto contenuto nell'esposto, infatti, la nomina sarebbe irregolare: Conte, infatti, è il direttore tecnico della società, di fatto un suo dipendente. Ed ai sensi del codice civile, come ribadito anche nel testo unico sulle società a partecipazione pubblica, la stessa persona non può essere contemporaneamente dipendente ed amministratore unico di una srl.

Si tratta di una causa di incompatibilità espressamente prevista dalla normativa vigente:

l'amministratore/lavoratore, infatti, questa è la ratio della norma, deve risultare in concreto assoggettato ad un potere disciplinare direttivo esercitato da altri amministratori (come potrebbe essere nel caso di un consiglio di amministrazione in cui le deleghe relative al personale potrebbero essere conferite ad un componente diverso dal Presidente del Cda, qualora questi fosse anche dipendente dell'azienda). Pertanto, è pacifico che l'amministratore unico non possa essere anche lavoratore dipendente della società (come nel caso del direttore tecnico) non ravvisandosi in tal caso il vincolo di subordinazione e cumulandosi nella stessa persona il ruolo di controllore e controllato. Peraltro, a quanto pare, Conte non avrebbe dichiarato l'intenzione di dimettersi da direttore tecnico (ruolo per il quale percepisce oltre 200.000 euro annui), bensì la volontà di svolgere l'incarico di amministratore unico a titolo gratuito.

Una scelta, questa, che però non servirebbe a rimuovere l'oggettiva condizione di incompatibilità. Inoltre, qualora il vizio della nomina fosse riscontrato (e sarebbe interessante conoscere il parere del collegio dei revisori dei conti della società a questo proposito), sarebbe con ogni probabilità sanzionabile ai sensi della Legge Severino (trattandosi di una società inhouse di un ente pubblico) anche chi ha deciso e firmato la nomina in qualità di socio unico, ossia il presidente dell'Adsp Francesco Maria Di Majo, che in caso di applicazione della norma, potrebbe essere inibito ad effettuare altre nomine per almeno 3 mesi.

Darsena grandi masse: tutto da rifare

L'area torna nella disponibilità dell'Authority. E sull'accordo con il Pincio il presidente di Majo dice: "Pronto a rinegoziare: non contributi economici ma opere infrastrutturali"

CIVITAVECCHIA - Da un lato si attende il pronunciamento del Consiglio di Stato a cui Molo Vespucci ha presentato appello contro la sentenza del Tar Lazio per il versamento dei 2 milioni di euro nelle casse del Pincio per l'accordo del 2015. Dall'altro però c'è l'intenzione di superare il problema, con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria di Majo che si è detto disponibile a rivedere l'accordo, "sottoscrivendone uno che preveda non un contributo economico ma la realizzazione di opere infrastrutturali". È quanto ribadito dal numero uno dell'Authority nel corso della prima puntata della trasmissione "Sentiamo la sua" condotta da Giam-piero Romiti su TeleCivitavecchia. Il presidente ha ribadito di aver ereditato un accordo sottoscritto dal suo predecessore e, come ente, non avrebbe potuto tenere fede all'impegno. L'intenzione, come ribadito da Di Majo, è quella di lavorare con il Sindaco per rinegoziare un nuovo accordo di collaborazione con un contenuto più chiaro ed articolato. Certo, si dovrà però attendere qualche settimana per capire cosa deciderà il Consiglio di Stato in tal senso.

E Di Majo ha poi annunciato anche la decadenza della concessione demaniale rilasciata a Compagnia porto di Civitavecchia S.p.a. per la costruzione e gestione della darsena energetica grandi masse. L'ormai ex concessionario, il Gruppo Gavio, dopo oltre dieci anni ha deciso di non voler più realizzare l'opera con l'area di oltre 800mila metri quadrati che è tornata nella disponibilità dell'Autorità di Sistema portuale. "L'area – ha proseguito Di Majo – è stata riconsegnata all'Autorità Portuale che è prossima a riottenere la titolarità giuridica, dopo la quale sarà possibile rimetterla sul mercato. Si pensa ad un nuovo project financing per un progetto che ha un costo compreso tra i 300 e i 500 milioni di euro. Al riguardo, gli investitori devono sapere che è tutto pronto dal punto di vista amministrativo. La darsena grandi masse è prevista nel piano regolatore portuale e nei successivi adeguamenti tecnico-finanziari. Quindi chi vorrà investire sa che avrà di fronte un quadro giuridico certo".

Torna Shipping and the Law: "Il futuro è adesso", armatori da tutto il mondo a confronto a Napoli

Le sfide tecnologiche, l'ambiente, il neo protezionismo, l'impoverimento della flotta italiana ad opera del turbocapitalismo.

Shipping and the Law, IX edizione Napoli, 15 e 16 ottobre 2018 Complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore

Napoli, 13 ottobre 2018 – "Il futuro è adesso". E' questo il tema su cui si confronteranno a Napoli il 15 e 16 ottobre gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, in occasione della nona edizione di "Shipping and the Law", la due giorni di convegno organizzata dall'avvocato marittimista **Francesco Saverio Lauro**, che all'apertura vedrà anche un intervento del Presidente della Camera dei Deputati **Roberto Fico**.

Tra i partecipanti alla conferenza figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) **Panos Laskaridis**, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping **Emanuele Grimaldi**, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci **John C. Lyras**, il presidente di Confitarma **Mario Mattioli** ma anche esperti come **Leo Drollas**, direttore del think tank dell'ex ministro del petrolio saudita sceicco Yamani o **Fredrick Kenney**, in rappresentanza della Organizzazione Marittima Internazionale dell'ONU, l'amministratore Delegato del RINA **Ugo Salerno** e **Lorenzo Matacena** di Catour, che parlerà del suo nuovo traghetto alimentato a gas.

Al centro del dibattito di quest'anno l'accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e le sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi, che chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte, e i vertici mondiali degli armatori faranno dunque il punto della situazione in questa occasione a Napoli.

Innanzitutto si discuterà circa la reperibilità di prodotti petroliferi che rientrino nei nuovi limiti stabiliti dell'Organizzazione Marittima Internazionale, che richiederanno combustibili che soddisfino le nuove stringenti regole, e dell'introduzione di innovazioni tecnologiche di avanguardia (batterie, propulsione a gas, cellule a idrogeno). Ma si farà il punto anche sulle problematiche connesse al rapido farsi strada della digitalizzazione e a un ricorso all'automazione sempre più spinto, mentre nuove pressioni arrivano da più parti: dai cambiamenti radicali nella situazione geopolitica internazionale (in particolare dopo i provvedimenti del governo Trump), dalle guerre commerciali, dal neoprotezionismo e dal loro influsso sui traffici marittimi e sui futuri investimenti e, infine, dalla crisi del multilateralismo con le possibili ricadute sul WTO e sulle agenzie facenti capo all'ONU.

Alcuni si chiedono se vi sia il pericolo che ciò possa creare un'inversione di tendenza per le norme su sicurezza e ambiente: sul fronte degli scenari economici globali certi segnali lasciano presumere che il boom economico attuale possa addirittura condurci ad una crisi ancora più rovinosa delle precedenti, mentre altri inducono a un maggiore ottimismo.

- segue

Durante la conferenza sarà esaminato anche il tema della scelta del “porto rifugio”, un luogo di rifugio per le navi in caso di incidenti potenzialmente catastrofici, ovvero un porto o una baia marittima circoscritta in cui condurre le petroliere che rischiano di affondare per contenere la fuoriuscita di petrolio, scelta che in Italia è di competenza diretta della Protezione Civile, che al convegno vedrà l'intervento di un suo rappresentante. Il tema sarà analizzato da **Mans Jacobsson**, storico fondatore e direttore degli International Oil Pollution Compensation Funds, nella sua analisi dal titolo “*Porto di rifugio, la prospettiva legale*”, che darà il via a un panel moderato da **Mauro Iguera** al quale parteciperanno i rappresentanti dei maggiori assicuratori e soccorritori marittimi.

Ma il futuro dello shipping è anche nelle mani dei giovani armatori che raccoglieranno le sfide a Napoli e che nel corso di Shipping and the Law saranno rappresentati in un incontro con **Giacomo Gavarone**, presidente del Gruppo Giovani Armatori Confitarma.

Federico Deodato e Francesco Saverio Lauro modereranno poi un panel sul futuro dei temi normativi nel settore, con particolare riferimento all'arbitrato, alla mediazione ma anche alle nuove normative per regolare gli sviluppi tecnologici e le nuove sfide della concorrenza ma anche all'influsso dei nuovi nazionalismi e protezionismi sul diritto internazionale.

A Shipping and the Law si guarderà poi agli aspetti economici del trasporto marittimo con le soluzioni alla crisi finanziaria in un dibattito moderato dall'amministratore delegato di Venice Shipping and Logistics **Fabrizio Vettosi**, con esponenti del mondo creditizio che si confronteranno con armatori e con i vertici di importanti banche e fondi d'investimento.

In un'ottica italiana, che tuttavia si inserisce nel fenomeno globale del cosiddetto turbo-capitalismo, spicca al centro del dibattito quale tema dolente la decimazione della flotta italiana, che ha recentemente perso oltre cento navi e molte migliaia di addetti diretti e dell'indotto, a causa della vendita di crediti in presunta sofferenza da parte delle maggiori banche italiane e straniere a fondi di investimento e operatori finanziari esteri: si tratta di un fenomeno che sta provocando un'irreparabile perdita di occupazione e di know-how all'interno del settore italiano. Per far sì che questo prezioso patrimonio non venga ulteriormente disperso è dunque imperativo che si rinvengano soluzioni urgenti in collaborazione tra le banche e i gruppi armatoriali italiani, attraverso provvedimenti legislativi e del governo.

