



# INDICE



## Dai porti:

### Genova:

"...Senza il Morandi ogni anno si perdono 784 milioni di euro..." (Il Secolo XIX)

"...Così il Nord Ovest punta al riscatto..." (Il Secolo XIX)

### Livorno:

"...La storiaccia dei bacini si avvia a conclusione..." (Messaggero Marittimo)

"...Stop alla concorrenza tra i porti..." (Il Telegrafo)

"...Cilp lascia la storica sede del Palazzo dei portuali..." (Il Telegrafo)

### Civitavecchia:

"...Giornata del Mare a Civitavecchia..." (Informazioni Marittime)

"...Di Majo indagato e il MIT manda l'ispezione..." (Civonline)

### Bari:

"...Whistleblowing: servizio interno per l'AdSp MAM..." (Messaggero Marittimo)

### I porti siciliani:

"...Nasce l'Authority dello Stretto..." (The Medi Telegraph, Normanno, Ilcittadinodimessina.it, Gazzetta del Sud)

"...Il convegno di Assoporti è inutile..." (The Medi Telegraph)

"...Terminal e teatro: i cantieri imminenti..." (Gazzetta del Sud)

**Assoporti**  
Associazione Porti Italiani

Data  
29 NOVEMBRE 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE

---



**Notizie dai porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

# Senza il Morandi ogni anno si perdono 784 milioni di euro

IL CASO

GENOVA

**L**a quantificazione economica dei danni causati dal crollo di Ponte Morandi è devastante. Per l'intero Nord-Ovest ma in particolare per il mondo industriale genovese che ieri, durante l'assemblea annuale di Confindustria Genova che si è tenuta nello stabilimento di Cornigliano di Ansaldo Energia, ha voluto sottolineare le enormi perdite subite e previste per i mesi futuri dal tessuto produttivo.

Per ogni anno che passerà fino alla ricostruzione del viadotto, a Genova ci sarà una perdita di valore pari a 178 milioni di euro per le attività portuali e logistiche e di 54 milioni per le attività industriali. Ma il danno si stima anche in extra-costi per il personale dipendente fino a 68 milioni di euro, mentre l'impatto economico a carico dei genovesi sarà di 64 milioni sugli spostamenti casa-lavoro e per 27 milioni di euro sulla riduzione dei consumi. L'impatto indiretto sul Pil di tutto il Nord-Ovest, invece, equivale a 784 milioni di euro l'anno (di cui 117 milioni sulle attività turistiche).

Il presidente degli industriali genovesi, Giovanni Mondini, prendendo spunto dalla ricostruzione del ponte ha poi affrontato il tema delle infrastrutture, ricordando con quanta lentezza progetti di questo tipo vengono spesso

portati avanti in Italia. «Per realizzare opere sopra i 100 milioni di euro ci vogliono in media sedici anni», ha sottolineato. E poi ancora: «In Italia c'è un'ideologia anti-industria che va sconfitta». «Senza considerare che spesso - ha aggiunto - ogni nuovo governo mette in discussione le decisioni prese dai suoi predecessori e così facendo le opere non vanno avanti». E proprio in riferimento alle recenti azioni dell'esecutivo gialloverde, Mondini ha assicurato che «di queste analisi costibenefici, su infrastrutture come Terzo valico e Gronda, non sentivamo proprio la mancanza visto che sono del tutto inutili». Sull'importanza del via libera sulla Gronda, è intervenuto anche il governatore della Regione Liguria. «Aspetto di sapere dal governo - ha detto - cosa si intende fare con un'opera fondamentale per il territorio. È un'infrastruttura che ha avuto una gestazione di dieci anni - ha sottolineato Giovanni Toti - e che oggi deve correre con grande velocità, visto che siamo pronti con il progetto esecutivo che può essere cantierato». Secondo Toti, il governo ha fatto bene a dare il via libera «sul Terzo valico, che a questo punto spero sia irrevocabile».

Sempre in tema di grandi infrastrutture, il governatore ha poi ricordato che «Terzo valico, diga del porto di Genova, Gronda, Pedemontane, Tav, Alta velocità ferroviaria Napoli-Bari, e cito solo alcune delle opere che potrebbero essere cantierate domani, so-

no un pezzo fondamentale del futuro e del progresso dell'Italia».

