



INDICE



Dai porti:

Trieste:

"...Barcolana e crociere devono convivere..." (Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Rinnovate le cariche sociali dell'Associazione..." (RavennaNotizie.it)

Civitavecchia:

"...La Bei sostiene dei Porti di Roma e del Lazio..." (Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Seareporter, La Repubblica)

"...Di Majo, ispezione del ministero a Civitavecchia..." (Ansa, Cionline)

Napoli:

"...PortForward: progetto di innovazione tecnologica per i porti..."
(Messaggero Marittimo, Seareporter)

Brindisi:

"...I porti pugliesi meritano più attenzioni legislative..." (Informatore Navale)

"...Il contributo delle ZES e delle ZLS alla competitività del settore portuale e logistico..." (Ferpress)

I porti siciliani:

"...Autorità Portuale e Zes a Messina: adesso occorre premere l'acceleratore..." (Stretto Web, Ilcittadinodimessina.it, Gazzetta del Sud)

"...Sistema Augusta, gli arrestati rimangono in cella..." (Giornale di Sicilia)

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
30 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



Trieste: Barcolana e crociere devono convivere

Dibattito alla conviviale del Propeller Club

30 Numeri cresciuti in modo incredibile nel 2018: 2.689 iscritti, giro d'affari – sempre stimato – di 75 milioni, 206 espositori e 400 eventi in 10 giorni.

Forte di queste cifre, alla conviviale del Propeller Club di Trieste, il presidente della Società velica Barcola Grignano, Mitja Gialuz, ha annunciato uno studio commissionato all'Università Bocconi di Milano per valutare in modo scientifico presenze e indotto. Ciò che è invece già sicuro è il forte vantaggio d'immagine che Trieste e il suo territorio traggono da quello che lo stesso assessore comunale al Turismo del Comune, Maurizio Bucci, ha definito "la regina degli eventi".

"Si tratta di risultati non ascrivibili alla Società velica, ma alla capacità di coinvolgere l'intera città e riuscire a far squadra fra aziende e istituzioni. Risultati – ha concluso Gialuz, professore ordinario al Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Trieste – che hanno premiato la lungimiranza delle istituzioni anche se ci sono state, negli anni, decisioni difficili da prendere".

Una di queste, ha sottolineato l'assessore Bucci, riguarda la convivenza con le navi da crociera. Anche in prospettiva futura dopo l'annuncio da parte di Msc di far diventare home port lo scalo di Trieste a partire dal 2020. "Già nel calendario di quest'anno – ha detto Bucci – si è verificata la presenza di due navi da crociera proprio il giorno della Barcolana. Una compagnia tedesca mi ha appena fatto sapere che se salta la data della Barcolana, salta la stagione. Ma la Barcolana non si mette in discussione, però aiutiamoci. Bisogna cambiare gli spazi del Villaggio Barcolana, mentre il futuro è Porto Vecchio".

Il turismo a Trieste sta crescendo ormai da anni, superando quasi indenne i recenti periodi di crisi, anche grazie agli eventi organizzati, tra i quali, ha ricordato il presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, Antonio Paoletti, sono da annoverare le fiere di settore. Su tutte quella legata all'olio di qualità e al caffè. L'intervento di Paoletti è servito anche a ricordare la sua proposta di realizzazione di un Parco del mare (due gli scenari di investimento, uno da 38 milioni di euro e uno da 48 milioni), che pare ormai giunto alla fase esecutiva con il placet delle amministrazioni locali.

"Non siamo ancora una città turistica, non c'è una politica ben chiara a lungo termine, non c'è l'accoglienza congressuale e non ho ancora ben chiara la redditività che lascia il settore – ha ammonito Serena Cividin, tra i più conosciuti imprenditori del settore sul territorio –. Ad ogni modo oggi presento Trieste come 'città della Barcolana' e non dobbiamo delocalizzare l'evento, anzi Barcolana deve espandersi in tutta la città. Crociere non vanno in contrapposizione: è una follia pensare di spostare la Barcolana, così come pensare di rinunciare alle crociere".

Dello stesso parere anche il presidente del Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, secondo il quale "... Barcolana e crociere devono potere convivere anche in quel brevissimo periodo nel quale sono contestuali. Sicuramente c'è il modo di farlo e deve essere trovata la necessaria collaborazione in merito tra pubblico e privato". Mentre per quanto riguarda il Parco del Mare, "la città non deve avere paura del nuovo che può dare forte attrazione turistica e giovare all'economia locale".

Senza il Morandi si perdono 784 milioni l'anno

Genova - La 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

Genova - La 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 giallo-verde, Mondini ha assicurato che «di queste analisi costi-benefici, su infrastrutture come Terzo valico e Gronda, non sentivamo proprio la mancanza visto che sono del tutto inutili».

-segue

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, sono 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».

