



# INDICE



## Dai porti:

### Venezia:

"...Via al primo round sulla road map verso l'inferno..." (Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo)

### Genova:

"...Dall'Amm. Carlone meritato plauso al cv. Napoli..." (Gazzetta Marittima)

"...Avviato il tavolo su lavoro e allerta rossa..." (Il Secolo XIX)

"...Porto e tecnologia sostengono Genova ma la vera sfida è sulle infrastrutture..." (Il Secolo XIX)

"...Toninelli frena, Rixi insiste..." (Il Secolo XIX)

### Spezia:

"...La missione a Singapore per la Spezia e Carrara..." (La Gazzetta Marittima)

### Livorno e Piombino:

"...Prevenzione digitalizzata a Livorno-Piombino..." (Gazzetta Marittima)

"...Trecento milioni "indiani" per il porto di Piombino..." (Gazzetta Marittima)

"...ZIM ritorna con le sue navi su Livorno-USA..." (Gazzetta Marittima)

"...CILP Livorno: fuori dalle secche i traffici..." (Gazzetta Marittima)

"...Nuovo servizio on line per la sicurezza in ambito portuale..." (Corriere Marittimo)

### Civitavecchia:

"...Dogane lente: "Questi siamo"..." (Civonline)

"...Rampelli interroga il Ministro..." (Civonline)

### Napoli:

"...Scontro Camalli-Authority..." (Il Secolo XIX)

### Brindisi-Bari:

"...Patroni Griffi sui sequestri..." (Gazzetta Marittima, Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Riprende bonifica, via 87 ordigni a Molfetta..." (Ansa)

### Catania:

"...M5s, approvata l'Autorità di sistema dello Stretto..." (Ansa)

### I porti siciliani:

"...Gli scali disertano il convegno di Bari..." (Informazioni Marittime, Informare, Informatore Navale)

### Messina:

"...Nasce l'Autorità dello Stretto..." (Gazzetta del Sud)

### Cagliari:

"...Zona economia speciale della Sardegna..." (Messaggero Marittimo)

**Assoporti**  
Associazione Porti Italiani

Data  
28 NOVEMBRE 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE

---



**Notizie dai porti italiani ed esteri**  
**Altre notizie di Shipping e Logistica**  
**Informare**

# Venezia, via al primo round sulla road map “verso l’inferno”

VENEZIA – Blue economy, il futuro della città-porto e della sua laguna. Questo il titolo emblematico di un seminario che si è svolto due giorni fa a Venezia con il quale l’Associazione agenti marittimi del Veneto, ASSOAGENTI VENETO, intende richiamare l’attenzione su un tema, quello del destino di Venezia e del suo porto, sul quale la prima “NON assemblea” di Federagenti programmata per il 4 dicembre prossimo a Roma, accenderà i riflettori della politica e dell’economia nazionale.

La motivazione degli operatori veneziani è palese: generare una vera e propria escalation anche mediatica finalizzata a evidenziare i rischi e i pericoli che incombono non solo su Venezia, ma anche sull’intero Adriatico e i suoi porti se nel silenzio si consumerà la scelta più aberrante: quella di decretare la morte, per mancanza di scelte e strategie, del più prestigioso porto-emporio del mondo.

“Lunedì pomeriggio a Venezia – ha affermato Alessandro Santi, presidente di ASSOAGENTI VENETO – abbiamo cercato di marcare il territorio, richiamando una volta di più cosa significano le attività portuali per Venezia, città ogni giorno di più esposta alle conseguenze letali di un turismo di massa e di uno spopolamento in costante accelerazione: è stato rimarcato ancora una volta come, da sempre, porto e laguna sono interagenti e compatibili. A Roma, insieme con il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, a economisti e operatori di altri porti adriatici ma anche il Comitato per il lavoro e pro-Tav di Torino, vogliamo spiegare la road map verso la desertificazione che si materializzerà in tempi incredibilmente brevi e conseguenze devastanti per tutta l’economia nazionale con la scomparsa di Venezia dalla mappa della portualità mondiale. Ma specialmente vogliamo alzare l’asticella sul tema di un Paese che non può rinunciare al suo futuro”.

## Assoagenti Veneto: economia portuale fondamentale per Venezia

Basta descrivere il porto come un problema

VENEZIA – Il porto e l'insieme delle attività economiche ad esso riconducibili sono fondamentali per Venezia che non può pensare, anche per la sua stessa sopravvivenza, di basare il suo futuro solo sul turismo, sia esso di massa che di elite. Serve però che la città, intendendo tutte le sue componenti politiche, economiche e sociali, capiscano che il porto non è "altro" rispetto a Venezia e lavorino assieme per integrare e bilanciare interessi solo apparentemente contrastanti.

Questo, in estrema sintesi, è il messaggio lanciato ieri pomeriggio a Marghera dal convegno "Blue Economy: il futuro della città-porto e della sua laguna" promosso dall' Associazione degli Agenti raccomandatori e mediatori marittimi del Veneto, in collaborazione con Confetra Nord Est, Assosped e Associazione spedizionieri doganali.

Alessandro Santi presidente di Assoagenti Veneto ha spiegato che: "è ora di rompere il monopolio di una comunicazione che individua nel porto e nelle attività connesse una minaccia per la città. Da sempre porto e laguna interagiscono tra loro e sono compatibili. Dobbiamo ribellarci all'idea che la monocultura turistica sia irreversibile per questa città. I dati ci dicono che l'economia del mare, a livello globale, ha una crescita superiore a quella del Pil in particolare nel segmento delle dry bulk commodities e dei container che nel 2017 rispetto al 2016 sono cresciute rispettivamente del 5,1% e del 6,4%. E, sempre a livello globale, cresce anche il settore della croceristica. In Italia a fronte di un dato nazionale sostanzialmente stabile che ci dice come il nostro Paese movimenti attorno ai dieci milioni di teu all'anno, i porti del Nord Est crescono più della media. Parliamo quindi di un settore vitale con un indotto importante nella cantieristica che vede la sola Fincantieri avere commesse per 53 navi. Sul fronte ambientale poi, Venezia sarà uno dei primi porti a dotarsi di opportunità di rifornimento Lng per le navi, in modo da contribuire a raggiungere l'obiettivo di abbattere del 50% le emissioni di gas serra entro il 2050."

Santi però sottolinea anche che anche a fronte delle limitazioni oggettive introdotte dal Mose, è necessario assicurare al porto la massima funzionalità delle infrastrutture esistenti. "E' fondamentale che vengano definiti piani periodici di manutenzione e ricalibratura dei canali portuali, a partire dal Canale dei Petroli, dal Vittorio Emanuele e da quelli del porto di Chioggia. Questo vuol dire anche accordi chiari e precisi a condizioni di mercato per il conferimento dei fanghi scavati. Dobbiamo garantire l'accessibilità nautica al porto".

Il professor Stefano Soriani, ordinario di Economia all'Università di Venezia, ha analizzato le ricadute economiche della portualità veneziana, con alcune interessanti riflessioni: "Non è facile fare una fotografia esatta di quanto vale l'economia portuale oggi, perché le attività legate a questa filiera sono molto più variegata di una volta, diciamo che a Marghera oggi circa 8500 lavoratori su un totale di 13.500 sono legati al porto. Secondo un recente studio della Cgia di Mestre, la produzione di ricchezza legata al trasporto e al magazzinaggio vale il 20% del Pil della città, circa 1,1 miliardi di euro su 5,6. Possiamo dire che il porto continua ad avere un ruolo fondamentale per la città, nonostante la pochezza del dibattito culturale sul suo futuro. Suggestisco alcuni punti: ragionare meno di traffici e più di quella che è la filiera degli effetti, non solo da un punto di vista del numero degli occupati; crescere non vuol dire necessariamente diventare più grandi, ma migliorare efficienza e qualità; essere davvero un porto regionale, nel senso di riuscire ad essere percepito come un elemento fondamentale per l'economia di tutta la Regione".

Infine nel suo intervento l'ingegner Daniele Rinaldo ha evidenziato come, a differenza di quanto si ritiene comunemente, l'erosione in laguna sia iniziata ben prima dello scavo dei Canali dei Petroli: "La laguna è un ambiente antropizzato da secoli, e imputare i suoi mutamenti solo agli interventi degli ultimi decenni è sbagliato. In particolare abbiamo dimostrato che il fenomeno dell'erosione si è accentuato a partire dagli anni '30 con gli interventi sui moli foranei e non con lo scavo del canale di Malamocco. E' importante lavorare senza tesi e schemi precostituiti e analizzare i dati. E' quello che abbiamo fatto noi con questi studi".

# Dall'amm. Carlone meritato plauso al cv. Napoli

*GENOVA- Dall'ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, abbiamo ricevuto la seguente, molto significativa nota: che torna ad onore sia sua che dell'intero corpo, oltre che dell'ufficiale, il comandante Domenico Napoli, a 45 giorni dal suo congedo.*

Gentilissimo direttore, la ringrazio per la possibilità di leggere il suo bisettimanale, sempre pieno di preziose notizie e articoli particolarmente interessanti.