La ricostruzione del viadotto sul torrente Polcevera «non è una questione dei genovesi ma una grande questione italiana», il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, durante l'assemblea degli industriali genovesi lo ha ribadito più volte. «Con il Morandi - ha spiegato - ci giochiamo la credibilità del Paese in relazione a quanto tempo realizziamo il ponte». E poi ancora: «Si sta molto dibattendo sulle colpe e sulle ansie, poco sui tempi. Penso che la politica debba trovare soluzioni, non colpe», ha sottolineato. Boccia è anche intervenuto sul capitolo che riguarda l'affidamento dei lavori per la ricostruzione. «Il commissario - ha spiegato - deve scegliere l'opera migliore nell'interesse dell'Italia e di Genova: il punto è fare quanto prima il ponte e cominciare a dare un messaggio al mondo. Questa città ha avuto un disagio rilevante ma non deve essere percepita nel mondo come una negatività. Genova ha bisogno di attrarre turisti: l'Acquario ha bisogno di persone, la città è bellissima», ha sottolineato prima di lanciare una proposta agli associati affinché intervengano a sostegno di Genova: «Inviteremo tutte le nostre aziende a comprare un biglietto unico per vedere Palazzo Ducale e l'Acquario. Così potranno invitare i loro collaboratori e clienti a venire a Genova». —

M.D.A. - SI. GAL.

**784 milioni di euro**

l'impatto indiretto sul Pil di tutto il Nord Ovest (di questi 117 milioni su attività turistiche)

**422 milioni di euro**

i danni diretti e indiretti quantificati dalle imprese liguri

**178 milioni di euro**

le perdite annuali di valore aggiunto per attività portuali e logistiche genovesi

**54 milioni di euro**

le perdite annuali di valore aggiunto per le attività industriali di Genova

**68 milioni di euro**

gli extra costi annuali per il personale dipendente delle aziende genovesi

**64 milioni di euro**

l'impatto economico annuale a carico dei genovesi sugli spostamenti casa-lavoro

**27 milioni di euro**

la quantificazione economica sulla riduzione annuale dei consumi a Genova

Fonte: Confindustria Genova

Simone Gallotti  
Matteo Dell'Antico / GENOVA

Il Pil più alto d'Europa, con una dimensione più umana rispetto alle grandi città americane («L'area urbana di Minneapolis è più grande» è il paragone del sindaco di Genova Marco Bucci) e delle megalopoli cinesi. È la forza del Nord Ovest che ieri nell'assemblea degli industriali genovesi, ha siglato un patto su aziende, infrastrutture e politica. «Non sono mai stato secessionista, ma serve autonomia»: è il governatore piemontese Chiamparino a voler accelerare il piano della cabina di regia che aveva siglato con i vicini di regione Giovanni Toti (Liguria) e Roberto Maroni (Lombardia), un paio di anni fa, sollecitato sul palco dalle domande del direttore de La Stampa e direttore editoriale di *Can*, Maurizio Molinari.

Ora qualcosa è cambiato: nel capannone di Ansaldo Energia a pochi chilometri da quello che è rimasto in piedi del Ponte Morandi, il successore di Maroni, Attilio Fontana non c'era, ma i due colleghi lo hanno chiamato in causa:

«Tocca a lui adesso convocare il prossimo incontro» scherza Toti, ma si aspetta seriamente che il tavolo arrivi presto. In ballo c'è il coordinamento della macro regione del Nord Ovest: «Non penso a una struttura amministrativa con poltrone da piazzare. Quanto a riunioni, magari periodiche, tra i nostri assessori su diversi temi» spiega Chiamparino. In cima alla lista strategica delle tre regioni ci sono le infrastrutture, per la Liguria i porti: «Così sulla richiesta di autonomia al governo sono ottimista. Poi, che il governo lasci i 5 miliardi di gettito Iva generati dai porti nelle mani della Regione, la vedo difficile». Ma se a Roma al tavolo di contrattazione partecipano tre presidenti, le chances aumentano. E il piano è pronto: «Penso al coordinamento che possiamo fare sugli aeroporti delle tre regioni e al turismo» specifica Chiamparino.

# Infrastrutture, porti e imprese: così il Nord Ovest punta al riscatto

ANCHE BRUXELLES NEL MIRINO

Le grandi opere rimangono però il tema portante della grande alleanza. E gli imprenditori spingono. Il Pil del Nord Ovest senza infrastrutture rischia grosso: colpa del

crollato del Morandi che costa 784 milioni all'anno di impatto sull'economia dell'area, secondo i dati diffusi da Confindustria Genova. E poi c'è il pericolo delle occasioni mancate: «Se avessimo le infrastrutture della Germania - spiega Carlo Bonomi, il numero uno di Assolombarda - il nostro export potrebbe crescere anche del 70% e la "bolletta" della logistica per le nostre aziende sarebbe più leggera di 3 miliardi». In discussione in Lombardia c'è la Pedemontana, in Piemonte la Torino-Lione: «Sulla direttrice francese il traffico ferroviario è solo l'8%, il resto viaggia su camion - spiega Dario Gallina, il presidente dell'unione industriali di Torino - Dobbiamo ribaltare questi numeri come hanno fatto in Svizzera». Per questo l'analisi costi-benefici che sta eseguendo il ministero di Danilo Toninelli viene smontata dagli imprenditori: «Non si può giudicare un'opera guardando i dati del 2008 - attacca Bonomi - Bisogna guardare al futuro». «L'esame del Mit non può mettere in discussione un'opera come il Terzo valico che ormai non si può più