Porto. Rinnovate le cariche sociali dell' Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali

Ieri, mercoledì 28 novembre 2018 si è riunita l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci dell'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali con all'ordine del giorno il rinnovo delle cariche sociali per il Biennio 2018-2020: "La nostra è una importante realtà associativa locale che annovera 32 aziende che si occupano di logistica in ambito nazionale ed internazionale, anche con soluzioni integrate, con un numero complessivo di 330 dipendenti: il nostro comparto si colloca tra i primissimi posti delle realtà produttive del territorio ravennate e i servizi logistici forniti dalle nostre aziende interessano la totalità delle merci che transitano in import ed export attraverso il porto di Ravenna". Ravenna-PageDetail728x90_320x50-1 Oggi associati dell' ARSI fanno parte del Consiglio Direttivo di Fedespedi e della Giunta di Confetra; sono membri effettivi della Sezione Marittima e della Sezione Legale di Fedespedi; dell' Organismo di partenariato dell' Autorità di Sistema del Porto di Ravenna e della Commissione Consultiva; presiedono L' Unione Utenti del Porto di Ravenna e la Commissione Porto della Camera di Commercio di Ravenna. L' ARSI è pertanto una componente fondamentale del sistema logistico italiano e riferimento essenziale delle attività portuali ravennate. Il Presidente in carica Danilo Belletti in una breve relazione ha ripercorso l'attività svolta nell'anno in corso, che si è concentrata su temi particolarmente sentiti dalla Categoria, quali le problematiche relative alle carenze di personale degli organici degli uffici pubblici deputati al controllo delle merci in arrivo nel nostro Porto (Usmaf/Agenzia delle Dogane/Fitopatologo) e lo snellimento delle formalità burocratiche in modo da poter garantire alle merci tempi celeri per il loro rilascio. ARSI auspica che, a seguito degli incontri e delle varie iniziative assunte dalla nostra Associazione presso le varie sedi istituzionali interessate, già dall'inizio del nuovo anno si possano vedere i primi segnali positivi per la soluzione dei problemi in agenda in modo da far fronte alle esigenze e sostenere da subito le competizioni logistiche del sistema globale con un porto strutturato ed efficiente. L'Assemblea ha poi nominato i propri rappresentanti per il prossimo biennio. Il nuovo Consiglio Direttivo risulta così composto: Viene riconfermato Presidente Danilo Belletti (Eurofor srl) e viene eletto come Vice Pres.te Alessandra Riparbelli (Riparbelli & C. srl); Consiglieri: Danilo Belletti (Eurofor), Alessandra Riparbelli (Riparbelli & C.), Marco Migliorelli (Margest), Carlo Facchini (Olympia), Sandra Cricca (Sfacs), Pietro

-segue

Luciani (Casadei & Ghinassi), Barbara Bongiovanni (Speditrans). Nel Collegio dei Sindaci Revisori dei Conti sono stati eletti: Riccardo Martini (Tramaco) Roberto Veliati (Setrasped), Claudia Agrioli (Sagem). Il Collegio dei Probiviri è composto dai Sig.ri: Oriano Visani (Ancora), Luca Angusti (Sgs) e Giuseppe Valente (Viamar). Il Consiglio Direttivo si presenterà ai rappresentanti delle Istituzioni, agli Enti locali ed ai propri Associati in occasione dell' aperitivo organizzato per gli auguri di fine anno che si terrà Mercoledì 12 Dicembre pv ore 19 presso il Circolo Ravennate e dei Forestieri.

La Bei sostiene sviluppo dei Porti di Roma e del Lazio

Finanziati 195 milioni per Civitavecchia e Fiumicino

ROMA – La Banca europea per gli investimenti (Bei) sostiene lo sviluppo dei Porti di Roma e del Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) con un finanziamento approvato di 195 milioni di euro, pari a quasi il 40% del piano pluriennale di investimenti. Il prestito Bei riguarderà l'ampliamento del porto di Civitavecchia, circa 60 Km a Nord-Ovest di Roma, e la creazione di un nuovo scalo a Fiumicino, 20 Km a Ovest della capitale, per merci e passeggeri.

Sui 195 milioni totali del finanziamento, una prima tranche di 50 milioni è stata firmata questa mattina nella sede romana della Banca europea per gli investimenti.

L'operazione è stata perfezionata dal vicepresidente della Bei, Dario Scannapieco e dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo (nella foto).

I porti del sistema laziale costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e di merci nel centro Italia e sono inseriti nella rete delle cosiddette "Autostrade del mare" del Mediterraneo occidentale, il programma europeo inserito nell'ambito delle Reti transeuropee di trasporto (Ten-T). Per questo, rappresentano uno dei principali collegamenti tra l'Italia continentale e diverse aree del Mediterraneo, come le isole Sardegna e Sicilia, la Francia meridionale e l'Africa settentrionale.

In dettaglio, nel porto di Civitavecchia le opere finanziate riguarderanno il prolungamento della diga foranea, lo sviluppo di un nuovo bacino e di un piazzale / parcheggio di 15 ettari, nuovi servizi portuali e una strada di accesso al lato nord.