Durante i lavori, infine, verrà ricordato il professor **Francesco Berlingieri**, leggendario giurista e presidente del Comité Maritime International recentemente scomparso, che ha rappresentato per decenni l'Italia nelle trattative che hanno portato alla formazione e all'aggiornamento delle convenzioni internazionali tese ad uniformare il Diritto del Mare.

“Il futuro è adesso”, armatori da tutto il mondo a confronto a Napoli Il presidente della Camera Roberto Fico apre la IX edizione

Le sfide tecnologiche, l'ambiente, il neo protezionismo, l'impovertimento della flotta italiana ad opera del turbocapitalismo.

Shipping and the Law, IX edizione a Napoli, 15 e 16 ottobre 2018, Complesso monumentale di San Lorenzo Maggiore

“Il futuro è adesso”. E' questo il tema su cui si confronteranno a Napoli il 15 e 16 ottobre gli armatori di tutto il mondo e i vertici delle associazioni internazionali della categoria, in occasione della nona edizione di “Shipping and the Law”, la due giorni di convegno organizzata dall'**avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro**, che all'apertura vedrà anche l'intervento del **Presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico**.

Tra i partecipanti alla conferenza figurano i vertici dell'industria marittima internazionale e italiana, come il presidente dell'Associazione Europea degli Armatori (Ecsa) **Panos Laskaridis**, il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping **Emanuele Grimaldi**, il presidente emerito Ecsa e degli armatori greci **John C. Lyras**, il presidente di Confitarma **Mario Mattioli** ma anche esperti come **Leo Drollas**, direttore del think tank dell'ex ministro del petrolio saudita sceicco **Yamani** o **Fredrick Kenney**, in rappresentanza della Organizzazione Marittima Internazionale dell'ONU, l'amministratore Delegato del RINA **Ugo Salerno** e **Lorenzo Maticena** di Catour, che parlerà del suo nuovo traghetto alimentato a gas.

Al centro del dibattito di quest'anno l'accelerazione e le sfide poste ai traffici marittimi dal tumultuoso sviluppo di tecnologie avveniristiche e le sempre più stringenti regole internazionali sulle emissioni delle navi, che chiamano gli armatori a nuove sfide e investimenti: restano infatti soltanto un anno e pochi mesi di tempo per adeguare le flotte, e i vertici mondiali degli armatori faranno dunque il punto della situazione in questa occasione a Napoli.

Innanzitutto si discuterà circa la reperibilità di prodotti petroliferi che rientrino nei nuovi limiti stabiliti dell'Organizzazione Marittima Internazionale, che richiederanno combustibili che soddisfino le nuove stringenti regole, e dell'introduzione di innovazioni tecnologiche di avanguardia (batterie, propulsione a gas, cellule a idrogeno). Ma si farà il punto anche sulle problematiche connesse al rapido farsi strada della digitalizzazione e a un ricorso all'automazione sempre più spinto, mentre nuove pressioni arrivano da più parti: dai cambiamenti radicali nella situazione geopolitica internazionale (in particolare dopo i provvedimenti del governo Trump), dalle guerre commerciali, dal neoprotezionismo e dal loro influsso sui traffici marittimi e sui futuri investimenti e, infine, dalla crisi del multilateralismo con le possibili ricadute sul WTO e sulle agenzie facenti capo all'ONU.

Alcuni si chiedono se vi sia il pericolo che ciò possa creare un'inversione di tendenza per le norme su sicurezza e ambiente: sul fronte degli scenari economici globali certi segnali lasciano presumere che il boom economico attuale possa condurci ad una crisi ancora più rovinosa delle precedenti, mentre altri inducono a un maggiore ottimismo.

Durante la conferenza sarà esaminato anche il tema della scelta del “porto rifugio”, un luogo di rifugio per le navi in caso di incidenti potenzialmente catastrofici, ovvero un porto o una baia marittima circoscritta in cui condurre le petroliere che rischiano di affondare per contenere la fuoriuscita di petrolio, scelta che in Italia è di competenza diretta della Protezione Civile, che al convegno vedrà l'intervento di un suo rappresentante. Il tema sarà analizzato da **Mans Jacobsson**, storico fondatore e direttore degli International Oil Pollution Compensation Funds, nella sua analisi dal titolo “Porto di rifugio, la prospettiva legale”, che darà il via a un panel moderato da **Mauro Iguera** al quale parteciperanno i rappresentanti dei maggiori assicuratori e soccorritori marittimi.

- segue

Ma il futuro dello shipping è anche nelle mani dei giovani armatori che raccoglieranno le sfide a Napoli e che nel corso di Shipping and the Law saranno rappresentati in un incontro con **Giacomo Gavaronne**, presidente del Gruppo Giovani Armatori Confitarma.

Federico Deodato e **Francesco Saverio Lauro** modereranno poi un panel sul futuro dei temi normativi nel settore, con particolare riferimento all'arbitrato, alla mediazione ma anche alle nuove normative per regolare gli sviluppi tecnologici e le nuove sfide della concorrenza ma anche all'influsso dei nuovi nazionalismi e protezionismi sul diritto internazionale.

A Shipping and the Law si guarderà poi agli aspetti economici del trasporto marittimo con le soluzioni alla crisi finanziaria in un dibattito moderato dall'amministratore delegato di Venice Shipping and Logistics **Fabrizio Vettosi**, con esponenti del mondo creditizio che si confronteranno con armatori e con i vertici di importanti banche e fondi d'investimento.

In un'ottica italiana, che tuttavia si inserisce nel fenomeno globale del cosiddetto turbocapitalismo, spicca al centro del dibattito quale tema dolente la decimazione della flotta italiana, che ha recentemente perso oltre cento navi e molte migliaia di addetti diretti e dell'indotto, a causa della vendita di crediti in presunta sofferenza da parte delle maggiori banche italiane e straniere a fondi di investimento e operatori finanziari esteri: si tratta di un fenomeno che sta provocando un'irreparabile perdita di occupazione e di know-how all'interno del settore italiano. Per far sì che questo prezioso patrimonio non venga ulteriormente disperso è dunque imperativo che si rinvergano soluzioni urgenti in collaborazione tra le banche e i gruppi armatoriali italiani, attraverso provvedimenti legislativi e del governo.

Durante i lavori, infine, verrà ricordato il **professor Francesco Berlingieri**, leggendario giurista e presidente del Comité Maritime International recentemente scomparso, che ha rappresentato per decenni l'Italia nelle trattative che hanno portato alla formazione e all'aggiornamento delle convenzioni internazionali tese ad uniformare il Diritto del Mare.

AutoTerminal Gioia Tauro si prevedono 35 assunzioni

GIOIA TAURO - AutoTerminal Gioia Tauro Terminal specializzato nella gestione e movimentazione di autovetture nelle banchine dello scalo calabrese di transhipment, assumerà fino a 35 persone. Lo ha reso noto l'Autorità portuale locale specificando che **rientreranno nelle assunzioni gli iscritti all'elenco dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale** e per la qualificazione professionale del porto la **"Gioia Tauro Port Agency"**. La notizia era già [stata preannunciata il 2 ottobre scorso dal commissario Andrea Agostinelli](#) che raggiunto telefonicamente dalla nostra testata, aveva dichiarato *"Pare che ci sia la richiesta di un certo numero di assunzioni da parte del Terminalista delle macchine. Questo sarebbe un buonissimo segnale circa il funzionamento dell'Agenzia."*

L'Authority inoltre informa *"Prosegue, quindi, l'attività dell'Agenzia istituita con il compito di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, da definire in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali nell'area portuale di Gioia Tauro. Si giunge a questo importante passo, anche, in considerazione del programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro, messo in atto in questo periodo dall'Ente, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative funzionali alla ricollocazione dei lavoratori. A tale proposito, l'andamento positivo dell'attività di movimentazione autovetture di AutoTerminal, che ha registrato un vistoso aumento delle proprie performances, rientra pienamente in questo complessivo programma di rilancio dello scalo, a tal punto che è allo studio dell'Autorità portuale la riconfigurazione complessiva della concessione assentita ad AutoTerminal, cui consegnerà una ulteriore positiva ripercussione sull'occupazione."*

Prosegue, quindi, il concreto percorso di crescita di questo specifico segmento di attività portuale tracciato a seguito di una positiva riunione, tenutasi a Roma lo scorso 20 ottobre, tra il Board dell'Ente, il Terminalista e la Grimaldi Group. Dal prossimo inizio di novembre, anche, l'azienda Callipo subentrerà nella gestione di un capannone portuale, per lo stoccaggio e la successiva lavorazione del prodotto. Tale insediamento, a regime, comporterà nuove assunzioni dal bacino dell'Agenzia. La richiesta di AutoTerminal si aggiunge a quella già maturata da un'altra ditta portuale che, dopo aver assunto un lavoratore iscritto nell'elenco dell'Agenzia portuale con contratto a tempo determinato, ha proceduto alla relativa trasformazione in contratto a tempo indeterminato.

Al fine di poter garantire una sempre più performante gestione degli scali portuali, che rientrano nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, l'Ente procederà, altresì, a completare la propria pianta organica, in base a quanto stabilito dal relativo regolamento per il "Reclutamento del personale", approvato dal Comitato portuale e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul proprio sito internet. Per la copertura complessiva di 11 figure professionali di vario livello si procederà, in una prima fase, all'espletamento delle selezioni interne e successivamente, dopo aver concluso i percorsi di mobilità da altre Autorità portuali, all'avvio delle selezioni pubbliche.