fermare» dice Giovanni Mondini, il padrone di casa, numero uno degli industriali genovesi, anche perché bisogna recuperare quei 600 mila contenitori che dal Nord Italia partono verso Rotterdam per raggiungere via mare gli altri mercati, invece di scendere nei porti liguri» dice Bonomi che cita il «modello greco»: «Come è stato fatto per il porto del Pireo che quando è stato privatizzato e ceduto ai cinesi è cresciuto del 300%». È la partnership tra pubblico e privato la strada che gli industriali vogliono percorrere anche sul fronte dei finanziamenti per la realizzazione delle infrastrutture.

I FONDI MANCATI

Gli investimenti sulle infrastrutture sono calati drasticamente: «Dieci anni fa investivamo il 3,2% del Pil sulle infrastrutture. Oggi siamo solo

al 2%» dice Bonomi e per questo il leader degli industriali lombardi elenca le occasioni perdute sul fronte europeo: «L'Europa non è solo matrigna: ci sono 44 miliardi di euro in Italia per i trasporti: ne abbiamo spesi pochissimi. Poi altri 24 miliardi dai fondi Cef e 750 miliardi dal Ten-T». Un tesoretto spesso già disponibile e non sfruttato: «Per questo chiedo ai governatori di intercettare quei fondi». La ricetta di Bocca punta invece sulle politiche economiche nazionali: «Invece che spostare gli investimenti basterebbe spostare la manovra di due mesi per realizzare una grande opera infrastrutturale, perché 18 miliardi diviso dodici mesi sono un miliardo e mezzo, e si può realizzare una grande opera infrastrutturale per il Paese, alla faccia degli sprechi». —

## Stop alla concorrenza tra i porti Federmanager rilancia: fare sistema

*Livorno, La Spezia, Genova e Civitavecchia a confronto*

**L'OBIETTIVO** che la Federmanager livornese si pone, con il convegno indetto per venerdì 7 dicembre in Fortezza Vecchia, sembra – almeno a parole – logico e anche semplice: far fare 'sistema' ai quattro principali sistemi portuali del Tirreno e del mar Ligure. Una mattinata divisa in due tavole rotonde tematiche: la prima sui 'truffici portuali', tra le 9,50 e le 11,30, la seconda sul 'crociere Autostrade del mare' a seguire. Sono previste le conclusioni del viceministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi, che sta cercando di trovare alcune ore libere per il convegno, nella propria impegnatissima agenda.

Un 'sistema dei sistemi' dunque. Lungi dal voler proporre l'impossibile, Federmanager, con il suo presidente livornese Claudio Tonci e i colleghi liguri e romano, puntano su quelli che possono essere i temi condivisibili sia a Livorno che a La Spezia, Genova e Civitavecchia: per non innescare guerre al massacro specie sulla infrastrutture, nell'ambito di un mare, quello occidentale della penisola. «Nessuno vuole impedire la concorrenza tra operatori dei vari sistemi – sottolinea Gabriele Gargiulo, dirigente di palazzo Rosciano e riferimento principale per il convegno – ma tra istituzioni portuali, territori e ministero di riferimento si possono incrementare le forme di sinergia più utili a tutti, per evitare che tutti chiedano tut-



**ATTESO** Il viceministro alle infrastrutture e ai trasporti Edoardo Rixi

**OSPITE**  
**Atteso il viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi**

to indipendentemente dagli altri».

**AL CONVEGNO** hanno dato adesione le massime autorità dei quattro sistemi portuali coinvolti. Interverranno Stefano Corsini (sistema del Tirreno settentrionale) Francesco Maria di Majo (sistema del Tirreno centro/settentrionale), Paolo Emilio Signorini (sistema del mar ligure occidentale)

e Carla Roncallo (sistema del mar ligure orientale). Alla prima tavola rotonda parteciperanno anche il direttore marittimo della Toscana ammiraglio Giuseppe Tarzia, il presidente del consiglio regionale della Toscana Eugenio Giani, l'assessore comunale alla formazione Francesca Martini e il sindaco di Piombino Massimo Giuliani.