A Fiumicino il nuovo porto sarà destinato ai traghetti per servizio passeggeri / merci (roll-on roll-off, le navi per trasporto passeggeri e merci su gomma), alle navi da crociera e alle attività di pesca.

"Quello dei porti è un settore chiave per l'economia di un Paese con una forte vocazione all'export e importante meta turistica come l'Italia. La circolazione di merci e passeggeri via mare, inoltre, decongestiona il traffico su strada e ferrovia. Per questo negli ultimi sei anni abbiamo sostenuto gli scali di Genova, Savona, La Spezia, Livorno e Ravenna e altri progetti saranno finanziati nei prossimi mesi. Con i Porti di Roma e del Lazio, operazione principale fino ad ora in questo settore, raggiungiamo 800 milioni di prestiti per un totale di 1,5 miliardi di investimenti in corso di realizzazione", ha commentato Dario Scannapieco.

Da parte sua, Francesco Maria di Majo ha sottolineato che "la concessione del finanziamento da parte della Bei riveste un'importanza enorme per i porti di Roma e del Lazio e consentirà all'AdSp di portare a termine gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino. Il network dei "Porti di Roma e del Lazio" sarà, così, in grado di compiere il tanto atteso 'salto di qualità' nel panorama dello shipping mondiale. Finalmente la capitale d'Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano (Fiumicino) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio".

Informazioni Marittime

Dalla BEI 50 milioni per i porti della Capitale

Prima tranche del più grande finanziamento fatto dalla banca europea a un'autorità di sistema portuale. Servirà a rinnovare l'hub di Civitavecchia e costruire un nuovo scalo a Fiumicino

Approvato [un paio di mesi fa](#), giovedì la Banca Europea per gli investimenti (BEI) e l'Autorità di sistema portuale della Capitale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) hanno firmato a Roma, nella sede della BEI, la prima tranche di un finanziamento complessivo di 195 milioni di euro per ampliare l'hub portuale e costruire un nuovo scalo a Fiumicino per passeggeri, merci e attività legate alla pesca.

Nella sua totalità, il fondo copre quasi il 40 per cento del piano pluriennale di investimenti, rappresentando il più grosso finanziamento che la BEI ha stanziato per una singola autorità di sistema portuale. La tranche firmata oggi copre 50 milioni ed è stata sottoscritta dal vicepresidente della BEI, Dario Scannapieco, e dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo. Le opere finanziate riguarderanno il prolungamento della diga foranea, lo sviluppo di un nuovo bacino e di un piazzale - parcheggio di 15 ettari, nuovi servizi portuali e una strada di accesso al lato nord. A Fiumicino il nuovo porto sarà destinato ai traghetti per servizio passeggeri/merci (roll-on roll-off, le navi per trasporto passeggeri e merci su gomma), alle navi da crociera e alle attività di pesca. Nel complesso, il finanziamento da 195 milioni copre, per Civitavecchia, il completamento delle darsene servizi e traghetti, il prolungamento della diga foranea e l'aggiunta delle relative strade. Infine, per Fiumicino la costruzione della nuova darsena pescherecci e la prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e al dragaggio dei fondali.

«Quello dei porti è un settore chiave per l'economia di un Paese con una forte vocazione all'export e importante meta turistica come l'Italia. La circolazione di merci e passeggeri via mare, inoltre, decongestiona il traffico su strada e ferroviaria. Per questo negli ultimi sei anni abbiamo sostenuto gli scali di Genova, Savona, La Spezia, Livorno e Ravenna e altri progetti saranno finanziati nei prossimi mesi. Con i Porti di Roma e del Lazio, operazione principale fino ad ora in questo settore, raggiungiamo 800 milioni di prestiti per un totale di 1,5 miliardi di investimenti in corso di realizzazione», spiega Dario Scannapieco, vicepresidente della BEI.

«Il finanziamento riveste un'importanza enorme per i porti di Roma e del Lazio e consentirà all'AdSP di portare a termine gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino. Il network dei porti di Roma e del Lazio sarà in grado di compiere il tanto atteso salto di qualità nel panorama dello shipping mondiale. Finalmente la capitale d'Italia e le aree circostanti, che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo, nonché il principale aeroporto italiano, Fiumicino, avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio», ha concluso di Majo.

Civitavecchia è inserito nella rete delle "Autostrade del mare" del Mediterraneo occidentale, il programma europeo inserito nelle Reti transeuropee di trasporto (Ten-T). È uno dei principali porti di cabotaggio, soprattutto per trasportare i mezzi pesanti, tra Italia continentale, Sardegna, Sicilia, Francia meridionale e Africa settentrionale.