La Gazzetta del 14 novembre scorso tra i tanti articoli, riporta l'importante evento svoltosi a Pisa il giorno 9 novembre inerente il riconoscimento per "Una vita dedicata al mare" all'ammiraglio Lertora; la serata è stata particolarmente emozionante per lo spessore dell'ammiraglio e soprattutto per la preziosa prolusione del prof. Gemignani.

Vengo al dunque: l'ultimo paragrafo dell'articolo riporta "Una medaglia d'oro offerta dalla Lega Navale di Pisa è stata assegnata alla Capitaneria di porto di Genova.". Credo sia stata un'occasione persa!

Il riconoscimento va ad una idea e alla passione che un ufficiale delle capitanerie di porto – il capitano di vascello Domenico Napoli – ha messo in campo per allievare le sofferenze della città di Genova nel momento della tragedia del ponte Morandi e di come il ruolo dell'Autorità marittima, oltre ad essere un pezzo della marittimità e portualità nazionale, è a volte un elemento fondamentale per supportare le città marittime nella gestione della vita dei suoi cittadini.

Cordiali saluti, ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone.

## -segue

---

Il nuovo indirizzo, che ha ottenuto l'accREDITAMENTO dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ai fini dell'acquisizione dello status di Operatore Economico Autorizzato (AEO), vuole soddisfare le esigenze di un territorio per tradizione e per conformazione geografica naturalmente propenso e dedicato ad affrontare tematiche legate al mare, alla portualità ed al settore dei trasporti e della logistica.

Accanto al corso triennale, è attivato il Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, che ha il patrocinio di Assoporti e che avrà inizio a gennaio 2019. Il Master persegue l'obiettivo di formare figure professionali specializzate ad operare in settori oggi strategici per la competitività delle imprese e per lo sviluppo economico del territorio locale e nazionale.

Tale percorso post-lauream della durata di un anno e rivolto a laureati, funzionari, professionisti e manager che intendano approfondire le proprie conoscenze od acquisire nuove professionalità, comporta, al suo termine, il conseguimento complessivo di 60 crediti formativi e, congiuntamente, il rilascio del Diploma di Master universitario in Diritto marittimo, portuale e della logistica.

Il Master si caratterizza per una forte strutturazione didattica centrata sull'approfondimento degli istituti giuridici di riferimento e sul confronto delle varie esperienze di settore, attraverso lo studio di casi concreti e lo svolgimento di seminari.

Il piano didattico, organizzato in 10 moduli di insegnamento per un totale complessivo di 200 ore di didattica frontale, è caratterizzato dunque da un approccio in cui le conoscenze teoriche si affiancano a case study, testimonianze, visite guidate, con un corretto bilanciamento fra teoria e pratica.

Il programma sarà completato da un periodo di stage da svolgersi presso enti o aziende del settore per un totale di 500 ore di tirocinio oppure, in alternativa, la realizzazione di project works personalizzati anche in collaborazione con enti e società operanti nei settori di riferimento.

# Il Secolo XIX

---

## Porto, avviato il tavolo su lavoro e allerta rossa

Si è svolto ieri, a Palazzo San Giorgio, il primo incontro operativo per la creazione di un protocollo da applicare al lavoro in porto in caso di allerta meteo.

I sindacati hanno ricevuto da parte dell' Authority di Genova -Savona un documento che verrà discusso e modificato dalle parti chiamate al tavolo per poi essere applicato al lavoro in banchina in caso allerta rossa. I rappresentanti dei lavoratori, nelle scorse settimane, hanno chiesto il fermo del porto a tutela dei portuali che operano sui moli durante giornate di allerta meteo. «Il confronto proseguirà nelle prossime settimane con l'obiettivo di trovare un accordo tra tutti i soggetti chiamati in causa che tutelino prima di tutti i portuali», dice Davide Trasverso, responsabile ligure porti della Fit-Cisl.

# «Porto e tecnologia sostengono Genova ma la vera sfida è sulle infrastrutture»

Gilda Ferrari / GENOVA

**I**l porto «diversificato», l'industria manifatturiera rispetto alla quale Genova «non deve abdicare» anzi semmai lavorare di più «sul rapporto tra grande impresa, fornitori e finanza». Il presidente Giovanni Mondini oggi introdurrà l'assemblea di Confindustria Genova dedicata al Nord Ovest, una delle aree più sviluppate d'Europa, e all'importanza di un sistema infrastrutturale efficiente.

In questa intervista al *Secolo XIX*, Mondini riflette sullo stato di salute del tessuto eco-

nomico locale. E ribadisce le perplessità confindustriali su una manovra «che sfiora il deficit per finanziare spesa corrente e assistenzialismo» anziché «favorire investimenti e sviluppo».

**Partiamo dalle opportunità. In quali settori vede potenzialità di crescita?**

«Credo si debba ripartire dall'industria del porto, il nostro porto diversificato che tiene insieme cantieristica e riparazioni navali, crociere e olii minerali. Le condizioni per aumentare i traffici ci sono, ma naturalmente servono gli investimenti infrastrutturali che tutti, non solo la Liguria, si aspettano».

**L'industria manifatturiera, da Piaggio Aerospace ad**

**Ansaldo Energia, vive una fase delicata.**

«È un'industria che va consolidata, non bisogna abdicare. Occorre rafforzare il rapporto tra grande industria, fornitori e finanza e credo che la digitalizzazione sia un processo che va in questa direzione. Ci sono poi settori - come turismo e cultura e in generale l'high tech - che mostrano buona vivacità. L'industria del turismo è già in grado di dimostrare il proprio valore con i numeri, il mondo dell'innovazione ancora non fa grandi numeri ma offre segnali incoraggianti. Ci sono gli incubatori, cominciano a esserci spin off dell'it. Movendo e BeDimensional hanno attratto investimenti e sono rimaste sul territorio».

**Il progetto Erzelli?**

«Bene la decisione dell'Università, un altro tassello arriverà dal bando regionale per l'ospedale. Lassù ci sono già alcune realtà, ma occorre "riempire" di maggiori contenuti la collina per offrire a nuovi investitori una prospettiva».

**Tra i contenuti ci sono anche i collegamenti infrastrutturali con l'aeroporto e la stazione di Sestri Ponente. L'assemblea è dedicata al tema delle infrastrutture.**

«Ne parliamo insieme al Piemonte e alla Lombardia perché il tema attiene alla regione del Nord Ovest».

**La ricostruzione del ponte riguarda il Paese intero.**

«Ora che abbiamo il decreto spero che nessuno lo ostacoli».

**Il Terzo valico ha superato l'analisi costi/benefici del nuovo governo. Pensa sia finalmente fuori discussione?**

«Sì e dovrebbero esserlo pure la Tav, la gronda e le infrastrutture ferroviarie. In Italia

gli investimenti infrastrutturali oltre i 100 milioni impiegano 16 anni prima di essere realizzati: significa che gli interventi attraversano diversi governi e se ciascuno rimette in discussione le scelte dei predecessori è la fine. Servirebbe una legge per impedire di rimettere in discussione opere di interesse nazionale».

**Ilva ha da poco iniziato la sua nuova vita in ArcelorMittal Italia.**

«Non potesse essere venduta meglio: l'acquirente ha competenze e finanza utili per rilanciare la produzione».

**Rispetto alle aree di Cornigliano su cui opera il siderurgico, ci sono imprese interessate a insediarsi (se po-**

**tessero) in quegli spazi?**

«Quelle aree sono pregiate, perché a mare, interessavano e interessano tuttora molto al territorio. Ma ArcelorMittal è appena arrivata: è giusto lasciarla lavorare».

**Intende verificare eventuali disponibilità da parte di ArcelorMittal Italia più avanti?**

«Mi auguro che più avanti ci saranno il tempo giusto e lo spazio per aprire un discorso su eventuali spazi inutilizzati. È chiaro che un conto è parlare di 20 mila mq, altro discorso è andare su superfici più ampie. Ma se ci fosse disponibilità da parte di ArcelorMittal la domanda delle imprese c'è». —

# Toninelli frena, Rixi insiste «Ma il Terzo valico si farà»

Il viceministro leghista conferma l'opera nonostante gli imbarazzi del ministero

Mario De Fazio / GENOVA

«Il Terzo Valico è un'opera fondamentale per Genova e lo confermo: si farà». Il viceministro ai Trasporti, il leghista Edoardo Rixi, non teme la prudenza con cui ieri il suo ministero ha fatto filtrare che giudica «infondate le indiscrezioni sul responso positivo dell'analisi costi-benefici del professor Ponti».