**ALLA SECONDA** tavola rotonda parteciperanno oltre ai quattro presidenti di sistema già citati e all'ammiraglio Tarzia, anche il presidente di Confindustria locale Alberto Ricci, il direttore com-

**L'EVENTO**  
**Ci saranno due tavole rotonde tematiche**

merciale della Porto 2000 Giovanni Spadoni, l'amministratore delegato degli aeroporti toscani Gina Giani, il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari e Carlo Torlai del Tuscany terminal di Piombino. Chiuderanno la mattinata dei lavori il viceministro Rixi, il presidente dell'AdSP livornese Corsini e il presidente di Federmanager Claudio Tonci.

A.F.

**LE MANOVRE IN COMPAGNIA** IL TRASFERIMENTO DELLA DIREZIONE IN VIA ALFREDO CAPPELLINI

## Cilp lascia la storica sede del Palazzo dei portuali

**SEMBRANO** scelte minimaliste, ma a ben vedere hanno il loro significato. Nei giorni scorsi la Cilp Srl, compagnia-impresa dei lavoratori portuali, ha diramato una circolare a tutti i clienti e alle autorità in cui si annuncia che dalla settimana scorsa la sede direzionale e amministrativa è stata trasferita dal palazzo dei portuali di via San Giovanni in via Alfredo Cappellini 6, che è in area porto commerciale. Il trasferimento viene giustificato 'nell'ottica di un miglioramento delle performance operative' della stessa società. Cilp è, come noto, una società al 50% tra la Compagnia portuali livornese e i due gruppi Neri/Negri in joint per l'altro 50%. Da sempre, da quando fu 'creata' da Italo Piccini per dare un ramo impren-

ditoriale alla compagnia, è stata ubicata nel palazzo di via San Giovanni, dove venivano prese tutte le decisioni e valutate le strategie.

**LA STORIA** che è seguita è nota: l'ingresso dei privati per rimpinguare le casse sempre più asfittiche, fino alla soluzione societaria attuale che - come abbiamo pubblicato di recente in una intervista al presidente Dalli e all'amministratore delegato Neri - punta a rilanciare le attività e ad allargare il business. Che oggi è basato in particolare sulle auto allo sbarco e ai prodotti forestali, ma che nei progetti riguarderà presto anche il 'multipurpose' e il general cargo.

**IL TRASFERIMENTO** della sede in porto è quindi funzionale ai progetti di crescita. Ma non c'è dubbio che abbandonare la storica sede del palazzo dà un segnale che può essere interpretato in più d'una chiave. Per la Compagnia Cpl, che già si è vista 'scippare' dal Comune la sede della fondazione Lem (con relativi affitti) sembrerebbe essere un depauperamento economico, anche se non è chiaro fino a che punto. Per la Cilp, qualcuno ci vede un segnale ulteriore di autonomia dal ramo della manodopera portuale rappresentata appunto da Cpl. Con l'aggravante che essendo il palazzo ipotecato, tutte le responsabilità economiche sembra debbano ricadere a questo punto solo sulla Cpl. Timori infondati o no?  
**A.F.**

## Livorno: la storiaccia dei bacini si avvia a conclusione

Inviare le buste per la gara ad Azimut Benetti e Jobson

LIVORNO – E così, finalmente, se il diavolo non ci metterà la coda (molto improbabile, visto che il buon esito dell'operazione preme ad Azimut ndr) il prossimo Venerdì 30 Novembre, a Livorno, il bacino galleggiante [Mediterraneo](#) verrà collaudato alla presenza dei tecnici del Registro italiano navale ([RINa](#)) che dovrebbero provvedere contestualmente al rilascio di una certificazione provvisoria di esercizio in modo da permettere ad Azimut Benetti di varare, ai primi di Dicembre, lo scafo più grande (108 metri) fin'ora costruito sugli spazi dell'ex cantiere Orlando.

L'evento, che dovrebbe restituire finalmente la struttura alla città e al porto di Livorno dando respiro anche all'attività delle numerose aziende di riparazione navale, è massimamente significativo perché segnerà la ripartenza della gara per l'assegnazione dell'intero sistema dei bacini da carenaggio che, notoriamente, comprende anche la grande vasca (mt 350 per quasi 60) in muratura lasciata deliberatamente degradare, che fino a solo dodici anni or sono aveva ospitato navi in riparazione.

Intanto, pochi giorni or sono, all'indirizzo dei concorrenti prequalificati, sono partite le lettere di invito a partecipare alla gara il cui testo – il ripeterlo non costa nulla – dovrà essere riproposto in maniera assolutamente conforme all'originale del 2015 poiché anche la pur minima interpolazione verrebbe a configurare un bando steso ex novo, con tutto ciò che questo comporterebbe.

La scadenza per il riscontro da parte dei concorrenti (Azimut Benetti e Jobson) è fissata per il 23 Gennaio 2019 e ciò, a meno di impugnative, dovrebbe portare finalmente a conclusione quella che per diversi motivi non è esagerato definire una...storiaccia.