Bei: Finanziati 195 milioni di euro per lo sviluppo dei Porti di Roma e del Lazio

Roma, 29 novembre – La Bei, Banca europea per gli investimenti, sostiene lo sviluppo dei porti di Roma e del Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) con un finanziamento approvato di 195 milioni di euro, pari a quasi il 40% del piano pluriennale d'investimenti. Il prestito Bei riguarderà l'ampliamento del porto di Civitavecchia e la creazione di un nuovo scalo a Fiumicino per merci e passeggeri. Sui 195 milioni totali di finanziamento, una prima tranche di 50 milioni è già stata firmata. A perfezionare l'operazione il vicepresidente della Bei, Dario Scannapieco, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Francesco Maria di Majo. I due porti del sistema laziale fanno parte della Rete transeuropea di Trasporto (Ten-T) Autostrade del mare del Mediterraneo occidentale.

“Quello dei porti – ha detto Scannapieco – è un settore chiave per l'economia di un Paese con una forte vocazione all'export e importante meta turistica come l'Italia”. Inoltre “con i porti di Roma e del Lazio raggiungiamo 800 milioni di prestiti per un totale di 1,5 miliardi d' ha commentato Dario Scannapieco, Vicepresidente della BEI.

Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha sottolineato: “La concessione del finanziamento da parte della BEI riveste un'importanza enorme per i porti di Roma e del Lazio e consentirà all'AdSP di portare a termine gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino. Il network dei “Porti di Roma e del Lazio” sarà, così, in grado di compiere il tanto atteso “salto di qualità” nel panorama dello shipping mondiale. Finalmente la capitale d'Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano (Fiumicino) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio”. investimenti in corso di realizzazione”.

L' Europa punta sui porti del Lazio Maxi prestito da 195 milioni

Sugli scali di Fiumicino e Civitavecchia arriverà il finanziamento più oneroso mai concesso dalla Bei, banca della Ue L' Europa punta alla porta del Lazio e lo fa mettendo sul piatto 195 milioni di euro che serviranno per sostenere lo sviluppo dei due principali scali portuali della regione. Civitavecchia e Fiumicino beneficeranno dei finanziamenti della Banca europea degli investimenti, l' istituzione incaricata di erogare prestiti a sostegno del raggiungimento degli obiettivi dell' Unione europea.

Ieri la Banca, per bocca del suo vicepresidente Dario Scannapieco, ha annunciato il piano di sviluppo dei porti di Roma e del Lazio.

Per ammontare si tratta del finanziamento più oneroso mai concesso dalla Bei ai porti italiani, da destinare principalmente all' ampliamento di Civitavecchia e allo sviluppo dello scalo di Fiumicino, a 20 chilometri dalla capitale. La prima tranche dei 195 milioni, pari a 50 milioni, è stata firmata dal vicepresidente Scannapieco e dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

« Quello dei porti - ha dichiarato Scannapieco - è un settore chiave per l' economia di un

Paese con una forte vocazione all' export e importante meta turistica come l' Italia. La circolazione di merci e passeggeri via mare decongestiona il traffico su strada e ferro. Per questo negli ultimi sei anni abbiamo sostenuto gli scali di Genova, Savona, La Spezia, Livorno e Ravenna e altri progetti saranno finanziati nei prossimi mesi. Con i Porti di Roma e del Lazio, operazione principale fino ad ora in questo settore, raggiungiamo 800 milioni di prestiti per un totale di 1,5 miliardi di investimenti».

L' investimento laziale avrà un impatto significativo sullo sviluppo dei due porti. I finanziamenti serviranno infatti per ampliare l' hub di Civitavecchia attraverso il prolungamento della diga foranea, lo sviluppo del nuovo bacino e di un piazzale per i servizi portuali all' interno del quale sarà previsto anche un parcheggio di 15 ettari. A Fiumicino, invece, sarà realizzato un nuovo scalo destinato al trasporto merci, passeggeri e alle attività di pesca.

« La concessione del finanziamento da parte della BEI - ha commentato di Majo - riveste un' importanza enorme per i porti di Roma e del Lazio e consentirà all' Autorità di portare a termine gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino. Il network dei " Porti di Roma e

-segue

del Lazio" sarà in grado di compiere il tanto atteso salto di qualità nel panorama dello shipping mondiale. Finalmente la capitale d' Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano (Fiumicino) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio».

A dare forza alle parole, concorrono i numeri del primo semestre 2018 degli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Nei primi sei mesi dell' anno il numero di crocieristi ha superato il milione; le navi in transito sono state 1.533; 53mila i container movimentati e oltre 8 milioni le tonnellate di merci gestite. Risultati che posizionano il sistema portuale laziale in cima alla classifica italiana e tra i primi in Europa.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DANIELE AUTIERI

Porti: Di Majo, ispezione del ministero a Civitavecchia

Sulle concessioni demaniali e le opere. Forniremo tutti i dati

Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti invierà ispettori al porto di Civitavecchia, secondo quanto ha detto il presidente dell'Autorità del sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, a margine di una conferenza stampa alla Bei. "È giunta ieri la notizia di un'ispezione. Ne sono state fatte anche in altre autorità portuali e vengono svolte regolarmente ogni tot anni", ha dichiarato di Majo rispondendo alle domande dei giornalisti. "L'ispezione non è ancora iniziata, vedremo quello che vuole accertare. Riguarda tutto l'aspetto delle concessioni demaniali e delle opere - ha aggiunto il presidente - e noi forniremo tutti dati e le informazioni che chiederà il ministero".