Porti: 35 assunzioni a Gioia Tauro tra iscritti Port agency

Comunicazione AutoTerminal ad Autorità scalo

Il terminalista AutoTerminal Gioia Tauro, che gestisce la movimentazione di auto nelle banchine dello scalo calabrese di transhipment, ha comunicato all'Autorità portuale di Gioia Tauro guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, la volontà di avviare le procedure di assunzione fino a 35 persone, iscritte nell'elenco della Port Agency (Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro). Lo rende noto la stessa Autorità. "Prosegue, quindi - è scritto in una nota - l'attività dell'Agenzia istituita con il compito di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, da definire in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali nell'area portuale". La richiesta si aggiunge a quella di un'altra ditta che, dopo aver assunto un lavoratore iscritto nell'elenco dell'Agenzia con contratto a tempo determinato, ha proceduto alla trasformazione in tempo indeterminato.

Porto, boccata di ossigeno

Autoterminal annuncia l'avvio dell'iter per 35 assunzioni

Domenico LatinoGIOIA TAURO Per un terminalista che licenzia, al porto di Gioia, sembra essercene un altro che vuole assumere, fino a 35 persone, attingendo, naturalmente, dall'elenco dei 377 messi alla porta da MCT e "parcheggiati" in Agenzia. Questo mezzo miracolo, ancora da concretizzarsi, proviene da "Autoterminal", che gestisce la movimentazione delle autovetture nelle banchine dello scalo calabrese, la quale azienda ha comunicato all'Authority, guidata dal commissario straordinario Agostinelli, la volontà di avviare le procedure necessarie al reclutamento.

Una notizia seguita dal plauso dell'ente che, in una nota stampa, ha parlato di «importante passo» raggiunto, anche in considerazione del programma di sviluppo del porto di Gioia, messo in atto in questo periodo dalla stessa **Autorità**, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative funzionali alla ricollocazione dei lavoratori licenziati.

«A tal proposito, - si legge - l'andamento positivo dell'attività di movimentazione autovetture di AutoTerminal, che ha registrato un vistoso aumento delle proprie performances, rientra pienamente in questo complessivo programma di rilancio dello

scalo, a tal punto che è allo studio dell' **Autorità portuale** la riconfigurazione complessiva della concessione assentita ad ATGT, cui conseguirà un'ulteriore positiva ripercussione sull'occupazione».

Una richiesta di chiarimenti è stata però già sollevata dal sindacato O.r.s.a.

che, nei giorni scorsi, ha inoltrato domanda di incontro all'Authority per conoscere i criteri previsti per le procedure selettive. Sembra, infatti, che il personale sarà fornito per diplomi e titoli e non in base alla graduatoria a scorrimento. «Anche noi siamo per le assunzioni, possibilmente non con il "job act", - ha spiegato uno dei rappresentanti, Mimmo Macri - ma vogliamo che vengano rispettate le liste per cui si è lavorato perché - come già denunciato in Prefettura, alla presenza dell'ispettorato del lavoro e della dottoressa Nava - pensiamo che quel tipo di regolamento (fatto in maniera unilaterale da parte dell'Authority e dalla Port Agency) possa creare discriminazione tra gli operai iscritti, in quanto lascia libero arbitrio di scelta all'azienda. Se il diploma specifico corrisponde alle mansioni richieste bene, altrimenti si segue la graduatoria».

Ad ogni modo, non è tutto. L'Authority rende infatti noto che, da inizio novembre, l'azienda Callipo subentrerà nella gestione di un capannone **portuale**, per lo stoccaggio e la successiva lavorazione del prodotto (conservie di tonno; ndc). Anche tale insediamento, a regime, comporterà nuove assunzioni dal bacino dell'Agenzia.

Infine, la stessa **Autorità portuale** procederà a completare la pianta organica. Per la copertura complessiva di 11 figure professionali di vario livello si procederà, in una prima fase, all'espletamento delle selezioni interne e successivamente, dopo aver concluso i percorsi di mobilità da altre **Autorità portuali**, alle selezioni pubbliche.

Oliverio sceglie la Festa dell' Unità per lanciare messaggi al Governo

Chiede garanzie per il rilancio del porto di Gioia Tauro Cresce il sostegno a Minniti per la segreteria nazionale Pd

Arcangelo BadolatiCosenza La Festa regionale dell' Unità si chiude senza scossoni. E senza grandi novità. Mario Oliverio, già invitato a ricandidarsi da duecento sindaci, esce dalla kermesse con una candidatura al governatorato ritualmente rafforzata, mentre anche tra gli stand allestiti a Rogliano risuona il nome dell' ex ministro dell' Interno, Marco Minniti, come possibile candidato alla segreteria nazionale del Partito democratico. Una candidatura sollecitata da un documento sottoscritto dai primi cittadini di 13 capoluoghi italiani, tra cui Giuseppe Falcomatà di Reggio Calabria. Minniti non ha ancora sciolto la riserva e, quindi, i giochi a livello centrale rimangono virtualmente aperti.

Mario Oliverio dal palco della Festa, chiudendo la manifestazione, non ha perso l' occasione per lanciare un messaggio al governo "giallo-verde" che guida il Paese.

«Noi vogliamo capire quali scelte si compiranno, nel primo importante atto del Governo che è la legge di Bilancio dello Stato, a favore del Sud, come viene rilanciato il porto di Gioia Tauro, se e quali provvedimenti "no tax" verranno assunti, così come ha annunciato Salvini, a favore dei pensionati che vorranno venire in Calabria a trascorrere l' inverno - ha detto il presidente della Giunta regionale - .

Aspetto che questi provvedimenti siano contenuti nella Legge finanziaria. Se così sarà, sarò il primo a dare atto all' attuale Governo di aver assunto decisioni positive per la nostra regione e per il Mezzogiorno. Così come mi aspetto che Di Maio onori e tenga fede all' impegno assunto nei confronti dei giovani disoccupati del Sud. Su questo vogliamo misurarci e non sulle chiacchiere o sugli slogan, perché siamo fortemente convinti che dall' ubriacatura populista si può uscire solo con un discorso di verità e con una sfida che noi dobbiamo essere capaci di mettere in campo che è quella di mantenere gli impegni assunti con i cittadini».

Convegno del Propeller Club Port of Brindisi: “La programmazione e pianificazione della città-porto meridionale”

Il Propeller Club [Port of Brindisi](#), in quanto associazione operante nel territorio brindisino ha organizzato un primo CONVEGNO su: “La programmazione e pianificazione della città-porto meridionale”, per LUNEDÌ 15 OTTOBRE 2018 alle ore 17.30 presso l'Aula Magna di Palazzo Nervegna in via Duomo a Brindisi.

Dopo i saluti / interventi programmati di Domenico Tanzarella, Presidente della Provincia di Brindisi, di Riccardo Rossi, Sindaco del Comune di Brindisi, di Rosario Almiento, Presidente Ferrovie Appulo Lucane e presidente STP Brindisi, di Pierluigi Francioso, Presidente ANCE Brindisi, di Fabio Aiello, Presidente Ordine dei Dottori Commercialisti di Brindisi, di Agostino Caponoe, Presidente Ordine degli Ingegneri di Brindisi, di Serena Chiarelli, Presidente Ordine degli Architetti di Brindisi, di Giuseppe Danese, Presidente Distretto Nautico Pugliese e di Mimmo Bianco, Presidente ASI Brindisi i lavori saranno introdotti e coordinati dal Presidente del Propeller Club – Port of Brindisi Donato Caiulo, seguiranno gli interventi di Dino Borri, Assessore Urbanistica del Comune di Brindisi e di Carmelo Torre, esperto VAS del PUG di Brindisi. Le conclusioni sono previste per le ore 19.30.

La convinzione di base è che solo a partire dalla conoscenza diffusa, dalla partecipazione e da una stretta collaborazione istituzionale tra la città ed il suo porto, orientata alla sostenibilità ambientale delle scelte di piano, si può partire per definire le linee guida del nuovo Piano Urbanistico Comunale (PUG) e del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) che disegnino, contestualmente, il ruolo del porto, dell'aeroporto e della città nel prossimo futuro. Al fine di far progredire il dibattito saranno proposte, nel Convegno, ma anche nei prossimi mesi, dal Propeller club Port of Brindisi delle “immagini progettuali” di alcune prospettive per il futuro del PORTO a partire dalle potenzialità ambientali presenti e sostenibili:

- a) Allargamento Canale Pigonati, rettifica degli accosti di Sant'Apollinare ed utilizzo portuale delle banchine ex-idroscalo ed ex-aeroporto militare (ultimo miglio porto-aeroporto)
- b) Salvaguardia foce di Fiume piccolo, scavi archeologici e valorizzazione del villaggio proto-storico di Punta della Terrare, riqualificazione del Capannone ex Montedison e della spiaggia di Sant'Apollinare.
- c) Utilizzo del Castello Alfonsino e banchinamento dell'isola di Sant'Andrea, dragaggio Costa Morena est a - 18 metri con contestuale valorizzazione e salvaguardia ambientale della foce di Fiume Grande.
- d) Completamento della colmata di Capobianco con utilizzo portuale dei terreni retrostanti per dare concreta attuazione all'Accordo di Programma con la Marina Militare del 1999 ed ampliare la quarta base navale italiana, liberando e rigenerando il porto interno.
- e) Ultimo miglio ferroviario, con collegamento diretto alla rete RFI Nazionale ed utilizzo logistico-portuale dei terreni ex Enel Nord.