# Informazioni Marittime

---

## Giornata del mare, a Civitavecchia firmato protocollo Regione-Direzione Marittima

L'evento formativo, in programma l'11 aprile, è stato promosso da Ucina Confindustria Nautica

E' stato firmato a Civitavecchia il protocollo d'intesa tra l'Ufficio Scolastico Regionale e la Direzione Marittima del Lazio finalizzato a preparare i percorsi formativi in vista della **Giornata del mare** nelle scuole istituita per l'11 aprile di ogni anno dal nuovo Codice della nautica da diporto.

La finalità è quella di introdurre e sviluppare nella coscienza degli studenti il concetto di "Cittadinanza del mare" approfondendo temi legati allo sviluppo della sua economia, della sua difesa, della sua fruizione, delle opportunità lavorative che sa offrire. Il progetto si inquadra nel nuovo articolo 52 del Codice della Nautica da diporto, che ha investito le scuole della facoltà di individuare percorsi formativi aventi ad oggetto la risorsa mare.

Ucina Confindustria Nautica ha fortemente voluto e infine ottenuto l'istituzione della Giornata del mare nelle scuole, come strumento per stimolare la conoscenza, il rispetto, la difesa della risorsa "blu" ma anche le possibilità professionali offerte in una filiera vanto del made in Italy come la nautica.

# Di Majo indagato e il MIT manda l'ispezione

*Il presidente dell'Adsp deve rispondere di abuso d'ufficio a seguito dell'esposto sulla PAS presentato ad ottobre da un professionista locale. I guai per il vertice dell'ente non finiscono: il Ministero ha deciso di inviare gli ispettori a Molo Vespucci*

CIVITAVECCHIA - Francesco Maria Di Majo nell'occhio del ciclone: da ieri si è infatti appreso che è indagato e sotto ispezione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La bufera, ancora una volta, parte dalla Pas, la Port Authority Security, società controllata al 100% dall'Autorità di Sistema Portuale.

E questa volta sarebbe proprio il presidente dell'ente, Francesco Maria Di Majo, ad essere chiamato in causa direttamente dalla Procura.

Questo a seguito di un esposto presentato nelle scorse settimane da un professionista locale, che aveva partecipato all'avviso di selezione pubblica per titoli, per ricoprire l'incarico di amministratore unico, sia nel 2017 che quest'anno.

**Titolo:**

Nell'esposto, finito sui tavoli della magistratura nei primi giorni di ottobre, venivano messe nero su bianco presunte illegittimità, criticità e vizi proprio nella procedura del bando. Ed il nome del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria Di Majo è quello ricorrente nell'esposto.

Tanto che, proprio in questi giorni, il fascicolo preso in carico dal sostituto procuratore Alessandro Gentile sarebbe passato da "contro ignoti" a "noti", con il presidente Di Majo iscritto nel registro degli indagati. Per lui l'accusa di abuso d'ufficio proprio per la gestione del procedimento relativo alla nomina dell'amministratore unico.

Intanto la società continua a non vedere certo il proprio futuro, anche alla luce di quanto certificato dagli uffici amministrativi di Molo Vespucci che a quanto pare avrebbero fatto i conti di fine anno e non avrebbero da versare più di circa 80mila euro, nelle casse della controllata che quindi, a dicembre, si troverebbe in sofferenza economico-finanziaria. Al punto da non poter pagare stipendi e tredicesime. Chi e come riuscirà a sbrogliare questa matassa, soprattutto per tutelare i lavoratori il cui destino sembra essere giorno dopo giorno appeso ad un filo?

Difficile dirlo. Soprattutto perché da ieri il vertice dell'Adsp ha un problema di non poco conto da affrontare.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti deciso di inviare i suoi ispettori a Molo Vespucci. Un arrivo imminente da parte dei tecnici di piazzale di Porta Pia. Evidentemente gli esposti presentati, le vertenze sorte tra le banchine dello scalo, alcune in parte risolte altre ancora in alto mare, i contenziosi con diverse società, i rapporti tesi con Palazzo del Pincio, le interrogazioni parlamentari hanno pesato sulla decisione del ministro Toninelli di sottoporre a controllo la gestione dell'ente targata Francesco Maria di Majo, arrivato a metà del suo mandato.

L'ispezione, preannunciata ieri a Molo Vespucci dalla direzione generale porti del Ministero, inizierà nei prossimi giorni e dal suo esito dipenderà il destino della presidenza di Di Majo.