Caso Pas, Di Majo: allarmismo ingiustificato

CIVITAVECCHIA - «Un allarmismo attualmente ingiustificato».

Si è espresso così il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo in riferimento al caso Pas, la società partecipata al 100% dall'Authority i cui dipendenti rischiano di non vedere corrisposti lo stipendio di dicembre e la tredicesima per via dei problemi economico-finanziari che potrebbero investire ulteriormente la società. E questo 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. E questo non consente alla società in house di avere le necessarie garanzie. «Una notizia priva di fondamento - ha sottolineato il numero uno di Molo Vespucci - fino ad oggi non abbiamo avuto problemi a pagare gli stipendi, sempre corrisposti. In realtà noi paghiamo i servizi resi dalla società che, a suo volta, gestisce i corrispettivi dati e provvede al pagamento degli stipendi».

E per quanto riguarda invece la decisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di inviare a giorni i propri ispettori a Molo Vespucci, Di Majo non sembra essere più di tanto preoccupato. «È giunta ieri la notizia di un'ispezione. Ne sono state fatte anche in altre autorità portuali e vengono svolte regolarmente ogni tot anni - ha dichiarato di Majo rispondendo alle domande dei giornalisti - l'ispezione non è ancora iniziata, vedremo quello che vuole accertare. Riguarda tutto l'aspetto delle concessioni demaniali e delle opere - ha concluso il presidente - e noi forniremo tutti dati e le informazioni che chiederà il Ministero». E nella comunicazione arrivata via Pec agli uffici di Molo Vespucci il Mit, oltre a chiedere di mettere a disposizione un ufficio dove gli ispettori possano operare, individuare quelli che sono gli ambiti di ispezione, relativi a profili economico-finanziari, legali amministrativi e tecnici. In particolare verrà posta attenzione sulla realizzazione delle opere, specialmente quelle per le quali è stato chiesto il contributo del ministero stesso. E poi la gestione del demanio, in merito alle concessioni delle aree demaniali e delle banchine portuali. I tecnici di piazzale di Porta Pia potrebbero arrivare già ad inizio della prossima settimana.

E intanto, per tornare alla Pas, è stata formata la commissione che dovrà individuare il nuovo amministratore unico. E nonostante gli esposti presentati, Di Majo si è autonominato membro, insieme a Lucio Pavone e a Gianleone Perticarà.

Messaggero Marittimo

PortForward: progetto di innovazione tecnologica per i porti

Presentazione all'AdSp del mar Tirreno centrale

NAPOLI – Presentazione ufficiale questa mattina nella sede dell'AdSp del mar Tirreno centrale del progetto "PortForward" a cura dell'associazione Mar.Te Sea-Land Logistics, presieduta da Marco Ferretti dell'Università Parthenope.

Finanziato dall'Ue è parte di un più ampio progetto italiano che verrà realizzato in collaborazione con il Mit di Boston e che è stato vinto dal team campano guidato appunto da Mar.Te.

L'intento è definire i fattori di competitività del sistema portuale campano incentrato sulle specificità del territorio, individuando le metodologie di intervento più incisive per migliorare gli aspetti legati alla sostenibilità dei porti, alla produttività delle banchine, ai flussi di traffico sui moli.

Per ciascuno dei porti partecipanti il progetto prevede lo sviluppo di casi studio con l'obiettivo da un lato di identificare i vincoli derivanti dai processi e dalle strategie di gestione, dall'altro di implementare soluzioni tecnologiche innovative per la crescita competitiva dello scalo.

Per conseguire tale obiettivo, il progetto realizza soluzioni IoT (Internet of things), assistenza e controllo da remoto di terminal e canali portuali, realtà aumentata per operatori ed amministrazioni, al fine di controllare in tempo reale spazi e superfici portuali.

"La nostra adesione al progetto PortForward -ha dichiarato Pietro Spirito- è duplice: creare uno stretto collegamento tra Autorità di Sistema portuale, operatori, ricerca applicata com'è questa che oggi si presenta e utilizzare le analisi e le proposte che emergeranno dalla ricerca per migliorare la gestione dell'AdSp".

Il passo successivo sarà la somministrazione di un questionario agli operatori del porto di Napoli per verificare lo stato dell'arte e per comprendere le esigenze dei singoli imprenditori per poi elaborare le proposte.

La presentazione del progetto nel dettaglio è [pubblicata sul sito dell'AdSp](#).