Le proposte e gli studi di fattibilità che il Propeller club Port of Brindisi offre al dibattito, arricchito di schede progettuali, possono diventare lo strumento per rendere concrete e trasparenti le poste in gioco nella trasformazione del Porto, dell'Aeroporto e della città, arricchendo il contesto decisionale di immagini e proposte che possono interagire fin dall'inizio con i molteplici interessi in campo, senza indebite subordinazioni.

Intervento esclusivo di Teo Titi (OPS) sulle reali e concrete necessità del porto di Brindisi

Abbiamo chiesto al presidente dell'associazione OPS (Operatori Portuali Salentini), quali sono le problematiche e le possibili soluzioni che affliggono il porto di Brindisi e cosa si può chiedere all'amministrazione della città e all'AdSP MAM (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale) affinché, concretamente, agiscano sul territorio per sviluppare un piano strategico per il turismo e l'economia che potrebbe derivarne.

"Il turismo del porto è evidentemente legato all'arrivo di navi da crociera. E gli sforzi sono diretti in quella direzione.

Le crociere arrivano e mantengono lo scalo negli anni se esistono e permangono diversi fattori, in primis:

1. attrattività turistica del territorio e dello scalo
2. infrastrutture portuali adeguate (stazione marittima crociere etc)
3. economicità dello scalo

1. Per il territorio è inutile soffermarsi, ma per lo scalo (brindisi) il lavoro deve essere svolto dal territorio e inteso come un progetto comune tra amministrazioni enti e associazioni. È un percorso che parte soprattutto da un cambio di mentalità e di approccio verso il turismo che significa investimenti di quattrini e vera attenzione continua sui dettagli, sulla fruibilità e attrattività dei beni esistenti, sul decoro, sulla pulizia, sulle segnaletiche, sugli eventi culturali, su musei dedicati ai bambini etc.

2. Per le infrastrutture Portuali dovrà pensarci l'Autorità di Sistema Portuale, ma il percorso dovrà passare prima da una scelta pianificata degli spazi Portuali, che dovranno finalmente essere dedicati ognuno ad una funzione specifica e quindi attrezzati in tal senso, il che si traduce nella destinazione funzionale delle banchine. È una istanza che fu già fatta all'ex presidente Haralambides che all'inizio sembrava ben disposto ma alla fine si convinse del contrario, sostenendo che fosse limitante assegnare una funzione ad ogni banchina.

Per il porto interno è stato fatto l'errore, sempre sotto la presidenza Haralambides, di aver investito tanti milioni di euro per consolidare canale Pigonati (condannandolo a rimanere delle stesse dimensioni) invece di approfittare di quelle risorse per utilizzarle per allargarlo come propose il commissario Amm. Lolli. Io lanciai l'allarme facendo anche una raccolta di firme ma è rimasto inascoltato. Questo ormai è un dato di fatto e non si può tornare indietro quindi bisognerà guardare avanti non piangere sul latte versato e che si ragioni pensando a soluzioni diverse.

È di tutta evidenza che il porto interno è l'ideale per le crociere e quindi la stazione marittima Crociere che bisognerà

creare non potrà che essere lì. E personalmente non credo che esistano molte soluzioni: la prima è quella di una riqualificazione della storica stazione marittima per farla ritornare alle sue originali funzioni, ma oggi è sede dell'Autorità Portuale e probabilmente servirebbero molti soldi e tempo perché questo avvenga.

La seconda è il famoso -capannone Montecatini- oggi misteriosamente rimasto all'esterno della cinta portuale e in quel caso le navi dovranno ormeggiare in quel sito. Finalmente da qualche mese è stato aperto il passaggio all'interno del seno di Levante quindi i croceristi non avrebbero difficoltà a raggiungere la città. Ogni altra soluzione di banchine al di fuori del porto interno si scontra con la problematica oggettiva del limite di altezza delle navi dovuto al cono di atterraggio.

3. Le navi da crociera del futuro saranno alimentate a gas e avere la possibilità di rifornire le navi di gas o di altri combustibili alternativi dalla banchina è un'altra infrastruttura che bisognerà studiare e pianificare se vorremo essere un porto all'avanguardia.

Purtroppo a Brindisi quando si parla di gas sembra si parli del diavolo, ma bisognerà pensare in grande e mettere da parte fantasmi del passato e guardare i progetti senza preconcetti e con spirito costruttivo. Il porto però non vive solo di crociere quindi è importante che si tutelino anche i traffici esistenti e si investa su quelli in via di sviluppo.

L'ente portuale dovrà svolgere il suo ruolo per rendere attraente e competitivo lo scalo di Brindisi e garantire la fruibilità ad una vastità di compagnie. La governance su due porti in competizione fra loro in questo traffico non sarà facile attuarla ma se gestita con buon senso e buona fede sarà una grande opportunità per dimostrare che il sistema tanto voluto può diventare un'opportunità. Il rischio, altrimenti, è che si avverino i timori di soccombere alla logica per me illogica di favorire i porti, definiti strategici da una politica miope e interessata.

Brindisi non lo è sulla carta scritta dall'Europa ma lo è nei fatti e certamente potrà svolgere il ruolo che le spetta grazie all'aiuto del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Patroni Griffi che ha già illustrato ai soci della OPS (Operatori Portuali Salentini) le sue intenzioni che vanno in questo senso.

- segue

Infine bisognerà pianificare le funzioni di Costa Morena est, che da anni è diventata un deposito per i tubi della Tap, anche questo un nostro annuncio rilevatosi veritiero. Tap ha trovato nell'ex commissario Valente la disponibilità a fornire per pochi euro una infrastruttura costruita con soldi pubblici, non certo per diventare deposito ed essere controllata dalla security portuale, anch'essa pagata dai traffici portuali.

Si spera che si possa rientrare a breve nella disponibilità di quegli spazi per adibirli ad un traffico che possa sfruttare le aree e la nuova ferrovia che collega il porto. I soci di Ops, ossia il cluster portuale, chiedono di essere coinvolti nei processi decisionali per evitare che accada quello che è accaduto in passato, anche recente, che le scelte rimangano scollegate dalle reali necessità".

Teo Titi, Presidente OPS, per il Nautilus

Ad Olbia il workshop sulle autostrade del mare

15 ottobre 2018 - Martedì 16 ottobre, a partire dalle 09.30, ad Olbia, nella sala congressi della Stazione Marittima dell'Isola Bianca, si terrà il workshop dal titolo "Il Piano Europeo delle Autostrade del mare. Connessione ai corridoi europei delle reti TEN-T, continuità territoriale delle Isole, cooperazione territoriale europea e strumenti giuridici a disposizione".

L'iniziativa, organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, rientra nell'ambito del progetto europeo Interreg Italia – Francia Marittimo, GEECCTT îles e rappresenta un'occasione di confronto, con esperti internazionali, sull'attuale e complesso tema dei collegamenti marittimi e delle politiche europee in materia di continuità e cooperazione transfrontaliera.

Autostrade del mare: workshop ad Olbia

Martedì 16 Ottobre si parlerà di strategie europee su continuità e cooperazione

OLBIA – Si svolgerà nella sala congressi della Stazione marittima dell'Isola Bianca ad Olbia il workshop dal titolo "Il piano europeo delle Autostrade del mare. Connessione ai corridoi europei delle reti Ten-T, continuità territoriale delle isole, cooperazione territoriale europea e strumenti giuridici a disposizione".

L'evento, in programma martedì 16 Ottobre a partire dalle 9.30, è organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna e rientra nell'ambito del progetto europeo Interreg Italia-Francia marittimo, Geecctt îles, che ha come obiettivo la cooperazione internazionale per ottimizzare l'interconnessione dei collegamenti dei territori suddetti attraverso la creazione di un gruppo europeo di cooperazione territoriale (Gect) per la gestione congiunta dei collegamenti marittimi transfrontalieri tra le isole e il potenziamento della rete nell'alto Tirreno.

L'iniziativa di martedì rappresenta un'occasione di confronto, con esperti internazionali, sull'attuale e complesso tema dei collegamenti marittimi e delle politiche europee in materia di continuità e cooperazione transfrontaliera.