Una sortita da fonti vicine al ministro Danilo Toninelli

che andrebbe letta - spiegano fonti romane dei Cinquestelle - su due piani distinti: uno formale, l'altro politico. Sul primo versante, l'analisi costi-benefici non può essere ancora positiva perché non ancora analizzata nella sua interezza: un conto è la relazione tecnica, un conto quella giuridica, arrivata al ministero pochi giorni fa. E lo stesso Toninelli, dieci giorni fa, aveva spiegato come l'analisi preliminare vada «integrata con quella tecni-

co-giuridica». Altro conto è il piano politico: sul via libera al Terzo Valico si sono già pubblicamente impegnati i leghisti, dal vicepremier Salvini al ligure Rixi. E, a meno di clamorosi colpi di scena, l'opera già realizzata al 40% otterrà il semaforo verde, anche formalmente. I Cinquestelle dovranno poi far digerire la cosa a quella parte della loro base politica che in Liguria si è opposta all'opera: un niet che è andato sfumando nei mesi tra

i rappresentanti del M5S, a cominciare dalla capogruppo in Regione, Alice Salvatore. Il Pd, con la deputata Raffaella Paita, affonda: «Toninelli sta in silenzio per questioni di consenso elettorale». Rixi, però, continua a confermare: «Querelle e formalismi non mi interessano, l'importante è che si faccia e si farà: magari ci saranno alcuni miglioramenti ma aspettiamo fiduciosi che l'iter si chiuda». —

# La missione a Singapore per la Spezia e Carrara

LA SPEZIA – Positivo e costruttivo secondo la presidente Roncallo il risultato della missione a Singapore dell'International Propeller Club, alla quale, tra altri partecipanti, ha aderito anche l'AdSP del Mar Ligure Orientale, con la presidente e la responsabile del Settore Progetti Speciali e Innovazione Federica Montaresi.

Il programma, denso di appuntamenti, oltre all'incontro con l'Ambasciatore Italiano Raffaele Langella ha contemplato una conferenza presso l'Università di Singapore NUS "A vision from Italian and Singapore maritime cluster" dove sono stati presentati il porto della Spezia e quello di Carrara, incontri con i rappresentanti della Singapore Logistics Association (SLA) e della Shipping Association (SSA), con la Camera di Commercio Italiana a Singapore, oltreché le visite al terminal PSA e al cantiere di realizzazione del nuovo porto di Tuas.

"Abbiamo avuto l'occasione di conoscere modi di lavorare davvero innovativi ed efficienti e di presentare i nostri porti a diversi possibili stakeholders di questa area geografica, che movimentata impressionanti numeri di Teus e alla quale già ci legano stretti rapporti commerciali in netta crescita negli ultimi anni e regolari servizi marittimi settimanali dal porto della Spezia" – ha dichiarato Carla Roncallo al rientro dalla missione.

"Ringrazio il Propeller Club ed in particolare il suo – conclude l'architetto Roncallo-presidente Umberto Masucci, che ha saputo organizzare al meglio la missione che ci ha trasmesso spunti e stimoli interessanti sicuramente molto utili per il nostro lavoro in questo settore".

# Prevenzione digitalizzata a Livorno -Piombino

LIVORNO – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale lancia un nuovo servizio per la gestione telematica dei processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in ambito portuale e retroportuale. A distanza di pochi mesi dalla firma dell’accordo con il quale Port Authority, USL Toscana Nord-Ovest e INAIL (Dip. MEILA, “INAIL Ricerca”) si sono impegnati a mettere a punto un Piano Mirato di Prevenzione (PMP) per supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro, è stata infatti messa a punto un’interfaccia dedicata al PMP all’interno della piattaforma digitale Monica, l’infrastruttura strategica dell’Autorità Portuale finalizzata al monitoraggio e al controllo in tempo reale delle aree portuali, periportuali e retroportuali tramite l’integrazione, la visualizzazione e l’elaborazione dei dati rilevati da una serie di sensori.

In concreto, gli strumenti messi in campo per il conseguimento degli obiettivi del Piano Mirato di Prevenzione si articolano su diversi livelli: a una prima fase di autovalutazione del rischio, attraverso la compilazione online delle schede sulla piattaforma MONICA di AdSP-MTS, necessaria per la “taratura” degli interventi successivi, seguiranno momenti formativi incentrati sui modelli di analisi infortunistica per la revisione del DVR (documento di valutazione dei rischi), sull’implementazione di strumenti operativi utili al sistema di prevenzione aziendale e sulla presentazione degli incentivi alle imprese da parte di INAIL per la realizzazione di interventi in materia di salute e sicurezza. Durante il processo di implementazione del PMP, saranno previsti anche specifici audit di assistenza/consulenza alle imprese.

Le imprese operanti in porto (ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 L. 84/94 e s.m.i.) possono aderire all’iniziativa, e richiedere ad AdSP-MTS l’attivazione di una credenziale per l’accesso alla piattaforma “MONICA”, così da essere abilitati alla fruizione dei servizi disponibili.

## **-segue**

---

Le adesioni sono già state numerose, e il servizio telematico è stato concepito in una logica "multi-porto" in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali.

# Trecento milioni “indiani” per il porto di Piombino

PIOMBINO – Se ne parla, sia sulla stampa internazionale che tra gli operatori, di una nuova grande opportunità per il porto piombinese e per l'intero “sistema” del Tirreno settentrionale: l'impegno da 300 milioni di euro che gli indiani neo-proprietari delle ex acciaierie Lucchini hanno annunciato per potenziare il porto come punto strategico non solo a favore delle materie prime e delle lavorazioni delle rinate acciaierie, ma anche come Hub europeo per le merci dall'Africa, dal Brasile e dalla Cina. Un progetto ambizioso, che dovrà armonizzarsi con gli impegni già in essere sul porto, ma che potrebbe davvero rappresentare la svolta per uno scalo da troppo tempo in attesa di prendere il volo come merita.

Secondo Jindal, la divisione Piombino Logistica “ereditata” dagli indiani prevede che a regime le acciaierie sbarcheranno ogni anno quasi 10 milioni di tonnellate di rottame ferroso, preridotti vari e semilavorati: per i quali basteranno circa un terzo delle aree portuali disponibili. Gli altri due terzi, una volta bonificati e resi fruibili, potranno diventare per la logistica, che già esiste “in nuce” con alcune delle attrezzature utili nella Piombino Logistica, compreso un nucleo di personale formato.

Resta da capire quanto il rilancio di Jindal potrà aiutare – con eventuali integrazioni e collaborazioni – gli altri progetti che da tempo insistono sulle aree del porto, da quelle di General Electric e quelle della joint venture e tra Neri e Cantieri San Giorgio del porto per le demolizioni, le riparazioni e gli eventuali interventi navali, che per qualcuno prevedevano (o ancora prevedono) addirittura la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante utilizzando i cassoni (sponsons) dell'operazione Costa Concordia, trasferiti da Genova a Piombino già da svariato tempo.

# ZIM ritorna con le sue navi su Livorno-USA

GENOVA – Cessato allarme, per chi si era preoccupato dopo l'annuncio del joint attuale a La Spezia, sul servizio della compagnia israeliana ZIM da Livorno agli USA. Da venerdì 7 dicembre, come avevamo preannunciato, ZIM avvierà un servizio diretto da Livorno – unico scalo italiano – alla costa Est degli USA utilizzando in rotazione otto navi da 4500 Teu della classe "Tarragona". Sono navi moderne, adatte alle caratteristiche della Darsena Toscana dove scaleranno ogni venerdì al TDT, e per ZIM rappresentano un potenziamento della linea. Da Livorno il nuovo servizio toccherà Alifax, New York, Savannah e Norfolk.

"Tornare a Livorno in prima persona, con le nostre navi e la nostra diretta gestione – sottolinea Gianfranco Gazzolo, responsabile della compagnia da Genova – è insieme una soddisfazione e anche un tributo a un porto che per ZIM è sempre stato importante; sia sul piano commerciale, sia sul piano storico, per i tanti eventi che ci legano alle comunità locali. Per i nostri clienti adesso c'è in più la garanzia che sarà ZIM in prima persona a gestire tutto il meccanismo relativo alle loro merci, su navi di bandiera, con staff nostri e con la tradizionale qualità del nostro servizio".

Le "Tarragona" sono unità medie, particolarmente versatili e adatte al "trip" Livorno-USA. Sono lunghe 261 metri, larghe 32 metri e hanno un pescaggio massimo di 11,6 metri, che consente loro il transito dalla strettoia del Marzocco in piena sicurezza e anche a pieno carico, come invece non era sempre possibile con le unità del precedente joint service.

# CILP Livorno: fuori dalle secche i traffici, gli investimenti, il domani

LIVORNO – La Compagnia-impresa CILP rilancia, allarga il business e punta ad acquisire altri traffici. In una lunga intervista apparsa domenica sul quotidiano del gruppo nazionale QN "Il Telegrafo" il presidente Marco Dalli e l'amministratore delegato, Corrado Neri hanno fatto il punto di realtà e programmi, sottolineando anche il clima di piena collaborazione e di reciproca stima tra le due componenti di CILP, come noto al 50% della Compagnia portuali e al 50% del joint tra i gruppi Neri e Negri.

Ecco l'intervista.