# Messaggero Marittimo

---

## “Whistleblowing”: servizio interno per l’AdSp Mam

Servirà per segnalare condotte illecite di cui il personale stesso sia venuto a conoscenza

Attivazione del servizio “Whistleblowing” interno per l’AdSp mar Adriatico meridionale, destinato a tutto il personale dipendente per l’invio e la gestione delle segnalazioni delle condotte illecite di cui il personale stesso sia venuto a conoscenza in ragione del proprio rapporto di lavoro.

Si tratta del sistema individuato dall’Autorità nazionale anti corruzione (Anac), uno strumento operativo finalizzato a tutelare l’attività dell’Ente, al fine di individuare e segnalare in un’ottica di prevenzione eventuali illeciti all’Anac stessa.

Il servizio è indirizzato al “whistleblower”, inteso come dipendente pubblico che decida spontaneamente di segnalare le violazioni, che siano passate, presenti o future, di interesse generale e non di interesse individuale, di cui sia venuto a conoscenza in ragione del rapporto di lavoro. Il servizio è basato sulla piattaforma open source Globaleaks, e permette di gestire in totale sicurezza e in conformità al dettato normativo le segnalazioni ricevute dai dipendenti dell’Ente, i quali godono della massima riservatezza.

“La soluzione dedicata al whistleblowing è una soluzione etica che abbiamo voluto fortemente adottare” commenta il presidente dell’AdSp Mam Ugo Patroni Griffi. “Offre un ampio ventaglio di possibilità di configurazione, nel rispetto della normativa, che permettono di intervenire su molti aspetti organizzativi e funzionali. A circa un anno dall’entrata in vigore della legge, abbiamo voluto dotare l’Ente di questo strumento per garantire ulteriormente i cittadini sulla trasparenza e la legittimità delle azioni amministrative intraprese dall’AdSp”.

Le segnalazioni recapitate sulla piattaforma vengono filtrate, verificate e gestite dalla struttura di gestione, che metterà l’Ente nelle condizioni di poter intervenire tempestivamente rispetto alle eventuali irregolarità emerse.

Per saperne di più è online sul sito dell’AdSp il [manuale operativo](#).

# Toninelli: «Nasce l'Authority dello Stretto»

Roma - «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». Lo annuncia su Twitter il ministro

**Roma - «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». Lo annuncia su Twitter il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli.**

## La Commissione al Senato dice Sì: l' **Autorità Portuale** dello Stretto si farà

«L' **Autorità Portuale** dello Stretto si farà». Ieri, infatti, hanno comunicato il portavoce del Movimento 5 Stelle, l' emendamento che prevede l' istituzione di un ente unico per **Messina**, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni , è stato approvato dalla Commissione al Senato e adesso è approdato in Aula. «È un importante risultato - ha commentato Barbara Floridia, senatrice pentastellata - non solo per la nostra città, 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». Insomma, l' ipotesi osteggiata da tanti di un accorpamento dell' **Autorità Portuale** di **Messina** a quella di Gioia Tauro - insieme ad altre 9 - previsto inizialmente dalla riforma Delrio, sembra essere stata riposta in un cassetto . Secondo il Movimento, l' opzione scelta dall' attuale Governo consentirà di: «Offrire una vera continuità territoriale tra le sponde dello Stretto - ha spiegato la pentastellata Federica Dieni - dove attualmente i cittadini che intendono spostarsi devono affrontare difficoltà inconcepibili per un Paese moderno». Le fa

eco il portavoce **messinese** e deputato alla Camera Francesco D' Uva : «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 ». Immediata la reazione dei sindacati . Fast Confsal Porti e Navigazione , infatti, ha espresso la propria soddisfazione nei confronti della scelta del Governo gialloverde di istituire un' **Autorità Portuale** di Sistema dell' Area Integrata dello Stretto . «Dopo anni di battaglie e mobilitazione sul territorio - ha commentato l' organizzazione sindacale - abbiamo assistito, "a cose fatte", ad esternazioni di dichiarazioni, da parte di apparati sociali che solo oggi dicono di essere, attraverso dinamiche alquanto discutibili ed improvvisate, favorevoli; risvegliati dopo un lungo e rigoroso silenzio sul fronte della lotta, subito dopo l' annuncio del Ministro Danilo Toninelli, sulla costituzione della sedicesima **Autorità Portuale** ». (21) 5 Condivisioni Facebook Twitter.