Cisl: «Lavorare e dialogare per salvaguardare servizi e lavoratori»

È servito a fare il punto su tutte le questioni politiche aperte in città e sul territorio, l' Esecutivo provinciale della Cisl Messina che si è tenuto alla presenza del segretario generale della Cisl Sicilia, Mimmo Milazzo e del segretario regionale Sebastiano Cappuccio . Alla presenza dei dirigenti sindacali delle diverse categorie, servizi e associazioni, il segretario generale Tonino Genovese ha evidenziato il quadro politico attuale, passando dal " Salva Messina " alle altre battaglie aperte del sindacato per lo sviluppo del territorio. «Creare lavoro, creare lavoro produttivo è sempre stato il nostro obiettivo - ha detto Genovese - per questo, in particolare in questo momento e con questa situazione politica a Messina, è fondamentale che si acceleri soprattutto sugli strumenti che possono dare slancio alle prospettive della città». Genovese ha ricordato la spinta del sindacato per l' Autorità Portuale dello Stretto , «con le pressioni che continuiamo a fare nei confronti del ministro Danilo Toninelli affinché passi dagli annunci ai fatti e istituisca formalmente l' Authority cancellando polemiche e spinte campanilistiche che in questi giorni ci sono soprattutto sulla sponda calabrese e che a Messina sembra nessuna prenda in debita considerazione. Si dia impulso per la realizzazione della Zes , strumento che può attrarre gli investimenti prima che gli imprenditori vadano da altre parti. Si valorizzi il turismo , si destagionalizzi, si lavori per rendere gli insediamenti industriali del territorio produttivi e compatibili con le necessità ambientali». Quindi l' intervento sul Salva Messina e sul confronto in atto con l' Amministrazione comunale e il sindaco. Ma su questo punto ha parlato anche il segretario generale della Cisl Sicilia, Mimmo Milazzo, ricordando come la «Cisl si sia sempre contraddistinta per capacità e lungimiranza in questi anni, solo che gli amministratori locali non hanno fatto buon uso delle proposte e delle buone pratiche presentate dal sindacato. Il Gruppo Pubblico locale deve servire a salvaguardare gli equilibri di bilancio delle comunità. A Messina bisogna lavorare sinergicamente per salvaguardare i servizi ed i lavoratori che interagiscono all' interno del gruppo pubblico locale attraverso le partecipate. Ma - ha aggiunto il numero uno della Cisl siciliana - ritengo che la Cisl Messina abbia tutte le competenze per sviluppare un approfondito dialogo per affrontare e superare egregiamente la sfida del cambiamento ». Quindi Milazzo ha evidenziato la necessità di un dialogo costante. «È fondamentale e la nostra capacità di sintesi, ma anche di proposte, è stata sempre chiara, anche in un periodo difficile come questo. Lanciamo una sfida per il cambiamento radicale delle politiche anche su Messina. È tutto il sistema che vive un momento difficile, basti pensare alle città metropolitane che sono ad un passo dal default. Una situazione preoccupante e per questo riteniamo serva il coinvolgimento della Regione con una regia che individui percorsi virtuosi, come la riscossione dei tributi pubblici locali».

"Sea Shepherd" disinnesci i predatori del mare

Salvatore Sarpillari La nave Sam Simon di Sea Shepherd nel mare delle Eolie in missione contro la pesca abusiva. L'iniziativa, svolta in collaborazione con la Direzione marittima Capitaneria di porto di Catania, la Guardia costiera di Lipari e la Guardia di finanza, ha portato a rimuovere dal mare e al successivo sequestro 52 Fad (Fishing aggregating devices) illegali, composti da spago di polipropilene, tanichee bottiglie di plastica, rami-foglie di palma. Queste "strutture", conosciute come "cannizzi", ogni anno, vengono ancorati illegalmente, per attirare, sotto di essi la lampuga (capone). Tutto ciò per favorirne la cattura. Ogni "Fad" è composto da 4/6 taniche di plastica e foglie di palma, per il galleggiamento, ancorato al fondale marino. Il Fad - come si legge in una nota di Sea Shepherd - «risulta essere uno dei più grandi riversamenti di plastica inquinante nel mare italiano. Le bottiglie, molte volte, non sono bonificate e contengono residui di liquidi altamente inquinanti. Lo spago di polipropilene, del diametro di 3,5 millimetri, è letale per le tartarughe caretta caretta e altre specie che, spesso, vi rimangono imprigionate durante le rotte migratorie. L'operazione ha ottenuto la collaborazione da parte dei pescatori artigianali di Lipari, consapevoli che la pesca abusiva rappresenti un danno, oltre che per il patrimonio ittico, anche per chi va per mare, nel rispetto delle regole.

Sempre nel mare eoliano un team di subacquei volontari della no profit Healty Seas ha raccolto oltre 2 tonnellate di reti da pesca abbandonate nei fondali. In particolare, l'operazione ha permesso di recuperare una gigantesca rete da pesca, di oltre 2 tonnellate, persa oltre 10 anni fa durante una tempesta. Le reti da pesca saranno ripulite e combinate con altri materiali di scarto in nylon e così rigenerate.

Un team di subacquei volontari ha raccolto oltre 2 tonnellate di reti.

«I punti nodali per il rilancio dell' **interporto**»

L' **interporto** da "cattedrale nel deserto" a realtà produttiva ed efficiente: non è un progetto visionario quello del presidente Rosario Torrisi, ma un piano globale attuato fin dal 21 giugno, giorno del suo insediamento. Un polo intermodale di 125 mila mq, 165 mila il polo logistico, un' area che costituisce la porta naturale sul Mediterraneo del corridoio per il traffico merci da e per l' Europa del nord e i grandi mercati mondiali. «Abbiamo fissato - spiega Torrisi - passaggi precisi per rilanciare la Sis (Società **interporti** siciliani), dalla ricapitalizzazione della società, con l' approvazione del bilancio e relativo piano di risanamento (seduta dei soci prevista giorno 18), all' autonomia reddituale da attuare anche tramite i bandi appena pubblicati per la locazione di 8mila mq di depositi al polo logistico ai quali seguirà la gara per stalli all' aperto, edifici e depositi. La Sis, ricordo, è entrata nella cabina di regia per la definizione della Zes per volontà di Aldo Berlinguer, nominato dal presidente Musumeci». Le Zes prevedono semplificazioni burocratiche e agevolazioni fiscali per attrarre investimenti «fondamentali per Sis - sottolinea Torrisi - che è l' unica società **interporto** nella realtà italiana non delimitata localmente ma di area vasta».

È inoltre in fase di conclusione la procedura per il polo intermodale, un bando da 40 mln con avvio lavori previsto a gennaio 2019. La struttura, vecchia di 10 anni, risente delle mancate manutenzioni e la logistica è rimasta bloccata da 3 anni per via di un contenzioso ora superato. «Entro fine anno - spiega Torrisi - completeremo il trasferimento degli uffici nell' area dove sono in atto lavori tecnici per garantirne agibilità e sicurezza. E ancora: incontreremo i vertici Fs per lo spostamento del traffico di merci da gomma a ferro (anche in vista della realizzazione dell' **interporto** di Termini), l' **Autorità di sistema Portuale** della Sicilia Orientale per liberare la darsena dai container e l' aeroporto di Catania. Insomma, Sis imparerà a volare».

m. e. q.

«Il nostro obiettivo è una portualità attrezzata e sicura»

«Abbiamo in cantiere un programma avanzato di infrastrutturazione e modernizzazione della portualità dell' area orientale». Parola di Andrea Annunziata, da un anno e mezzo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale che comprende i porti di Augusta e Catania. «Con il raddoppio del Canale di Suez - spiega - oggi arrivano molte più navi e la Sicilia è la piattaforma naturale al centro del Mediterraneo. Serve dotarla di una portualità super moderna, attrezzata e sicura, tutelando l' ambiente con in più il nuovo strumento delle Zes che permetterà il rifiorire di attività imprenditoriali».

«Su Augusta - continua Annunziata - è in progetto la diga, un lavoro di circa 100 milioni di euro realizzabile in 3/4 anni, così come mezzo milione di mq di piazzali attrezzati che saranno pronti anche loro fra 3/4 anni per agevolare la "catena" del freddo dei prodotti agroalimentari. E ancora, siamo quasi alla gara per la costruzione di 3 km di ferrovia che vanno dalla zona industriale e dal porto di Augusta alla Siracusa-Catania per cui un giorno il mercato convoglierà nei rispettivi porti il flusso più adeguato. Con il nuovo presidente dell' Interporto Torrisi abbiamo siglato un' intesa per lo sviluppo economico dell' area. Noi intanto attrezzeremo le portualità pensando alle maggiori attività, a Catania il turismo, i ro-ro (rotabili), i ro-pax (rotabile con persone a bordo) e i container».

E non finisce qui. «Prevediamo - conclude Annunziata - la grande cantieristica e l' inizio dello scarico dei container. Una possibilità che sarà data dalle Zes. Altre news al volo: a Catania entro gennaio saranno conclusi i lavori di sistemazione della nuova darsena che consentiranno così la ripresa completa dell' operatività. Siamo inoltre in conferenza di servizi per la nuova marina che ospiterà i mega yacht, ed è in corso la gara in partnership col Comune per il concorso di idee sul waterfront che per l' area portuale prevede anche la nuova stazione marittima».

m. e. q.

Il Secolo XIX

MARIO MATTIOLI. Il presidente di Confitarma non boccia l'iniziativa cinese della nuova Via della Seta ma avverte: «L'Italia è penalizzata dalla qualità delle infrastrutture, rischiamo di perdere la sfida con i concorrenti stranieri»

«Dal Mediterraneo nuova ricchezza, ecco perché servono porti migliori»

Alberto Ghiara /GENOVA Il raddoppio di Suez e il progetto cinese della nuova Via della Seta rappresentano grandi opportunità per lo shipping italiano e per l'intera catena logistica. Mario Mattioli, presidente di Confitarma, non ha dubbi al riguardo. «Oggi la flotta mercantile di bandiera italiana è tra le principali al mondo e si situa sui 16,3 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di primato o di grande rilievo nella graduatoria mondiale complessiva e nei settori più sofisticati: unità ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici- spiega - Gran parte della flotta, oltre il 40%, è costituita da navi portarinfuse per carichi secchi che svolgono traffici per il trasporto di materie prime per lo più su lunghe distanze tra il continente americano, l'Oceania e il Far East. Sono traffici che consentono alla nostra bilancia dei pagamenti dei trasporti di registrare un attivo di circa 4,9 miliardi di euro a fronte di un deficit di circa 5,5 miliardi, coprendo in buona parte il saldo negativo tipico di economie di trasformazione povera di materie prime come la nostra. In quanto noi esportiamo all'estero servizio di trasporto marittimo».