**È uno dei pochi casi in cui una società al 50% non crea tensioni e tirate reciproche per i capelli...**

"Quando si condividono non solo gli obiettivi ma anche come raggiungerli, e quando umanamente si creano rapporti di stima e rispetto, non è poi così difficile. Entrambe le due componenti hanno accettato di impegnarsi a fondo per un rilancio che sta dando i suoi frutti. E bisogna aggiungere che anche i sacrifici, chiesti ed accettati, dei dipendenti, hanno contribuito molto. Oggi la CILP è uscita dalle secche e il suo piano industriale a tre anni conferma che gli stessi sacrifici non dureranno di più. Le cifre del primo nostro bilancio positivo, a maggio prossimo, lo confermeranno".

## -segue

---

**Però qualche dato dovete pur fornirlo, a supporto di questa forte iniezione di fiducia.**

“Ce ne sono molti. Possiamo cominciare dai nostri tradizionali business, le auto nuove allo sbarco e i forestali, in particolare cellulosa. Su quest’ultimo tema siamo tornati dalla fiera mondiale di Londra con una lusinghiera messe di contratti, che ci confermano una stagione ancora più positiva, rispetto alle 900 mila tonnellate di questo 2018. La materia prima per la carta rimane un genere molto richiesto, non solo per le cartiere di Lucca. Noi abbiamo investito molto sul settore, con 2,5 milioni nei magazzini della Paduletta e con oltre un milione per quelli sull’Alto Fondale. Abbiamo anche potenziato l’informatizzazione, tanto che la “catena” del lavoro è tra le più moderne. Vero è che stiamo saturando tutti i magazzini specializzati, ma nei nostri piani ci sono anche altri sbocchi. Per esempio, un Hub dei forestali a Piombino, con piccoli feeder che ci consentano di avere poi in “real time” i prodotti dove sono richiesti”.

**Passiamo alle auto. Si dice che il mercato europeo stia rallentando.**

“Non ci risulta affatto, anzi. Semmai sta cambiando, nel senso che l’incidenza degli acquirenti singoli sta diventando minoritaria rispetto alle flotte, che sono in forte crescita. Noi operiamo nello sbarco delle auto, quasi tutte extracomunitarie, con almeno un paio di navi alla settimana e come CILP abbiamo messo in carriera quest’anno 340 mila unità, in pratica la metà di quanto fa l’intero porto. Il nostro problema sono gli spazi: abbiamo riempito a tappo sia le aree di Paduletta, sia altri terreni disponibili. Se ne avessimo di più potremmo potenziare notevolmente il business. Ma non per questo ci arrendiamo”.

**Come contate di fare? Metterete le auto una sopra l’altra?**

“Stiamo accelerando su soluzioni più pratiche e gradite anche agli operatori: riduciamo i tempi di sosta delle singole auto nei piazzali, avviandole prima possibile ai centri di raccolta e alle concessionarie. Se riusciamo a far partire le auto dai piazzali di sbarco in meno di una settimana, possiamo aumentare notevolmente il ricambio, in attesa che la Darsena Europa liberi davvero spazi preziosi in Darsena Toscana”.

## **-segue**

---

**Bella scommessa, in tempi nei quali dal governo arrivano voci contrastanti sulla fattibilità del nostro sogno...**

“I segnali che abbiamo noi, sia attraverso il presidente Corsini che i contatti romani, sono tranquillizzanti. E dobbiamo crederci, non certo arrenderci”.

**Torniamo alle auto. Quali altre prospettive, visto che avete saturato tutto?**

“Oltre al veloce ricambio, stiamo lavorando per un business nuovo, le auto in partenza. Abbiamo sperimentato nel tempo spedizioni di Maserati negli USA. Ma puntiamo anche a produzioni più di massa. Sulla sponda Est abbiamo due attracchi, e il giorno che la ferrovia sarà completata fino a quelle banchine – ci vorrà un anno, dicono a palazzo Rosciano – sarà molto più semplice. Siamo sicuri, la CILP è davvero definitivamente fuori dalle secche”.

## Livorno e Piombino, nuovo servizio on line per la sicurezza in ambito portuale e retroportuale

**Nuovo servizio on line per la sicurezza in ambito portuale e retroportuale - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale digitalizza i processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in porto.**

**LIVORNO - Nuovo servizio per la gestione telematica dei processi di prevenzione dei rischi e degli incidenti in ambito portuale e retroportuale, operativo nei porti di Livorno e Piombino e al fine di digitalizzare la sicurezza sul lavoro in porto e nelle aree retroportuali.**

Di alcuni mesi fa l'accordo per il **Piano Mirato di Prevenzione (PMP)** per supportare le aziende nei sistemi di gestione di salute e sicurezza sul lavoro, fa tra l'ente del porto, **USL Toscana Nord-Ovest e INAIL** (Dip. MEILA, "INAIL Ricerca") per mettere a punto una interfaccia dedicata al PMP all'interno della **piattaforma digitale Monica**, l'infrastruttura strategica dell'Autorità Portuale finalizzata al **monitoraggio e al controllo in tempo reale delle aree portuali, periportuali e retroportuali tramite l'integrazione, la visualizzazione e l'elaborazione dei dati rilevati da una serie di sensori.**

In concreto, gli strumenti messi in campo per il conseguimento degli obiettivi del Piano Mirato di Prevenzione si articolano su diversi livelli: a una prima fase di autovalutazione del rischio, attraverso la compilazione online delle schede sulla piattaforma MONICA di AdSP-MTS, necessaria per la "taratura" degli interventi successivi, seguiranno momenti formativi incentrati sui modelli di analisi infortunistica per la revisione del DVR (documento di valutazione dei rischi), sull'implementazione di strumenti operativi utili al sistema di prevenzione aziendale e sulla presentazione degli incentivi alle imprese da parte di INAIL per la realizzazione di interventi in materia di salute e sicurezza. Durante il processo di implementazione del PMP, saranno previsti anche specifici audit di assistenza/consulenza alle imprese.

Le imprese operanti in porto (ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 L. 84/94 e s.m.i.) possono aderire all'iniziativa, e richiedere ad AdSP-MTS l'attivazione di una credenziale per l'accesso alla piattaforma "MONICA.", così da essere abilitati alla fruizione dei servizi disponibili. Le adesioni sono già state numerose, e il servizio telematico è stato concepito in una logica "multi-porto" in linea con l'obiettivo di attuare appieno la riforma portuale in una logica di sistema, non più di singoli scali portuali.

## Dogane lente: "Questi siamo"

Dogane lente: "Questi siamo" Una lettera di Alas **Confetra** accusa le tempistiche dell' ente civitavecchiese che si difende. Problemi tecnici e personale carente rendono difficili i traffici. In molti scelgono altri scali CIVITAVECCHIA - Nuova grana per il porto di Civitavecchia. Questa volta è la dogana al centro di polemiche. Con una lettera destinata al dottor Turchi, responsabile dell' ufficio dogane di Civitavecchia, l' avvocato Fabrizio Bruni, rappresentante dell' Associazione Laziale Autotrasportatori e Spedizionieri, ha accusato la dogana civitavecchiese di non essere conforme alla legge, non rispettando le tempistiche previste dall' articolo 5 del decreto legge 14 del dicembre 2013 e conseguenti modifiche avvenute nel febbraio 2014. L' ora di tempo prevista per l' analisi documentali e le cinque ore per le ispezioni non sono spesso rispettate. L' avvocato Bruni pertanto, in una missiva in cui minaccia azioni legali per tutelare gli interessi dei suoi associati, sottolinea come questo sia un obbligo improrogabile che arriva fino a una durata massima di tre giorni per motivi tecnici. Nella lettera Bruni sottolinea che il compito che deve svolgere l' ufficio dogane e le tempistiche rientrano nell' interesse degli utenti e dell' intera economia nazionale. Si riapre quindi una vecchia questione legata alle tempistiche dello sdoganamento delle merci più volte trattata dai mezzi di informazione. Le grida di allarme di diversi spedizionieri negli anni passati non erano passate inosservate. Così come quelle dei sindacati dei lavoratori in dogana. Evidentemente la situazione non è migliorata. Eppure diverse volte la responsabile della direzione interregionale Lazio e Abruzzo Roberta De Robertis, messa in copia nella lettera di Bruni, aveva sollecitato un aumento del personale della dogana cittadina. «Non è un problema solo di personale - spiegano dall' ufficio relazione con il pubblico civitavecchiese -. Ci sono problematiche tecniche che rendono impossibili le tempistiche. Analizzare un container di materiale eterogeneo, magari in condizioni climatiche avverse, non è la stessa cosa di analizzare un pacco in transito in un aeroporto. Inoltre la movimentazione dei container coinvolge anche soggetti esterni alla dogana, che hanno anche loro delle tempistiche». Insomma la dogana locale, offesa per le accuse, respinge al mittente le accuse di Bruni, convinta di fare tutto il possibile per sdoganare le merci arrivate in porto. «Lo sdoganamento delle merci è tra l' altro solo uno dei molteplici lavori che facciamo in porto» sentenziano. Nei prossimi giorni arriverà a Bruni e alla stampa anche la risposta ufficiale della direzione interregionale. Intanto i problemi rimangono e, anche se non sotto responsabilità dei dipendenti, finiscono per inficiare il lavoro di molti spedizionieri che vorrebbero persino allargare il proprio business