Presentato a Napoli il progetto “PortForwrad”, Tecnologie innovative per il porto del futuro

Napoli, 29 novembre 2018 – E' stato presentato, questa mattina, nella sala riunioni dell'Autorità di Sistema Portuale, il progetto “PortForwrad” a cura dell'associazione Mar.Te Sea-Land Logistics, presieduta da Marco Ferretti dell'Università Parthenope. Alla riunione, oltre al Presidente Pietro Spirito, hanno partecipato diversi operatori dello scalo partenopeo.

Il progetto finanziato dall'UE è parte di un più ampio progetto italiano che verrà realizzato in collaborazione con MIT di Boston e che è stato vinto dal team campano guidato appunto da Mar.TE .

L'intento è definire i fattori di competitività del sistema portuale campano incentrato sulle specificità del territorio individuando le metodologie di intervento più incisive per migliorare gli aspetti legati alla sostenibilità dei porti, alla produttività delle banchine, ai flussi di traffico sui moli.

“ La nostra adesione al progetto- ha dichiarato Pietro Spirito- è duplice: creare uno stretto collegamento tra Autorità di sistema Portuale, operatori, ricerca applicata com'è questa che oggi si presenta; utilizzare le analisi e le proposte che emergeranno dalla ricerca per migliorare la gestione dell'AdSP.”

Il passo successivo sarà la somministrazione di un questionario agli operatori del porto di Napoli per verificare lo stato dell'arte e per comprendere le esigenze dei singoli imprenditori per poi elaborare le proposte.

I Porti Pugliesi meritano più attenzioni legislative

Brindisi- Lo avevamo scritto a chiare lettere che i porti pugliesi sono più vicini alla Turchia e Medio Oriente rispetto ai porti dell'Alto Adriatico. Ma questa nota tecnica non basta e ancora una volta si preferiscono i porti di Trieste, Ancona e Venezia dotandoli di strumenti legislativi che favoriscono gli scambi commerciali con quei Paesi. Si indebolisce così la dimensione geografica/economico/marittima a favore di quella politica/legislativa. Avevamo sottolineato che i porti pugliesi meritano un numero maggiore di permessi di transito (dòsvole) per i camion che trasportano merci dalla Turchia se effettivamente si vuole operare una equa politica trasportistica, economica e sostenibile nel rispetto dell'ambiente.

Non si può più sopportare che un porto possa beneficiare dell'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per i veicoli turchi imbarcati e/o sbarcati grazie a una concessione dal Ministero delle Finanze e senza nessuna valutazione tecnica/trasportistica. Le autostrade del mare sono state concepite ed hanno la specifica funzione di spostare traffico sul segmento marittimo a salvaguardia di quello stradale, nel rispetto di uno sviluppo sostenibile annunciato e non praticato. Giustamente questo problema è stato sollevato dall'on. le Mauro D'Attis (F. I.) con una sua interrogazione parlamentare a chi di dovere e con risposta scritta. Si spera per una benevola accoglienza dal parte del Governo Conte.

Inoltre, oggi, ci troviamo alla presenza di Autorità di Sistema Portuale che dispone di strumenti che consentono di programmare un'organizzazione delle aree portuali e retro per rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale e, più in generale, al modello economico dei territori marittimi più avanzati.

Sull'altro versante, la Turchia, riconoscendo la vicinanza dei porti pugliesi rispetto a quelli dell'Alto Adriatico, sono anni che invoca una rivisitazione di una legislazione finanziaria/doganale, aumentando i permessi (dòsvole), per i porti pugliesi risparmiando, tempi di navigazione, risparmi di bunker, maggiore capacità di trasporto e soprattutto tempi di consegna merci. La previsione legislativa operata per il porto di Trieste favorisce sicuramente l'autotrasporto in transito per quel porto; ma bisogna tenere conto delle distanze tra l'origine e la destinazione delle merci e quanta capacità trasportistica si realizza (paesi slavi, turchi e domani dalla Cina). Proprio a causa delle forti distanze (stagioni avverse le aumentano) gli autotrasportatori andrebbero a pagare di più rispetto ad una scelta dei porti pugliesi.

Questa diatriba che dura oramai da anni (dalla fine della II guerra mondiale e Brindisi aveva anche il titolo di porto franco e con un piano regolatore portuale declinato in questo senso), deve e dovrà finire se effettivamente desideriamo una giusta competitività fra porti in una dimensione "sistemica" nazionale. In più, la Puglia, essendo la Regione italiana geograficamente più vicina alla Turchia, Albania, Croazia, Mar Nero e Paesi mediterranei e dotata di una notevole quantità di infrastrutture (porti, interporti, aeroporti, rete autostradale), meriterebbe una legislazione più favorevole per aumentare l'attuale numero di permessi di transito per soddisfare le esigenze del mercato tenendo presente che tutto ciò non comporterebbe spese aggiuntive per la Pubblica Amministrazione.