Quali sono le prospettive che può aprire il progetto cinese di Via della Seta?

«Basti dire che lo Shanghai International Shipping Institute prevede che nel 2030 si muoveranno lungo la via della seta marittima da e per l'Europa almeno 40 milioni di teu. L'Italia è uno dei più importanti tra i paesi coinvolti nel progetto Obor ma, nonostante il vantaggio geografico, il nostro Paese, secondo i dati del World economic forum, si pone al 56° posto nella graduatoria mondiale per qualità delle infrastrutture portuali. Di fatto, oggi molte merci sono sbarcate in porti esteri che consentono tempi più certi e una più efficace programmazione del trasporto. È chiaro che il potenziamento del sistema portuale è indispensabile per aumentare la competitività italiana. Ed è altrettanto importante non prescindere da una visione integrata a livello nazionale».

- segue

La Commissaria europea al commercio, Cecilia Malmstrom, ha detto che intende controllare gli aiuti di Stato di Cina e Corea. Che cosa ne pensa?

«Confitarma, insieme alle altre associazioni armatoriali che aderiscono all' Ecsa (l' associazione degli armatori europei) apprezza molto le parole della commissaria Malmstrom ma le parole non bastano: occorre intraprendere azioni concrete e decise per contrastare le pratiche commerciali sleali poste in essere da Cina e Corea del Sud volte a impedire alle aziende europee armatoriali e navalmeccaniche di operare a livello internazionale».

Oltre alle preoccupazioni, quali opportunità può offrire una maggiore collaborazione fra Europa e Cina?

«L' iniziativa cinese rafforzerà il trasporto terrestre di merci tra Cina ed Europa e, secondo l' Ocse, nel 2030 le ferrovie saranno in grado di trasportare dall' Asia all' Europa dai 500.000 al milione di container l' anno. Ciononostante, l' importante ruolo dei corridoi terrestri nell' ambito della Belt and Road Initiative, non potrà mai confrontarsi con quello dei corridoi marittimi che già oggi vedono 20 milioni di container trasportati via mare. Quindi, la maggior parte delle merci tra Cina ed Europa continuerà ad essere trasportata via mare e per questo è indispensabile accorciare le rotte verso l' Europa evitando Gibilterra».

Sono passati due anni dall' allargamento del canale di Suez. Questa importante opera ha avuto risultati effettivi sui traffici?

«Il raddoppio del canale ha rafforzato la centralità del Mediterraneo. Nei primi otto mesi del 2018 le merci a bordo delle navi transitate nel canale in entrambe le direzioni sono ammontate a 643,9 milioni di tonnellate (8,9% in più rispetto allo stesso periodo del 2017), di cui 336,5 milioni sulle navi di rette a sud (+8,8%) e 307,3 milioni su quelle dirette a nord (+8,9%). La nuova centralità del Mediterraneo rappresenta una concreta opportunità di sviluppo e stabilizzazione dell' area ed è molto importante che l' Italia colga l' opportunità di riaffermare il proprio ruolo strategico e geo-economico sia sotto il profilo infrastrutturale sia sotto il profilo economico finanziario, e di svolgere anche un ruolo di "ponte" per l' Europa. Peraltro è noto che sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche di altri paesi che si affacciano sul Mediterraneo: i nostri porti non possono stare a guardare. L' auspicio è che si realizzino quegli investimenti indispensabili per non rimanere fuori dalla competizione marittima e portuale».

-

LA VIA DELLA SETA ULTIMA OCCASIONE PER SALVARE IL SUD

Non c'è nessun'altra nazione europea nella quale i divari storici tra i suoi diversi territori persista inalterata da così lungo tempo. Non c'è una sola regione meridionale che grazie alle politiche comunitarie abbia in questi 30 anni avvicinato (né tanto meno superato) una regione del Centro-Nord nel reddito, nello sviluppo produttivo, e meno che mai nei servizi. Di fronte al dato inoppugnabile che il Sud non si è schiodato dalla sua condizione di arretratezza, siamo tutti obbligati (a partire dal governo centrale e da quelli regionali) a un totale ripensamento di strategie, a una torsione dello sguardo rispetto all'Italia e al mondo. E per fare ciò, a mio avviso, occorre guardare di più alla collocazione geopolitica del Mezzogiorno d'Italia che alle politiche comunitarie, più alle carte geografiche che alle carte degli aiuti, più alla Cina che al centro dell'Europa, più al mare che alla terraferma, più ai traffici provenienti dall'Estremo Oriente che a quelli della Mitteleuropa, con gli occhi puntati su ciò che passa per il canale di Suez piuttosto che su ciò che si muove da Milano, provando ad intercettare le straordinarie potenzialità che derivano dalla realizzazione della moderna «Via della seta» (promossa e finanziata dal governo cinese) piuttosto che dai programmi di Bruxelles. O, meglio, utilizzando le risorse europee per essere in condizione di collegarci (attraverso le necessarie opere infrastrutturali sui porti e sui loro retroterra) con i luoghi e le opportunità che ci vengono offerti da questo nuovo incrocio tra le sponde del Mediterraneo e la storia dei grandi commerci mondiali. In questo senso la Cina e il canale di Suez possono essere un punto di riferimento per il Sud d'Italia molto più di quanto lo siano stati i fondi comunitari in questi ultimi 30 anni.

Insomma, il riposizionamento delle politiche per il Sud d'Italia deve tenere conto in maniera prioritaria del suo posizionamento geografico molto di più di quanto finora è stato fatto.

Dobbiamo di più guardare il mondo con gli occhi (e gli interessi) di europei mediterranei. L'Europa non ha, purtroppo una sua politica per il Mediterraneo, ce l'ha invece la Cina.

Prendiamone atto e comportiamoci di conseguenza. Trasformiamo la questione meridionale nell'opportunità mediterranea. Certo non è la geografia a determinare da sola la storia, ma la collocazione

- segue

geografica ha la sua importanza nei passaggi decisivi della storia. E' Fernand Braudel a ricordarcelo: «Dalla metà del Seicento in poi il Mediterraneo, dopo la scoperta dell' America, si posiziona in modo saldo al di fuori della corrente storica dominante, la quale per secoli l' aveva visto padrone quasi assoluto».

Maria Pia Pedoni in suo scritto ricorda che nel 1504 il Consiglio dei Dieci della Repubblica di Venezia voleva proporre e finanziare il taglio dell' istmo di Suez per congiungere via mare il Mediterraneo alle Indie. Fu contattato a tal proposito il Sultano dell' Egitto.

Era evidente all' epoca il pericolo di veder crollare i commerci delle spezie (la ricchezza di Venezia) per l' apertura da parte dei **portoghesi** della nuova rotta tra l' Europa e l' India attraverso la circumnavigazione dell' Africa. Alla fine si scartò questa ipotesi e si decise di investire risorse consistenti nel miglioramento del retroterra della città fino alle Dolomiti. Fu anche quella mancata scelta a determinare la fine della centralità veneziana sui traffici marittimi del mondo di allora.

Guardare le carte geografiche, dunque, è l' unico modo per il nostro Sud di «non sentirsi perso e senza più storia davanti». A pensarci bene, è solo con lo sbarco degli immigrati, con il raddoppio del canale di Suez e infine con l' annuncio della realizzazione delle Via della seta, che in Italia ci si è resi conto improvvisamente della nostra configurazione geografica, con le coste del Sud più vicine all' Africa, più prossime allo spostamento epocale delle persone e delle merci su scala globale. Due grandi e diversi acceleratori geopolitici che hanno in comune il riposizionamento del «Mare di mezzo» come luogo di grandi avvenimenti della storia e dell' economia. L' Italia è oggi una nazione a trazione settentrionale, rivolta con la testa e il denaro verso il centro dell' Europa e con le spalle rivolte all' Africa e all' Asia. Con gli sbarchi dei «dannati della terra» sulle coste meridionali dell' Italia la geografia è sembrata risvegliare la politica, in Italia e in Europa.

Ma ancora una volta sono stati e sono gli umori dell' opinione pubblica del Centro-Nord a guardare a ciò che è avvenuto e avviene nel Mediterraneo solo con rancore e paura. Attraverso quel mare, oltre alle persone che fuggono dalla miseria e dalle guerre, si spostano merci sullo scacchiere mondiale che solo per insipienza politica non stanno interessando le nostre coste e i nostri **porti** come normalmente dovrebbe avvenire.

La Via della seta, come è ampiamente noto, arriverà in Europa attraverso due canali: uno ferroviario e uno marittimo. Il canale ferroviario parte da Xian, passa per Mosca e tocca varie nazioni fino ai **porti** più importanti del Nord-Europa. E' la via marittima quella che ci interessa di più, perché entra nel Mediterraneo da Suez, prosegue in Grecia per il **porto** del Pireo per poi attraccare nei **porti** italiani per fare arrivare le merci verso il centro dell' Europa. Perciò bisogna modificare la decisione del governo Gentiloni, che ha indicato nei **porti** del Nord d' Italia il congiungimento della via marittima della seta con l' Italia. Possibile che con tanti **porti** meridionali non ce ne sia uno che possa intercettare questo passaggio? Sbarcando nei **porti** calabresi, pugliesi o campani, le merci potrebbero risalire il Paese e arrivare sui mercati di consumo cinque giorni prima dell' arrivo a Rotterdam o ad Amburgo. Infatti per arrivare nei **porti** del Nord-Europa le navi che escono da Suez debbono passare per Gibilterra circumnavigando le sponde spagnole e francesi e arrivare in Olanda e in Germania. La geografia dà ai **porti** meridionali cinque giorni di vantaggio, un' opportunità straordinaria. Ma a d una condizione: che da **Gioia Tauro**, da Crotone o da Taranto si possa arrivare al centro dell' Europa, utilizzando vie ferroviarie veloci. Perché ancora non vengono costruite? Perché ancora si permette questo delitto di non avere il collegamento ferroviario con il **porto** di **Gioia Tauro**? In questo modo la Calabria, oggi ultima regione dell' Europa geograficamente ed economicamente, sarebbe la prima regione continentale per vicinanza a Suez. Perché in Italia continuiamo ad ignorare la geografia nelle strategie politiche? La storia del mondo che verrà non ce lo perdonerà più. E la questione meridionale si esaurirà per sfinito e per mancanza di visione globale. Gentili ministri, non sarebbe il caso di convocare tutti i presidenti delle regioni meridionali su questo tema?