Il ministro Toninelli l'aveva annunciato a settembre. Nota del sindacato Fast Confsal Porti e Navigazione

## Con un emendamento al Senato, si apre all'istituzione della 16.ma **Autorità Portuale**

Il presidente del gruppo alla Camere dei Deputati, il **messinese** Francesco D' Uva, insieme ai colleghi siciliani del M5S esprime la soddisfazione per le notizie giunte dal Senato della Repubblica, dove i pentastellati, con in testa la senatrice Barbara Floridia, hanno presentato un emendamento, che ha ottenuto il voto favorevole dall'Assemblea, per la costituzione della 16.ma **Autorità Portuale** "le nostre parole non sono state vane promesse" affermano i due parlamentari. L' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto comprende: **Messina**, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Con il provvedimento votato in Senato si accolgono le numerose proposte provenienti da diversi e numerosi movimenti e associazioni che indicavano in questa soluzione un primo elemento per costruire e sviluppare il processo di integrazione dell' Area dello Stretto. A seguire una nota del sindacato Fast Confsal Porti e Navigazione a firma del Segretario Nazionale Antonino Di Mento Come Organizzazione Sindacale esprimiamo la nostra più viva soddisfazione sull' iter parlamentare inerente l' **Autorità Portuale** di Sistema dell' Area Integrata dello Stretto, coerentemente fin dalla prima ora, quando nessuno credeva che il decreto Delrio potesse essere modificato. Dopo anni di battaglie e mobilitazione sul territorio, abbiamo assistito, "a cose fatte", ad esternazioni di dichiarazioni, da parte di apparati sociali che solo oggi, dicono di essere, attraverso dinamiche al quanto discutibili ed improvvisate, FAVOREVOLI, risvegliati dopo un lungo e rigoroso SILENZIO sul fronte della lotta, subito dopo l' annuncio del Ministro Toninelli, sulla costituzione della 16ma **Autorità Portuale**. La Fast Confsal Porti e Navigazione, riconferma pertanto con più convinzione, determinazione e forza, la propria visione di proposta nei confronti del Governo, verso il quale ha sempre apprezzato la tendenza e la determinazione in tal senso, atta allo sviluppo ed al riconoscimento politico dell' Area dello Stretto.

## L' Authority dello Stretto ha il sì anche del Senato

Zafarana e De Luca (M5S): «Politica dei fatti» Gaetano Sciacca in pole per la presidenza

Un altro tassello, ancor più importante, per la nascita dell' **Autorità portuale** dello Stretto è stato messo al suo posto ieri: dopo la commissione Trasporti, infatti, è stato il Senato ad approvare l' emendamento alla Finanziaria che prevede l' istituzione della sedicesima **Authority**, che mette assieme i porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Un ulteriore passo avanti che fa esultare il Movimento 5 Stelle: «L' iter che porterà alla nascita dell' **Autonità portuale** dello Stretto sancisce in maniera inequivocabile la distanza fra la politica dei fatti e quella delle chiacchiere», esclamano i deputati regionali del M5S Valentina Zafarana e Antonio De Luca. Peraltro è proprio al M5S che fa riferimento colui che sembra in pole position per diventare il primo presidente della nuova **Authority**: l' ex ingegnere capo del Genio civile Gaetano Sciacca, candidato sindaco pentastellato alle ultime elezioni, dimessosi a inizio novembre da consigliere comunale.

«Si tratta - spiegano Zafarana e De Luca- di una svolta importante per la città e per l' intero territorio, che darà la possibilità di garantire una piena ed effettiva continuità territoriale fra le coste della Calabria e della Sicilia, mettendo fine alle tante difficoltà che ogni giorno migliaia di cittadini sono costretti ad affrontare. Con la precedente riforma, **Messina** correva il rischio di essere declassata e "svenduta" a vantaggio di altre realtà territoriali, malgrado le cifre e i dati certifichino l' importanza dell' area dello Stretto come fondamentale crocevia e punto di snodo per l' intero Mediterraneo».

Per i pentastellati «è un riconoscimento fondamentale per uno dei sistemi **portuali** più importanti del Paese, che potrà divenire uno dei principali motori di rilancio dell' economia cittadina, con un' unica regia in grado di gestire i quasi 12 milioni di passeggeri che ogni anno attraversano lo Stretto. Si supera, finalmente, l' impasse creato dalla riforma Del Rio, che aveva ipotizzato un' unica **Autorità** facente capo a Gioia Tauro, deputata a gestire addirittura 10 porti con caratteristiche e necessità estremamente differenti tra di loro. Difficoltà che ne hanno impedito l' esercizio ordinario e che ha costretto il Governo a lunghi ed inefficaci periodi di commissariamento. La nascita del nuovo Ente permetterà anche la valorizzazione dei porti calabresi che per lungo periodo hanno visto frustrate le loro potenzialità a causa della concentrazione di energie e risorse sul porto di Gioia Tauro. Si tratta, in

## -segue

---

sintesi, di una vittoria di tutto il Mezzogiorno».