## -segue

---

(con annessi posti di lavoro) se le tempistiche e le capacità di sdoganamento fossero aumentate. "Alcuni rinforzi - concludono dall' ufficio per il pubblico - a nostro supporto sono arrivati ma spesso vengono da altri settori .Se un ex impiegato della pubblica istruzione arriva in dogana necessita di tempi di formazione non brevi». (27 Nov 2018 - Ore 10:51)

## Porto: Rampelli interroga il Ministro

*Il vicepresidente della Camera mette in discussione la gestione dell'Adsp di Francesco Maria di Majo e chiede a Toninelli di valutare la possibilità di rimuoverlo dall'incarico. Elencati problemi e criticità dello scalo*

CIVITAVECCHIA - Dopo quella relativa al caso Cfft-Rtc, il parlamentare di Fratelli d'Italia Fabio Rampelli ha presentato una nuova interrogazione a risposta scritta indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli. Questa volta al centro del documento c'è la gestione portuale targata Di Majo. Anzi, il vicepresidente della Camera chiede proprio al Ministro se non ritenga "necessario e urgente adottare le iniziative di competenza per provvedere alla revoca dell'incarico di presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale all'avvocato Francesco Maria Di Majo". E si chiede quali siano i titoli che hanno motivato l'affidamento dell'incarico all'attuale numero uno dell'ente e se questi siano stati opportunamente valutati. Perché questa volta a finire nel mirino è direttamente il presidente Di Majo, dal momento che "dal suo insediamento, avvenuto nel novembre del 2016, il porto di Civitavecchia è precipitato in una crisi occupazionale e dei traffici senza precedenti".

L'onorevole Rampelli ha elencato una serie di problemi e criticità, a partire proprio dalla vertenza legata allo scarico dei container, con richieste di risarcimento danni milionarie annunciate da entrambi i soggetti in causa. E poi la questione TotalErg, con il presidente Di Majo "che non è riuscito ad assolvere l'espresso mandato ricevuto dal proprio comitato di gestione per chiudere una trattativa con Totalerg spa e Raffineria di Roma Spa, e ha portato il bilancio dell'ente – si legge - al rischio di default tecnico, fatto che, ad avviso dell'interrogante, impedirà all'Autorità di sistema portuale di accedere al mutuo Bei di 195 milioni di euro destinato allo sviluppo del network".

C'è poi il problema legato ai rapporti tesi tra Pincio ed Authority, con l'ente portuale che "ha interrotto ogni rapporto con il Comune di Civitavecchia, appellando la sentenza del Tar – scrive Rampelli - che dava ragione all'ente locale sulla validità dell'accordo stipulato dal presidente Monti. È in atto la distruzione progressiva della Port Authority Security srl (PAS): la nomina dell'attuale amministratore unico della Pas è al vaglio della procura della Repubblica di Civitavecchia perché sulla procedura di selezione è stato presentato un esposto che contesta la partecipazione del presidente Di Majo alla commissione di valutazione, nonostante la sua incompatibilità, da lui smentita, in quanto alle selezioni partecipavano un dipendente dell'Adsp e uno della Pas. Sul bilancio della società – si legge ancora - pesano consulenze ed incarichi assegnati sotto la presidenza di Di Majo per centinaia di migliaia di euro, nonché i costi del direttore tecnico, il dottor Conte, assunto nel febbraio 2018 con uno stipendio di oltre 200 mila euro annui, e sul cui curriculum sono state rilevate criticità, e ora nominato anche amministratore unico della Pas con quella che appare all'interrogante una palese ed inaccettabile duplicazione di ruoli. Sarebbero state inoltre rilevate criticità sotto la presidenza Di Majo in merito all'affidamento di consulenze ed incarichi legali. L'opacità che, a giudizio dell'interrogante, sta connotando la gestione amministrativa dell'Adsp durante il mandato del presidente Di Majo, il default tecnico dell'ente e l'incremento del contenzioso amministrativo, non possono – secondo l'onorevole Rampelli - non configurare elementi di valutazione in ordine alla idoneità dell'Avvocato Di Majo a ricoprire l'incarico di presidente dell'Adsp".

## Napoli, scontro camalli-Authority La Cgil: «Ente da commissariare»

Simone Gallotti /GENOVA La battaglia sulle banchine di Napoli inizia oggi. Pietro Spirito, il presidente dell' Authority, porterà al tavolo di partenariato, davanti agli operatori portuali, le 100 pagine della bozza del piano organico porto che contengono un ultimatum preciso ai camalli partenopei: state sul mercato o vi trasformo in agenzia. «A questo punto sipo ne un' alternativa» scrive l' Authority nel piano: «Entro il mese di aprile 2019» dovranno essere «raggiunti accordi commerciali» con gli operatori «per poter assicurare la sostenibilità economica», altrimenti «l' Autorità di sistema portuale...procederà entro lo stesso mese a costituire...l' agenzia per il lavoro temporaneo».

«Siamo ad un bivio - spiega al Secolo XIX/TheMediTelgraph Pietro Spirito - O c' è sostenibilità e la Culp sta sul mercato, oppure dobbiamo prendere un' altra strada. La compagnia non può continuare perdere tra i 2 e i 300 mila euro l' anno: va inevitabilmente verso il fallimento e questo per il porto è ingestibile. Abbiamo bisogno di lavoro flessibile - continua Spirito - O i portuali acquisiscono la flessibilità necessaria o bisogna trarne le conseguenze». Mercato e flessibilità come nel caso delle richieste di

Gnv, la compagnia ferry della galassia di Gianluigi Aponte che «ha chiesto all' Autorità portuale di esercitare l' autoproduzione» è scritto nel piano del porto. «La risposta è stata quella di consentire l' avvio di questa legittima richiesta solo dopo la fine del mese di aprile del 2019». La stessa data dell' ultimatum alla compagnia per la trasformazione in agenzia: è il piano c' è già. Scrive la stessa Authority che la maggioranza delle azioni del nuovo soggetto sarà nelle mani dello stesso ente , ma «su base obbligatoria» dovranno partecipare anche tutti gli operatori del porto di Napoli. E i terminalisti non ci stanno: «Siamo indisponibili ad aderire alla costituzione dell' agenzia» è scritto in una nota che il rappresentante degli imprenditori portuali porterà oggi al tavolo di partenariato: piuttosto - scrive Pasquale Legora de Feo, uomo Msc e numero uno di Conateco il principale terminal di Napoli - si utilizzi il correttivo porti. «Ma non è possibile, non garantisce flessibilità - spiega Spirito -Abbiamo provato ad utilizzarlo, ma la compagnia ha inviato un piano che è irricevibile». Il fronte di guerra è però vasto: «C' è un ministero che dovrebbe commissariare questa Autorità di sistema - attacca Maurizio Colom bai - l' uomo del trasporto marittimo della Cgil-Perché se presidente e segretario contano di stravolgere le regole e le leggi, fanno un danno alla portualità nazionale: quello del lavoro è un mercato

## -segue

---

regolato, non è aperto. Quello è il porto dove Spirito ha autorizzato, in barba alla costituzione, la sostituzione di lavoratori in sciopero con altri lavoratori. In quel porto i dipendenti iscritti alla Cgil vengono licenziati da Conateco. Le regole non vengono rispettate, per questo il ministero dovrebbe commissariare l' Autorità».

-

# A Brindisi: Patroni Griffi sui sequestri

BRINDISI – “Siamo grati alla magistratura che ci ha permesso di approfondire alcune opacità del passato riguardo ad alcuni acquisti da parte di privati di beni demaniali”. Lo dichiara il presidente dell’Authority MAM Ugo Patroni Griffi in una nota, che così prosegue. “Per ciò che afferisce il sequestro riteniamo vi sia un equivoco relativo alla natura dell’Autorità di Sistema Portuale e i conseguenti procedimenti amministrativi per la realizzazione di opere portuali. Equivoco che auspichiamo venga al più presto chiarito”.

“L’impegno dell’AdSP MAM è di garantire l’efficienza del porto che potrebbe essere compromessa qualora alcune questioni di merito non venissero chiarite dagli Enti territoriali, soprattutto per quanto riguarda le opere di infrastrutturazione di security portuale, la cui inoperabilità potrebbe pregiudicare irreparabilmente i traffici. Si osserva che anche nella prospettiva, che non si condivide, degli Uffici comunali, le infrastrutture di security potrebbero e dovrebbero essere regolarizzate dall’Amministrazione comunale e a tal fine, nello spirito di collaborazione che ci ha sempre contraddistinto, invitiamo il sindaco a promuovere tutti quei provvedimenti idonei ad assicurare il mantenimento e la crescita dei traffici”.