Abele Carruezzo

Confitarma: il contributo delle ZES e delle ZLS alla competitività del settore portuale e logistico

(FERPRESS) – Roma, 30 NOV – Il 26 novembre 2018, si è tenuta presso la sede di Confitarma, la Tavola Rotonda “Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano”, organizzata dall’Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM). Elda Turco Bulgherini (Università di Roma Tor Vergata – Associazione Italiana di Diritto Marittimo), aprendo i lavori ha ricordato che l’istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali – legge 123/2017) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate – legge 205/2017) nelle regioni Calabria, Campania e Puglia ha lo scopo di creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) necessarie allo sviluppo ed alla crescita delle imprese già operative od alla nascita di nuove realtà in zone portuali retro portuali e piattaforme logistiche collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso agevolazioni fiscali aggiuntive, potenziamento degli sportelli unici doganali, semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico. Sono previsti, altresì, strumenti di velocizzazione degli investimenti pubblici e privati, utilizzando anche best practices internazionali. L’intento è quello di rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno, elemento imprescindibile per il rilancio dell’intero Paese, cercando di ridurre i costi e i tempi della connessione sud/nord, con l’indispensabile ausilio della logistica.

Luca Sisto, (Direttore Generale Confitarma), nel suo intervento introduttivo ha affermato che gli armatori italiani guardano con favore l’istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in analogia a quanto già avviene in altri Paesi. “Infatti, l’obiettivo di tutti gli attori del cluster è creare le condizioni che consentano alle merci di muoversi rapidamente e nel modo più economico nel porto, cambiare modalità di trasporto e raggiungere la loro destinazione”. “Dobbiamo avere la capacità di individuare i punti di forza di oggi e valorizzarli a vantaggio del Paese, riavvicinando e creando sinergia tra portualità e armamento nazionale. ZES e ZLS hanno come fulcro i porti nei quali si intende valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento che trainano i settori di punta dell’economia italiana e meridionale. La recente riforma della governance portuale ha ridefinito le modalità di partecipazione degli stakeholders nei processi decisionali delle Autorità di Sistema Portuale, di fatto allontanando l’armamento nazionale nella definizione della politica portuale. Tutte le navi sono “clienti” dei porti italiani, ma non è irrilevante la bandiera che esse battono. Le nostre navi costituiscono, comunque, gli utenti più numerosi, quelli più preziosi, più fidelizzati e che conoscono i nostri porti meglio di tutti gli altri. Vorremmo che la voce dell’armamento nazionale tornasse ad avere la giusta attenzione nella politica portuale, considerato il contributo che le navi possono offrire allo sviluppo del Paese”.

Secondo Maurizio D’Amico, (Segretario Generale Femoza – World Free & Special Economic Zones Federation), nel contesto della nuova strategia dell’UE in materia di connettività e nell’ambito di un approccio di cooperazione sinergica tra l’UE e la Belt and Road Initiative, le ZES e gli altri strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, comprese le zone franche, possono svolgere un ruolo importante, soprattutto nel bacino del Mediterraneo. In particolare, per quanto concerne l’Italia, insieme ai fattori infrastrutturali e logistici, un prezioso contributo al successo del suo coinvolgimento nella Belt and Road Initiative dipende anche dall’attuazione positiva di ZES e ZLS e Zone Franche, la cui importanza, come strumenti di accelerazione dello sviluppo economico eccezionale, potrebbe diventare ancora più centrale per le prospettive di sviluppo, anche attraverso una loro funzionalità aggiuntiva di “Laboratori istituzionali di politiche innovative”, in cui i nuovi approcci economici, anche orientati all’ambiente e all’etica aziendale, abbiano il loro ruolo e possano costituire il luogo per sperimentare nuove soluzioni e diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione tra politica e mercato. Per l’Italia, questo è un momento cruciale per il lancio del precitato nuovo modello di sviluppo economico euromediterraneo, con il modello delle ZES nel Sud e la novità delle ZLS nel resto del paese, nonché per svolgere così un ruolo chiave anche nell’interlocuzione UE – Cina, cercando di interpretare quel ruolo di mediatore tra il gigante asiatico e l’UE, finora appannaggio del Regno Unito e che quest’ultimo potrebbe perdere quando il processo BREXIT sarà completato. Ma per fare ciò, l’Italia dovrà modificare e migliorare il quadro normativo relativo alle ZES e alle ZLS, e dovrà concentrarsi su una coraggiosa deburocratizzazione. Potrebbe esserci un New Deal euromediterraneo targato Italia....Non lasciamoci sfuggire l’occasione”.