INTERVENTO Oltre la Via della Seta . Occorre puntare sui collegamenti tra Oriente ed Europa.
Le **Autostrade** del **mare** devono collegarci all' Africa

Integrazione treno-nave per conquistare quote commerciali

Lanciata nel 2013 come " Nuova Via della Seta ", il grande programma di investimenti infrastrutturali cinesi con orizzonte temporale al 2050 denominato la "Belt and Road Initiative" o BRI, è teso a connettere via terra e via **mare** Cina ed Europa attraverso una potenza di fuoco di 1.400 miliardi di dollari.

In questi anni si è molto discusso sulla rilevanza di questa gigantesca iniziativa per il nostro Paese e il suo sistema logistico, talvolta senza inquadrarlo nel contesto reale degli scambi commerciali e delle relative prospettive di crescita. Gli scambi Italia-Cina, nel 2017, ammontano al 2,1% in volume e al 5,7% in valore del totale degli scambi internazionali **italiani** con un trend crescente nel medio-lungo periodo (2010-2017) ma in linea con gli aumenti del commercio internazionale del paese (Italia-Mondo +20,4% e Italia-Cina +16,8%). La Cina è pertanto un partner commerciale importante per l' Italia ma viene decisamente in seconda linea rispetto all' Ue 28, agli altri paesi europei non Ue 28, all' area del Mediterraneo e al Nord America. La modalità di trasporto prevalente degli scambi con la Cina è via **mare** - in primis traffici containerizzati - sia in volume (oltre il 95%) che in valore.

Rispetto alle principali rotte container a livello mondiale, la tratta Europa-Far East è quella che cresce meno (2013-2017 +10,1% versus 14,9% media mondo) e crescerà poco (previsioni al 2021 +12,4% versus 17% media mondo). Inoltre essa è dominata da compagnie armatoriali europee (capacità settimanale pari al 59,1% della tratta) che scelgono quali **porti** scalare e quest' ultime non sembrano avere la volontà di impiegare mega navi container sul Mediterraneo (62,7% dei nuovi ordini **portacontainer** da impiegare sulla tratta al di sotto dei 15mila Teu), mentre le meganavi da più di 20mila Teu sono destinate ai **porti** del Northern Range europeo, Anversa, Rotterdam , Amburgo etc.

Ad oggi, quindi, non penso che vi sia un' urgenza di rispondere alla Bri con grandi progetti **portuali** dedicati al traffico container, al di là di quelli già programmati e selezionati negli ultimi anni , mentre penso che l' impegno debba concentrarsi sulla conquista di quote di mercato che attualmente transitano per Suez sulla rotta Far East-Northern Range. Questo obiettivo si può raggiungere solo incrementando l' accessibilità ferroviaria dei nostri **porti** con la piena integrazione intermodale ai corridoi Transeuropei

- segue

merci che corrono verso i mercati centro-settentrionali del Vecchio Continente attraverso i valichi alpini ferroviari considerando che i valichi stradali sono al limite della propria capacità ambientale di trasporto. Ma c'è un'altra opportunità per l'Italia di agganciarsi alla "locomotiva" cinese che potrebbe nascere guardando agli effetti degli investimenti cinesi in Africa, di cui potremmo beneficiare con le **Autostrade del mare** e aprendo nuove rotte commerciali a sud.

Le opportunità per l'economia e la logistica **italiana** collegate alla Cina non sono solo quelle della Bri. La Cina è infatti diventata il primo partner commerciale dell'Africa con scambi (in valore) pari a 170 miliardi di dollari nel 2017, con un aumento 2010-2017 del 36%. Parallelamente, gli investimenti diretti esteri (Ide) cinesi in Africa dal 2010 al 2016 hanno registrato un +205,8% in stock facendo della Cina in pochi anni il 4° paese per stock di Ide in Africa. Le imprese cinesi stanno investendo 53,4 miliardi di dollari in Africa (tra il 2010 ed il 2018) per la produzione di beni e merci da esportare verso la Cina e i mercati europei. Ancora più nello specifico, mi riferisco alle aziende cinesi che stanno investendo 5 miliardi di dollari (tra il 2010 ed il 2018) nella sponda Sud del Mediterraneo nel settore automotive, macchinari industriali, agroalimentare e tessile, che a loro volta potrebbero generare nuovo traffico **marittimo** tra Nord Africa e **porti italiani**.

Beni e prodotti potenzialmente destinati ai mercati europei con necessità di essere trasportati via **Autostrade del mare**, sono una grande opportunità per gli armatori **italiani** ed i **porti** nazionali, leader assoluti in Europa e nel Mediterraneo per offerta di servizi di Short sea shipping.

Per cogliere queste opportunità, il primo passo è una (ri)definizione delle priorità nella pianificazione dei trasporti e della logistica in Italia, attribuendo centralità ad argomenti che appaiono oggi **marginali** nel dibattito pubblico, come l'intermodalità **Autostrade del mare**- ferrovia o il regime dei contributi per le nuove rotte internazionali come strumento di politica industriale del nostro Paese.

Presidente Anas © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ennio Cascetta

Porto turistico, business che fa gola Sfida a 4 per lo specchio d' acqua

CATANIA - L' idea è quella di creare un' area per gli yacht e i mega yacht, fino ad oggi esclusi da Catania. L' ha lanciata più volte il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, **Andrea Annunziata**: la prima volta in occasione dell' incontro con l' allora sindaco Bianco, nell' aprile del 2017 e, la seconda, in occasione della presentazione del bando internazionale per il waterfront, lo scorso gennaio. "Creeremo un molo adeguato all' ormeggio dei mega yacht - aveva detto il presidente - in modo da potere dare accoglienza ad un turismo dalle alte possibilità economiche". La zona prescelta è quella prospiciente le banchine 16,17,18 e 19, nei pressi del molo di Levante, e sembra fare gola a molti, dato che sono numerose le società che intenderebbero realizzare l' infrastruttura per accogliere le grandi barche di lusso: quattro, fino a oggi, le offerte sul tavolo della direzione Urbanistica del Comune che dovrà analizzarle, selezionarle ed emettere un parere da inviare alla Regione, da cui dipende il Demanio. La prima proposta arriva sul tavolo dell' **Autorità portuale** il 1 dicembre 2017. La presenta la società Katanè **Marina Yachting** srl, con sede a Catania, e i cui legali rappresentanti sono Gabriele Geraci e Carmelo Barone. Si tratta di un raggruppamento di tre imprese, Agenzia **Marittima Fratelli Binanno** Srl, **Poliservizi** Srl e **Naval service**. La richiesta è una concessione trentennale per realizzare un **approdo turistico** per circa 30 barche fino a 50 metri. Successivamente, il 18 gennaio 2018, l' **Autorità portuale** ha invitato, con avviso pubblicato sul sito istituzionale, a presentare eventuali osservazioni e/o istanze in concorrenza da produrre entro il 30 **marzo** dello stesso anno. Ed è proprio in questa data che arrivano le altre tre proposte, che contestano il contenuto della prima istanza e avanzano la propria. Si tratta di quella dell' East Cost, con sede in viale Ulisse, con legale rappresentante Giada **Maria** **Piera** Cingari, che chiede concessione per trentanni per occupare una superficie di 36.386 metri quadri tra specchio d' acqua e sedime **portuale**. Un' altra proposta la presenta la palermitana **Marina** **Villa Igiea**, che ha come legale rappresentante Gioacchino Guccione, anche Amministratore e legale della **Motomar Cantiere del Mediterraneo**: la richiesta è la concessione demaniale marittima ventennale per la realizzazione e gestione di un **approdo turistico** mediante l' installazione di pontili galleggianti e di strutture mobili, relativa a 4.875 metri quadri di area scoperta e a 29.000 di specchio acqueo. Infine, l' ultima proposta è quella di **Marina** di Catania. composta da quattro società. **Marinedi** Srl. **Calioso** srl di **Umberto Maria**