## Porti: riprende bonifica, via 87 ordigni a Molfetta

BARI, 27 NOV - Da oggi nella città di Molfetta gli Artificieri del 11° Reggimento Guastatori di Foggia dell'Esercito Italiano ed i Palombari sub/eod del Comando Subacquei ed Incursori della Marina Militare (Comsubin) sono al lavoro per condurre operazioni tese alla rimozione subacquea e successiva distruzione di numerosi ordigni esplosivi a caricamento speciale, rinvenuti durante le attività di bonifica che hanno interessato il porto negli ultimi anni. L'intervento è stato richiesto dalla Prefettura di Bari sulla base dei ritrovamenti degli ordigni da parte di alcune ditte specializzate in tale settore. In totale saranno rimosse 83 bombe incendiarie ed 1 bomba al fosforo americana da 100 libbre, che erano state stoccate in mare in un'area di sicurezza individuata dalla competente Autorità Marittima. I Nuclei S.D.A.I (Sminamento Difesa Antimezzi Insidiosi) della Marina Militare, con sede a Taranto, hanno provveduto al recupero degli ordigni bellici rinvenuti sul fondale del mare di Molfetta per poi passarli in consegna ai colleghi dell'11° Reggimento Genio Guastatori dell'Esercito che hanno operato per la messa in sicurezza degli ordigni al fine di consentirne il trasporto e la distruzione presso una locale cava. Questi ordigni, a differenza di quelli di tipo convenzionale, - si sottolinea in una nota - "sono caricati di sostanze chimiche che innescano la loro reazione incendiaria solo quando vengono esposte all'ossigeno presente nell'atmosfera, per tale ragione, le attività di bonifica che si susseguiranno fino al mese di febbraio 2019, vedranno immergersi gli artificieri subacquei della Marina, in forza al Nucleo SDAI per prelevare dal fondo i diversi ordigni a caricamento speciale e consegnarli in superficie agli artificieri dell'Esercito, attraverso dei contenitori allagati allo scopo di impedirne il contatto con l'atmosfera". (ANSA).

# Gazzetta del Mezzogiorno

---

BRINDISI - Un incontro tecnico per fare il punto sulla situazione dopo il sequestro dei 12 varchi doganali ed altre strutture dell'Autorità portuale di sistema del Mar Adriatico Meridionale e le misure allo studio per salvaguardare la security e l'operatività del porto di Brindisi, è stata convocata per domani dal prefetto Valerio Valenti. La preoccupazione espressa dal presidente Ugo Patroni Griffi, il giorno dell'apposizione dei sigilli da parte della Guardia di finanza su disposizione della Procura della Repubblica, circa l'operatività e la sicurezza dello scalo sono condivise dall'Autorità di Governo che segue con attenzione l'evolversi della complicata vicenda.

## PUBBLICITÀ

### [inRead invented by Teads](#)

Ieri intanto l'Autorità marittima - il comandante della Capitaneria di porto Giovanni Canu - ha convocato una nuova riunione del Comitato per la security portuale al quale hanno preso parte i rappresentanti di Vigili del fuoco, Polizia di frontiera, Guardia di finanza, Agenzia delle dogane, per evitare che gli effetti del sequestro possano riverberarsi in maniera negativa sulla «vita dello scalo» valutando delle misure alternative che, pur rispettando le disposizioni della Magistratura, possano consentire in maniera più agevole il lavoro di quanti sono deputati in particolare a garantire la security del porto. Sebbene il sequestro dei 12 varchi non inibisca l'ingresso e l'uscita dal porto, da circa una settimana gli addetti alla sicurezza - guardie giurate e forze dell'ordine -, che fino a prima del sequestro lavoravano nei «gabbionetti» nei pressi degli ingressi dello scalo, sono temporaneamente costretti a presidiarli - sia di giorno che di notte - dall'interno delle loro auto, in cui trovano riparo nei giorni, come gli ultimi, di pioggia e freddo.

E l'inverno è ormai alle porte. Per superare questi disagi, di non poco conto, le strutture dell'Authority sono a lavoro per realizzare un piano che possa incontrare il favore della Procura. Allo studio, in maniera condivisa anche con la struttura Urbanistica del Comune, vi sarebbe tra le ipotesi anche un Piano di collocazione di nuove strutture per alleviare i disagi degli operatori della sicurezza. Tra le idee al vaglio vi sarebbe quella del posizionamento di camper o shelter all'interno dei quali gli operatori potrebbero trovare riparo. Ovviamente si tratterebbe di soluzioni temporanee che dovranno essere condivise con i vari «attori» del porto e che dovranno ottenere il placet della Procura. Nell'ambito del procedimento sono cinque gli indagati in con altre 2 persone non identificate. Si tratta di Gianluca Fischetto (direttore dei lavori di ampliamento della strada); Francesco Di Leverano (direttore del Dipartimento tecnico dell'Autorità di sistema portuale e Responsabile unico del procedimento - Rup - incaricato della verifica della regolare esecuzione dei lavori); Gaetano Giordano (imprenditore); Antonella Antonazzo (incaricata per il monitoraggio archeologico) e Antonio Iaia (collaudatore tecnico amministrativo delle opere).

## Porti: M5s, approvata l'Autorità di sistema dello Stretto

Emendamento passato in Commissione al Senato, ora è in Aula

CATANIA, 27 NOV - "Oggi abbiamo mantenuto un'altra promessa: la sedicesima Autorità di sistema portuale dello Stretto, che comprende Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, si farà". Lo afferma il M5s annunciando che "l'emendamento che prevede la sua istituzione, è stato approvato dalla Commissione al Senato".

"Ieri sera - spiega la senatrice Barbara Floridia - ha ottenuto il benestare della Commissione e adesso è approdato in Aula. E' un importante risultato, non solo per Messina, che per lungo tempo ha combattuto con noi, ma anche per Milazzo e per tutta l'intera area dello Stretto che, da questa scelta, uscirà rafforzata per la continuità territoriale e vedrà unite, sotto uno stesso organismo, le coste della Calabria e della Sicilia".

La collega reggina Federica Dieni sottolinea come la nuova Autorità di Sistema "potrà finalmente operare in sinergia, per offrire una vera continuità territoriale tra le sponde dello Stretto, dove attualmente i cittadini che intendono spostarsi devono affrontare difficoltà inconcepibili per un Paese moderno.

Finalmente - aggiunge - grazie a questa impostazione, potranno essere valorizzati anche quei porti calabresi che per lungo periodo, a causa dello scarso interesse dimostrato negli anni, hanno visto frustrate le loro potenzialità".

"Questa è la dimostrazione che le nostre parole non sono mai state solo vane promesse", commenta il deputato Francesco D'Uva.

## Nasce l' Autorità dello Stretto

*Messina e Milazzo con Reggio e Villa. Toninelli: impegno mantenuto*

Messina «Lo avevamo promesso e ora è realtà: con un emendamento approvato al dl Fisco in Senato viene creata la XVI Autorità di sistema portuale dello Stretto. L' obiettivo è valorizzare le peculiarità economiche del territorio e garantire un trasporto adeguato tra Calabria e Sicilia». Habemus Authority. Alle 9,31 il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli dà il buon giorno a Messina e Milazzo: i nostri porti manterranno la propria autonomia insieme con quelli di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni. L' impegno assunto dal Governo nazionale, in questo caso, è stato mantenuto e ha trovato una sponda nella Commissione Trasporti di Palazzo Madama. Ora il più dovrebbe essere fatto, anche se bisogna aspettare il voto definitivo del Parlamento. Si sta per chiudere, dunque, anche in via ufficiale, la lunga e tormentata vicenda iniziata nella primavera del 2014 e culminata poi con la riforma dei porti targata Delrio che prevedeva l' accorpamento di Messina a Gioia Tauro.

Lucio D' AmicoPag. 25.

## Nasce la XVI Autorità portuale

*Il ministro Toninelli e la deputazione 5Stelle: «Impegni rispettati»*

Lucio D' Amico «Lo avevamo promesso e ora è realtà: con un emendamento approvato al dl Fisco in Senato viene creata la XVI Autorità di sistema portuale dello Stretto. L' obiettivo è valorizzare le peculiarità economiche del territorio e garantire un trasporto adeguato tra Calabria e Sicilia». Habemus Authority.

Alle 9,31 il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli dà il buon giorno a Messina e Milazzo: i nostri porti manterranno la propria autonomia insieme con quelli di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni. L' impegno assunto dal Governo nazionale, in questo caso, è stato mantenuto e ha trovato una sponda nella Commissione Trasporti di Palazzo Madama. Ora il più dovrebbe essere fatto, anche se bisogna aspettare il voto definitivo del Parlamento.