Un commento entusiasta arriva anche dal segretario generale della Cgil Messina Giovanni Mastroeni: L'approvazione dell' emendamento sulla costituzione della sedicesima Autorità di sistema portuale, che deve avere al centro il ruolo del sistema portuale Messina-Milazzo, rappresenta un elemento importante e un passo avanti, adesso pensiamo sia opportuno avviare da subito un approfondimento sul piano procedurale e progettuale. La direzione è quella giusta per un fondamentale progetto di sviluppo e di rilancio per il territorio messinese, è indispensabile che la deputazione nazionale messinese prosegua, al di sopra degli schieramenti politici, l' iniziativa coinvolgendo tutti i soggetti interessati alla tematica affinché si possa in tempi rapidi definire il percorso sia sul piano procedurale che progettuale».

seb.casp.

## Catania e Palermo in rivolta: «Il convegno di Assoportì è inutile»

Palermo - «Se Assoportì non è riuscita a definire una pianificazione complessiva per gli scali del Mezzogiorno in associazione, ci chiediamo come possa farlo a livello nazionale»: per questo le due Autorità di Sistema della Sicilia e l'Autorità portuale di Messina disenteranno il convegno organizzato a Bari da Assoportì sul tema dello sviluppo e del recupero dei porti del Mezzogiorno. Una scelta definita «non sorprendente», ma che sancisce e consolida la frattura esistente e già sfociata nelle dimissioni da Assoportì dei due presidenti delle Adsp siciliane e del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Messina. Il convegno di Bari è «destinato a confermare e a sancire la totale incapacità di Assoportì di essere protagonista in un ruolo che dovrebbe essere istituzionale e che è invece diventato solo formale e autoreferenziale» come scrivono i porti siciliani in una nota.

## Terminal e teatro: i cantieri imminenti

Domenico Bertè Un' **Autorità** di sistema made in **Messina** come alleato della città. L' importante passo fatto al Senato con l' approvazione della sedicesima **Authority**, ridà slancio all' attività dell' ente di via Vittorio Emanuele che può immaginare un' azione progettuale ancora a braccetto con la città.

«La soluzione dell' **Autorità** dello Stretto con Reggio e Villa - commenta **Antonino De Simone**, commissario dell' **Autorità portuale di Messina** - era quella che avevamo già prospettato prima della riforma Delrio. Bisogna dire che il ministro e i parlamentari che si sono spesi in tal senso, sono riusciti dove tanti altri non sono riusciti.

Si potrà continuare a programmare a **Messina** e a Milazzo . Questo è un ente che dà tanto al territorio se lo si sa sfruttare. Anche in queste settimane ci sono tante opere pronte a partire come altre sono già state avviate: la rettifica delle banchine, il porto di Milazzo, il pontile di Giammoro. Questo è un ente indispensabile che va saputo gestire però». Lo stesso **De Simone** non nasconde che il suo mandato di commissario potrebbe essere vicino al capolinea e che l' autorità ha bisogno di una governance con pieni poteri programmatori.

Ma i suoi sei anni a **Messina**, segnati da una fervida attività progettuale, non potevano non concludersi ( ammesso che non ci sia una nuova investitura) con l' avvio di altre due opere. È questione di giorni per l' avvio del bando per la realizzazione del nuovo teatro in fiera. L' interminabile iter **autorizzativo** si è finalmente concluso con l' ultimo nulla osta dei Vigili del Fuoco e ora quindi è arrivato il momento della costruzione.

Prima in realtà dovrà essere abbattuta la struttura che si affaccia sul viale della Libertà e da anni abbandonata, con la parentesi dell' occupazione degli attivisti del "Pinelli". L' opera avrà un costo a base d' asta di 10 milioni e mezzo ed è composta non solo dal moderno e funzionale teatro che ospiterà 370 spettatori, ma anche dalla palazzina dove si sposterà la sede della stessa autorità dello Stretto. Ci vorranno due anni di lavori per arrivare all' inaugurazione. E poi c' è il terminal crocieristico. Una vera e propria stazione per chi parte o sbarca dalle grandi navi che quasi ogni giorno sono attraccate al molo di **Messina**.

Anche in questo caso è arrivata l' approvazione del progetto esecutivo ed il costo previsto è di 5.370.000 euro.

In questo caso però il bando potrebbe non essere solo per la costruzione del nuovo interfaccia crocieristico, ma anche per la gestione dello stesso e questo naturalmente cambia l' ordine economico dell' offerta. Il terminal si integra nei lavori di realizzazione ( costo 8,1 mln) di un adeguamento del layout

## -segue

---

della banchina I Settembre per il migliore posizionamento di grandi navi da crociera proprio nell' area antistante la zona dove sorgerà la stazione marittima: 2.500 mq di nuovi piazzali destinati a chi visiterà Messina.

L' attuale commissario De Simone: «Un ente indispensabile da gestire»