- segue

Giovanni Gulisano, Wilmar Sailing Charter Srl e la Mills Cape Limited, di salvatore La Mantia, lo stesso imprenditore dell' Hilton di Capomulini il cui progetto, però, è fermo. Le parti chiedono la concessione demaniale della durata di 15 anni per complessivi 36.389 metri quadri tra specchi acquei e correlata pertinenziale area di sedime portuale per la riqualificazione e gestione di una struttura dedicata alla nautica di diporto. Le istanze, tutte e quattro, sono in questo momento sui tavoli della direzione Urbanistica che dovrà valutarne le caratteristiche e poi esprimere un parere da inviare, insieme agli incartamenti, all' assessorato regionale competente per quanto riguarda il demanio. La procedura è ancora in fase embrionale: la conferenza dei servizi convocata dieci giorni fa è stata infatti sospesa perché non c' erano elementi tali per trattare ogni singola pratica. La prossima conferenza affronterà la descrizione di ogni singolo progetto: si terranno audizioni per ogni azienda per cercare di capire ogni proposta. L' amministrazione però non potrà decidere, ma solo dare un parere su quale progetto potrebbe essere più conforme e che potrebbe comunque essere vincolante. L' opera infatti dovrà avere pubblica utilità e dovrà essere armonica con la pianificazione urbanistica, riattivata dal sindaco Pogliese. La proposta di porto turistico, dunque, oltre a dover essere compatibile con la programmazione urbanistica del porto - il Piano regolatore portuale è fermo al 1978 (cariato alla fine degli anni Novanta) - e con le previsioni di quello in itinere, ma anche con le esigenze di una città che, per quanto potrebbe ottenere vantaggi dall' approdo di yacht e barche di lusso, potrebbe non avere reali vantaggi dalla realizzazione dell' infrastruttura. In ogni caso, sulla decisione di realizzare l' opera, qualunque sia il proponente, si sono levate le voci degli operatori del porto. Che si sono costituiti in associazione nel marzo 2018 per evidenziare alcune anomalie del primo progetto presentato, molte delle quali potrebbero applicarsi anche agli altri progetti. L' Associazione degli operatori del porto di Catania, che nasce il primo marzo 2018 quando ancora il progetto è uno solo ed è quello di Katanè Marina Yachting srl, ha inviato infatti alcune osservazioni relative al progetto, non solo sulla modalità di presentazione della domanda e sui rapporti con la normativa interna ed europea, ma evidenziano come in precedenza, nel 2010 ad esempio, l' Autorità portuale avesse negato l' autorizzazione per approdi turistici simili. O evidenziando l' eventuale squilibrio tra le zone portuali: la realizzazione di un approdo da diporto, secondo gli scriventi, "produrrebbe una disomogeneità tra la zona di diporto e quelle a disposizione dei Pescatori". Non solo: l' associazione evidenzia anche la difformità tra il tra i progetti e il piano regolatore Portuale del '78 (variato nel '98) nonché con quello in itinere. "In reazione a questo aspetto - si legge - non si tiene conto delle indicazioni dettate dal Prp del '78 con variante del '98 secondo cui, nella originaria formulazione, i pescherecci e le imbarcazioni minori alle imbarcazioni da diporto verranno allocate nel costruendo porto peschereccio da diporto". Inoltre, secondo l' associazione, nel Prp vigente, variante del 98, nelle banchine individuate "dovrebbe essere realizzato il ormeggio per navi traghetto".

Augusta. **Marina** Noè (Assoporto) pronta, con il benessere degli associati, a erogare un contributo

Commercianti, sì agli eventi ma con l' aiuto del Comune

Augusta. Sono pronti a mettere in campo tempo, risorse ed energie per rilanciare il centro storico, ma non intendono, perché non possono, sobbarcarsi di spese come il servizio straordinario dei vigili urbani, così com' è accaduto il 25 agosto scorso, in occasione dell' evento "Mercatino e sapori sotto le stelle".

I commercianti aderenti al Comitato stanno pensando già al Natale ma, per continuare a spendersi per far rivivere il cuore della città, contano sul sostegno del Comune, non economico, ma in termini di agevolazioni sui costi che comporta l' organizzare un evento. Richieste ribadite durante una conferenza stampa nei locali dell' associazione filantropica Umberto I da Elvira Cappelleri, **Marina** Cannata, **Mariolina** Interlandi e Luisa Di Gaetano, rispettivamente presidente, vice presidente, segretaria e consigliere del comitato. Dei direttivo fanno parte anche Valentina Scarpato e Antonella Pugliares in qualità di consiglieri. Reduci dal successo dell' iniziativa che a fine agosto, nonostante il clima pienamente estivo, ha riempito le strade principali di Augusta Isola di migliaia di persone, ma scottati per aver pagato le prestazioni straordinarie degli agenti di polizia

municipale a causa di una normativa entrata in vigore a giugno (la legge 96 del 2017 che, all' articolo 22, prevede che se un privato, comitato o associazione, organizza un evento che incide sulla sicurezza e la fluidità della circolazione nel territorio comunale e, dunque, necessita di un servizio di viabilità, il lavoro dei vigili urbani dovrà essere pagato dagli organizzatori), intendono proseguire la propria opera ma solo se ci saranno le condizioni per farlo.

Il costo dei vigili urbani può gravare sull' Ente locale quando viene riconosciuto l' interesse pubblico della manifestazione. Il Comune il 25 agosto non l' ha fatto. Ed è quanto per le prossime iniziative i commercianti gli chiedono di fare. Si dicono fiduciosi perché in una recente riunione hanno riscontrato l' impegno dell' amministrazione comunale che esorta il comitato a continuare.

Il Comune ha indetto un bando intitolato "Natale è" con cui invita comitati e associazioni a organizzare eventi per il Natale. I commercianti hanno pensato a 2 iniziative da organizzare il 9 e il 15 dicembre che sono "il mercatino di Natale" e "i presepi per le vie".

Ma se il Comune non li sgraverà di alcuni costi si fermeranno anche perché non tutti gli 80 esercenti aderenti al Comitato intendono finanziarie interamente di tasca propria le manifestazioni. Il Comitato ha deciso, per quest' anno, di non investire il proprio denaro per l' acquisto di luminarie, ma di spendere le somme per creare gli eventi. Il consigliere di Attiva Mente, Angelo Pasqua che insieme con il consigliere Biagio Tribulato ha offerto un contributo economico al "Mercatino e sapori sotto le stesse" ha chiesto al Comitato di non mollare e di interloquire con potenziali sponsor come l' **Autorità di sistema portuale**. Agnese Siliato.

Augusta| Commercianti ancora in campo per rivitalizzare la città solo sgravati di alcune spese - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

I commercianti intendono ancora spendersi per far ripopolare il centro storico, ma non sono disposti a sobbarcarsi di ulteriori spese, come avvenuto il 25 agosto scorso, quando in occasione dell' evento "Mercatino e sapori sotto le stelle" hanno dovuto sostenere il costo del servizio straordinario dei

Una conferenza stampa è stata tenuta, venerdì sera, nella sede dell' associazione filantropica "Umbero I" da Elvira Cappelleri, Marina Cannata, Mariolina Interlandi e Luisa Di Gaetano, rispettivamente presidente, vice presidente, segretaria e consigliere del comitato commercianti di cui fanno parte un' ottantina di esercenti che operano nelle vie principali di Augusta isola e non solo. Per le prossime festività natalizie hanno deciso di aderire al bando indetto dal Comune "Natale è" che invita comitati e associazioni a organizzare iniziative, ma solo se non saranno di nuovo costretti a impiegare risorse economiche che vanno oltre le loro possibilità. Hanno ideato 2 eventi in programma per il 9 e il 15 dicembre: "il mercatino di Natale" e "i presepi per le vie", ma non finanzieranno le luminarie, così come hanno fatto negli scorsi anni. Le rappresentanti del comitato si sono dette soddisfatte della riuscita degli ultimi eventi, l' ultimo in particolare, quello che si è svolto il 25 agosto, che ha riempito il centro storico di migliaia di persone. L' unica nota dolente del "Mercatino e sapori sotto le stelle" è stata il pagamento del servizio straordinario che l' evento ha richiesto. Prestazioni della polizia municipale che i commercianti hanno dovuto retribuire di tasca propria, perché il Comune non ha riconosciuto alla manifestazione l' interesse pubblico. La legge 96 del 2017 all' articolo 22, prevede che se un privato, comitato o associazione, organizza un evento che incide sulla sicurezza e la fluidità della circolazione nel territorio comunale e, dunque, necessita di un servizio di viabilità, il lavoro dei vigili urbani deve essere sostenuto dagli organizzatori. La spesa è a carico dell' Ente locale solo quando viene appunto riconosciuto l' interesse pubblico della manifestazione. Il comitato è ancora disposto a lavorare per far rivivere il cuore della città, ma chiede di essere alleggerito di alcune spese e, quindi, la collaborazione dell' amministrazione

- segue

comunale. Quest' ultima, nel corso di un recente incontro ha invitato il comitato a continuare la propria attività e sembrerebbe disponibile a dare il supporto necessario affinché ciò avvenga. Ma i commercianti aspettano i fatti. Il presidente della filantropica "Umberto I", Mimmo Di Franco ha messo loro a disposizione, a titolo gratuito, la sede dell' associazione che si trova il via Principe Umberto. Il consigliere comunale di Attiva Mente, Angelo Pasqua che insieme con il consigliere comunale, Biagio Tribulato ha elargito (impiegando i gettoni di presenza) somme al comitato in occasione dello scorso evento, lo ha invitato a non arrendersi dicendosi disposto a chiedere un contributo all' **Autorità** d' **sistema portuale** del **mare**, Augusta -Catania. **Marina** Noè, presidente Assoporto si è impegnata a proporre agli operatori **portuale** aderenti all' associazione di cui è alla guida di sostenere le iniziative dei commercianti. Nel corso della conferenza stampa è stato presentato anche il nuovo direttivo del comitato di cui fanno parte oltre Elvira Cappelleri, **Marina** Cannata, **Mariolina** Interlandi e Luisa Di Gaetano, con le loro rispettive cariche, anche e Valentina Scarpato e Antonella Pugliares in qualità di consiglieri.