Si sta per chiudere, dunque, anche in via ufficiale, la lunga e tormentata vicenda iniziata nella primavera del 2014, allorché l' allora ministro Maurizio Lupi annunciava le linee guida della nuova riforma della portualità e della logistica italiana. Ardita, ma certamente coerente, la sua proposta: smantellare il sistema delle vecchie Autorità portuali e creare otto grandi Poli, sul modello dell' accorpamento avvenuto su scala europea (ad

esempio, Copenaghe e Malmoe, cioè Danimarca e Svezia, fanno parte di un' unica Autorità). Ma lo spirito originario della riforma ben presto è stato vanificato e con il decreto Madia-Delrio è venuto fuori un pasticcio, che avrebbe penalizzato Messina più di tutte le altre Città metropolitane sedi di porti.

Esultano i portavoce messinesi del movimento Cinque Stelle al Senato e alla Camera. «L' emendamento ha ottenuto il benestare della Commissione al Senato e adesso è approdato in Aula - afferma Barbara Floridia -, è un importante risultato, non solo per la nostra città, che per lungo tempo ha combattuto con noi, ma anche per Milazzo e per l' intera area dello Stretto che, da questa scelta, uscirà rafforzata per la continuità territoriale e vedrà unite, sotto uno stesso organismo, le coste della Calabria e della Sicilia». Lo stesso concetto, quello della continuità territoriale, viene evidenziato dalla parlamentare reggina Federica Dieni: «La nuova Autorità di sistema potrà finalmente operare in sinergia, al fine di offrire una vera continuità territoriale tra le sponde dello Stretto, dove attualmente i cittadini che intendono spostarsi devono affrontare difficoltà inconcepibili per un Paese moderno.

Finalmente, grazie a questa impostazione, potranno essere valorizzati anche quei porti calabresi che per lungo periodo, a causa dello scarso interesse dimostrato negli anni, hanno visto frustrate le loro

## -segue

---

potenzialità».

E Francesco D' Uva ricorda come sin dall' inizio lui personalmente, e tutto il movimento, hanno "sposato" la battaglia per l' **Autorità** dello Stretto e per evitare l' accorpamento di **Messina** e Milazzo a Gioia Tauro, « un' **Authority** deputata a gestire 10 porti con caratteristiche e necessità estremamente differenti tra di loro. Questa è la dimostrazione che le nostre parole non sono mai state solo vane promesse - commenta D' Uva, capogruppo alla Camera dei 5Stelle -, abbiamo portato a Roma le istanze dell' area dello Stretto quando ancora sedevamo ai banchi dell' opposizione e non ci siamo mai stancati di dire che avremmo dato il massimo affinché questa venisse realizzata. Adesso che siamo al Governo continuiamo a dimostrare che non prendiamo in giro i cittadini né la fiducia che hanno riposto in noi: realizziamo le promesse perché crediamo in quello che diciamo e lo portiamo a compimento».

Il commento La vittoria dello Stretto Si può e si deve ripartire da questo importante passo avanti che sta per essere compiuto in Parlamento. Non è la vittoria del campanilismo e neppure la logica della gretta chiusura in piccoli recinti scollegati dal resto del mondo. La XVI **Autorità** italiana è solo il giusto riconoscimento all' esistenza di un sistema **portuale** che già oggi è tra i più importanti del Paese ma che, in prospettiva, può diventare uno dei motori di rilancio dell' economia **messinese**, siciliana e calabrese. **Messina**, Milazzo, Villa e Reggio sono le quattro facce di una stessa medaglia, quella dove si rispecchia lo Stretto, crocevia del Mediterraneo, piccola grande "regione" di un Sud che o si rassegna a morire o cerca in qualche modo di reagire. I numeri dei porti di **Messina** e di Milazzo, elencati infinite volte dal nostro giornale, sono molto più consistenti e rilevanti rispetto a tanti altri porti che erano stati scelti come sedi autonome di **Authority**. L' idea dell' accorpamento e della nascita dei grandi Poli **portuali** ci aveva convinto qualche anno fa, perché forse era l' unico modo per combattere la debolezza del "sistema Italia" rispetto alle tremende sfide concorrenziali dei porti di tutto il mondo. Ma quando la riforma è stata annacquata, quando è diventata un tavolo di "Risiko" dove chi diceva di avere più "armate" conquistava territori e gli altri dovevano solo subire, quando le regioni del Nord hanno dettato legge, allora no.

Abbiamo reagito. Sembrava una battaglia ormai persa. E invece ora può essere l' inizio di una nuova stagione. I.d.

## La nuova Autorità portuale dello Stretto è realtà

L' emendamento presentato dal Governo è stato approvato al Senato: così si è dato l' ok definitivo al progetto di costituzione della nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto. Ne faranno parte gli scali di Reggio, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo e Tremestieri. Smembrato il sistema portuale calabrese che sarà formato adesso dai porti di Gioia Tauro, Corigliano, Vibo Valentia, Palmi e Crotona.  
Pagina 25.

## Il porto sempre più verso l' Authority dello Stretto

Altro passo, forse decisivo, verso la nascita della 16. **Autorità Portuale**.

Ieri l' Aula del Senato ha esaminato l' emendamento al Decreto Fiscale che in commissione ha ottenuto l' ok e inerente proprio la costituzione del nuovo organismo: l' **Authority** dello Stretto. Ne faranno parte, come era stato annunciato a settembre scorso dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, gli scali di **Messina**, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Resteranno, invece, nell' **Authority** del Mar Tirreno e dello Ionio, i porti di Gioia Tauro, Palmi, Vibo Valentia, Corigliano e Crotona. Il progetto sposato dal nuovo Governo targato Movimento Cinque Stelle e Lega prende sempre più forma e arriverà a conclusione definitiva entro la fine dell' anno entro quando dovrà essere convertito in legge il Decreto Fiscale. Rivoluzionato il sistema portuale ideato dal precedente ministro Graziano Delrio che aveva istituito una maxi **Authority** che univa i tre porti siciliani con la Calabria. Riforma questa, però, rimasta inattuata per la forte resistenza della sponda siciliana al progetto.

Il ministro Toninelli su Twitter afferma «Lo avevamo promesso e ora è realtà, creata l' **Autorità di Sistema portuale dello Stretto**».

Esultano ovviamente di questo definitivo via libera i deputati pentastellati. «L' emendamento - spiega la senatrice Barbara Floridia - ha ottenuto il benestare della Commissione e adesso è approdato in Aula. È un importante risultato, non solo per **Messina**, che per lungo tempo ha combattuto con noi, ma anche per Milazzo e per tutta l' intera area dello Stretto che, da questa scelta, uscirà rafforzata per la continuità territoriale e vedrà unite, sotto uno stesso organismo, le coste della Calabria e della Sicilia».

La deputata reggina Federica Dieni sottolinea come la nuova autorità di sistema «potrà finalmente operare in sinergia, per offrire una vera continuità territoriale tra le sponde dello Stretto, dove attualmente i cittadini che intendono spostarsi devono affrontare difficoltà inconcepibili per un Paese moderno. Finalmente - aggiunge - grazie a questa impostazione, potranno essere valorizzati anche quei porti calabresi che per lungo periodo, a causa dello scarso interesse dimostrato negli anni, hanno visto frustrate le loro potenzialità».

«Questa è la dimostrazione che le nostre parole non sono mai state solo vane promesse», ha commentato il deputato Francesco D' Uva.

Il ministro Toninelli: «Lo avevamo promesso e ora è realtà»

## Decreto fiscale, arriva la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto

Saltano le novità in materia di concessioni autostradali, arriva la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto. Il relatore al decreto fiscale, Emiliano Fenu (M5S) ha infatti ritirato ieri in serata un suo emendamento che prevedeva che i concessionari continuassero a investire nella sicurezza delle infrastrutture anche a concessione scaduta mentre è stata approvata un'altra proposta del relatore sui porti. Si prevede, in questo caso, la separazione dell'autorità dello Stretto dall'autorità portuale dei mari Tirreno Mediterraneo e Ionio, che coinvolge quindi ora i porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia. Reggio Calabria e Villa San Giovanni passano invece sotto la nuova autorità, che comprende anche Messina e Milazzo Tremestieri.

## Nuova Autorità portuale dello Stretto, arriva l'ok dalla Commissione al Senato

«Oggi abbiamo mantenuto un'altra promessa la sedicesima Autorità di sistema portuale dello Stretto, che comprende Messina Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria si farà». Lo afferma il M5s annunciando che «l'emendamento che prevede la sua istituzione è stato approvato dalla Commissione al Senato». «Ieri sera - spiega la senatrice Barbara Floridia - ha ottenuto il benestare della Commissione e adesso è approdato in Aula. È un importante risultato, non solo per Messina, che per lungo tempo ha combattuto con noi, ma anche per Milazzo e per tutta l'intera area dello Stretto che, da questa scelta uscirà rafforzata per la continuità territoriale e vedrà unite, sotto uno stesso organismo, le coste della Calabria e della Sicilia». La collega reggina Federica Dieni sottolinea come la nuova Autorità di Sistema «potrà finalmente operare in sinergia, per offrire una vera continuità territoriale tra le sponde dello Stretto, dove attualmente i cittadini che intendono spostarsi devono affrontare difficoltà inconcepibili per un Paese moderno».

«Finalmente - aggiunge - grazie a questa impostazione, potranno essere valorizzati anche quei porti calabresi che per lungo periodo, a causa dello scarso interesse dimostrato negli anni, hanno visto frustrate le loro potenzialità». «Questa è la dimostrazione che le nostre parole non sono mai state solo vane promesse», commenta il deputato Francesco D'Uva. © Riproduzione riservata.

### Gli scali siciliani disertano il convegno di Bari: "Al sud Assoportri non ha un ruolo"

Le due AdSP dell'isola ritengono che la funzione dell'associazione nazionale sia diventata "solo formale e autoreferenziale"

Al convegno Assoportri sulla portualità del Mezzogiorno, [in programma il 3 dicembre a Bari](#), ci saranno tutti. O quasi. Tra le Authority mancheranno infatti quelle siciliane e non è un caso. In un comunicato congiunto, le due AdSP Occidentale e Orientale dell'isola chiariscono i motivi di un'assenza annunciata partendo da un interrogativo strumentale: "Linea strategica per la portualità del sud?", si chiedono, riferendosi al tema del dibattito. E poi si rispondono: "Ma se Assoportri non è riuscita a definire una pianificazione complessiva per gli scali del Mezzogiorno in associazione, ci chiediamo come possa farlo a livello nazionale. Questo l'interrogativo all'origine della decisione assunta dalle due Autorità di Sistema della Sicilia e dall'Autorità Portuale di Messina di disertare il convegno organizzato a Bari dall'associazione nazionale sul tema dello sviluppo e del recupero dei porti del Mezzogiorno. Una scelta non sorprendente, ma che certo sancisce e consolida la frattura esistente e già sfociata nelle dimissioni da Assoportri dei due presidenti delle AdSP siciliane e del commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina".

"Il convegno di Bari – insistono le due Authority –, che dovrebbe focalizzare l'attenzione sull'intera portualità del Mezzogiorno, è destinato a confermare e a sancire la totale incapacità di Assoportri di essere protagonista in un ruolo che dovrebbe essere istituzionale e che è invece diventato solo formale e autoreferenziale".

Secondo i porti siciliani, affrontare il tema complessivo della portualità del Mezzogiorno travolta da una crisi senza precedenti, non compiendo uno sforzo di comprensione e di ascolto delle esigenze e delle priorità della Sicilia, significa confermare i dubbi crescenti sull'utilità stessa di Assoportri, anche e specialmente nel confronto con il governo che al convegno sulla portualità del Mezzogiorno si troverà, laddove dovesse partecipare con suoi autorevoli esponenti, senza le tre Autorità siciliane.

## I porti siciliani negano il ruolo di Assoportori sulla portualità del Sud

**Bari, 27 novembre 2018** – Linea strategica per la portualità del sud? Ma se Assoportori non è riuscita a definire una pianificazione complessiva per gli scali del Mezzogiorno in associazione, ci chiediamo come possa farlo a livello nazionale. Questo l'interrogativo all'origine della decisione assunta dalle due Autorità di Sistema della Sicilia e dall'Autorità Portuale di Messina di disertare il convegno organizzato a Bari dall'Associazione nazionale sul tema dello sviluppo e del recupero dei porti del Mezzogiorno. Una scelta non sorprendente, ma che certo sancisce e consolida la frattura esistente e già sfociata nelle dimissioni da Assoportori dei due presidenti delle AdSP siciliane e del commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina.

Il convegno di Bari, che dovrebbe focalizzare l'attenzione sull'intera portualità del Mezzogiorno, è destinato a confermare e a sancire la totale incapacità di Assoportori di essere protagonista in un ruolo che dovrebbe essere istituzionale e che è invece diventato "solo formale e autoreferenziale".

Secondo i porti siciliani, affrontare il tema complessivo della portualità del Mezzogiorno travolta da una crisi senza precedenti, non compiendo uno sforzo di comprensione e di ascolto delle esigenze e delle priorità della Sicilia, significa confermare i dubbi crescenti sull'utilità stessa di Assoportori, anche e specialmente nel confronto con il governo che al convegno sulla portualità del Mezzogiorno si troverà, laddove dovesse partecipare con suoi autorevoli esponenti, senza le tre Autorità siciliane.

# Informare

---

## **Le tre authority portuali siciliane deserteranno il convegno sui porti del Mezzogiorno organizzato da Assoport**

*Le tre entità denunciano che l'associazione è incapace di essere protagonista in un ruolo che dovrebbe essere istituzionale e che è invece diventato "solo formale e autoreferenziale"*

Le due Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e Occidentale e l'Autorità Portuale di Messina hanno annunciato la decisione di disertare il convegno sul tema dello sviluppo e del recupero dei porti del Mezzogiorno che è stato organizzato a Bari dall'Associazione dei Porti Italiani (Assoport), l'organizzazione che rappresenta le authority portuali italiane, che si terrà il prossimo 3 dicembre ( ~~infatti ARE~~ del 22 novembre 2018).

I tre enti portuali siciliani, i cui due presidenti e il commissario straordinario che li guidano hanno già dato le dimissioni dall'associazione, hanno motivato la decisione evidenziando che Assoport non essendo «riuscita a definire una pianificazione complessiva per gli scali del Mezzogiorno in associazione», non si vede «come possa farlo a livello nazionale».

Secondo le tre authority siciliane, «il convegno di Bari, che dovrebbe focalizzare l'attenzione sull'intera portualità del Mezzogiorno, è destinato a confermare e a sancire la totale incapacità di Assoport di essere protagonista in un ruolo che dovrebbe essere istituzionale e che è invece diventato "solo formale e autoreferenziale"».

Per i tre enti siciliani, «affrontare il tema complessivo della portualità del Mezzogiorno travolta da una crisi senza precedenti, non compiendo uno sforzo di comprensione e di ascolto delle esigenze e delle priorità della Sicilia, significa confermare i dubbi crescenti sull'utilità stessa di Assoport, anche e specialmente nel confronto con il governo che al convegno sulla portualità del Mezzogiorno si troverà, laddove dovesse partecipare con suoi autorevoli esponenti, senza le tre autorità siciliane».

## Zona economica speciale della Sardegna: presto l'ufficializzazione

La Giunta ha approvato il Piano strategico, al Governo per il via libera finale

Zona economica speciale della Sardegna: da quanto dichiarato nel corso della conferenza stampa di oggi per la presentazione del [Piano strategico della Zes](#), la sua istituzione potrebbe diventare ufficiale entro la fine del 2018. La Giunta ha infatti approvato il Piano che è già sul tavolo del Governo per il via libera finale.

L'annuncio è stato dato dal Governatore della Sardegna Francesco Pigliaru, insieme dell'assessore alla Programmazione, Raffaele Paci e al presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Massimo Deiana e determinerà su 2.770 ettari di aree collegate alle zone portuali un sistema di semplificazioni amministrative e vantaggi fiscali (credito di imposta fino a 50 milioni di euro), tali da favorire lo sviluppo di imprese già insediate e da attrarne di nuove.

Ad essere coinvolti saranno i porti di Cagliari, Portovesme, Oristano, Porto Torres, Olbia e Tortolì-Arbatax, con le rispettive zone retroportuali, e il porto del capoluogo sardo sarà utilizzato come pilastro centrale del progetto, novità questa rispetto alle altre regioni visto che la Sardegna ha scelto di istituire un'unica grande Zes mettendo in rete i sei porti con aree retroportuali, per fare della sinergia un vero punto di forza. A gestirli ci penserà un Comitato di gestione presieduto dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale. Oltre ad un efficiente strumento di marketing territoriale dall'elevato impatto economico, le Zes sarde offriranno soprattutto i vantaggi a livello di semplificazione amministrativa.

“Avere la Zes mette la Sardegna nelle condizioni di poter competere ad armi pari con tutti i nostri principali concorrenti che stanno nel Mediterraneo” ha spiegato Massimo Deiana.

“Le zone economiche speciali, che ormai sono diverse centinaia in tutto il mondo, nascono per rilanciare il sistema portuale e tutta l'economia che possono generare. Non averle è senza dubbio un ostacolo alle potenzialità di sviluppo, perché le parti del mondo in cui il commercio e gli scambi sono particolarmente rifioriti sono proprio quelli in cui esistono le Zes, strumento molto forte ed efficace. Per gestirle la legge prevede un organismo molto snello, un Comitato d'indirizzo composto da 4 persone che rappresentano Regione, Autorità portuale, ministero dei trasporti e presidenza del Consiglio dei ministri. In più, nel nostro piano strategico, abbiamo deciso di prevedere un ulteriore organismo, che abbiamo chiamato Cabina di regia, un tavolo permanente consultivo in cui possono costantemente raccordarsi e confrontarsi tutti i soggetti interessati. La gestione sarà il più possibile rapida e snella, per rispondere alle esigenze delle imprese che, prima di tutto, ci chiedono rapidità e semplificazione burocratica”.