-segue

“L’istituzione delle ZES nel Mezzogiorno e delle ZLS nel resto del Paese rappresenta certamente una nuova ed importante opportunità per sostenere il nostro sistema economico e territoriale, nonché per rilanciare lo sviluppo degli scambi e dei sistemi produttivi locali – ha affermato Francesco Benevolo, Direttore di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, società pubblica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Grande attenzione andrà però posta al tessuto infrastrutturale e logistico di collegamento dei porti, lato terra e lato mare, affinché l’auspicato incremento dei traffici possa trovare la dovuta fluidità nella rete stradale, ferroviaria, intermodale e logistica nazionale, anche grazie ai collegamenti di ultimo miglio. In questa direzione, sono in atto 900 milioni di euro nel Mezzogiorno e 1.350 milioni di euro nel centro-nord di interventi invariati e, proseguendo in questo percorso di potenziamento delle connessioni ordinarie, sarà possibile valorizzare le attuali capacità del sistema-Italia ed avviare al meglio nuove iniziative come le ZES e le ZLS”.

Ugo Patroni Griffi, (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale), ha ricordato che le ZES possono essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. “La scelta italiana di mettere al centro delle ZES la portualità e la logistica è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, e che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo. Nessun comune è obbligato ad aderire alle ZES. Anzi sono legittime scelte “anti-sviluppiste”. Ma se invece decide di aderire la politica dell’ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle ZES, prevedendo un adeguato kit localizzativo (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità (non potrebbe certo fare parte delle ZES il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell’economia retroportuale, ovvero all’insediamento dei servizi essenziali quali il 5G o il bunkeraggio con i nuovi carburanti come il gnl)”.

Antonio Errigo, (Vice Direttore ALIS – Italia in Movimento) ha affermato “I buoni scenari non fanno predizioni, ma colgono processi, lo ha scritto Parag Khanna e io condivido questo concetto nell’ambito di questo importante convegno che pone sotto la lente d’ingrandimento un tema d’attualità come quello delle Zone Economiche Speciali. Tale concetto lo abbiamo sostenuto a più riprese ed abbiamo accolto con estremo favore ed entusiasmo l’istituzione delle ZES prevista dal Decreto Sud, proprio perché crediamo che attrarre investimenti e implementare politiche volte all’incremento dei flussi di merci nel Mediterraneo sia un atto dovuto. La forza del traffico intermodale marittimo, favorito in modo determinante dai soci ALIS, unito ad una celere sburocratizzazione, potrà contribuire ad un serio rilancio di tutte le eccellenze imprenditoriali del nostro Paese. ALIS in questo scenario si sta impegnando attivamente per la determinazione di una virtuosa sinergia fra porti ed i territori interessati, per cui i primi possono giovare dei traffici sviluppati delle imprese insediate nella ZES e i secondi possono trovare nell’infrastruttura portuale un’occasione per alimentare processi di sviluppo duraturi. Tra i nostri macro obiettivi c’è lo sviluppo del Mezzogiorno, misure come queste non possono che essere sostenute”.

Concludendo i lavori Elda Turco Bulgherini ha ribadito che è necessaria una dinamicità del sistema per accompagnare quei cambiamenti che ormai non possono essere rinviati per incentivare gli investimenti ed incoraggiare i progetti utili per la crescita economica e sociale del Paese. Attualmente, si rilevano alcune criticità, quali: assenza di provvedimenti ancora da emanare od in corso di emanazione; regolamentazione di aspetti essenziali rinviati a futura disciplina; carenza di agevolazioni ed incentivazioni nuove rispetto a quelle esistenti; rischio di sovrapposizioni di funzioni e competenze dei vari organi (rispetto a quelli già esistenti) preposti alla gestione delle ZES e delle ZLS, che comunque, rappresentano una prospettiva credibile e proficua per il nostro Paese e soprattutto per il Sud. “Malgrado queste criticità superabili con interventi normativi appropriati, occorre saper cogliere questa preziosa opportunità per un’Italia più coesa ed un Mezzogiorno più integrato nelle dinamiche che la globalizzazione dei mercati impone. Questa è la sfida che il nostro paese dovrà vincere”.

Autorità Portuale e Zes a Messina: adesso occorre premere l' acceleratore

Il segretario generale Cisl Messina: "Non lasciamo il lavoro a metà"

" Bene la costituzione della XVI **Autorità Portuale** dello Stretto ma non lasciamo il lavoro a metà. Bisogna adesso integrare la norma di costituzione delle Zes, nella parte che prevede al massimo due zone economiche speciali per regione ". A dirlo è il segretario generale della Cisl Messina, Tonino Genovese , secondo il quale " se non si prevede la possibilità per la Regione Sicilia di costituire la terza Zes agganciata all' **Autorità Portuale** dello Stretto, Messina rischia di non avere la Zes sul territorio, cosa gravissima per lo sviluppo, o - peggio - di ritrovarsi una Zes agganciata ad altra **Autorità Portuale**, Palermo o Augusta" . Come già evidenziato più volte, con la Legge n. 123 del 3 agosto 2017 che prevede la costituzione di Zone Economiche Speciali e con il Decreto del Presidente Consiglio dei Ministri n. 12 del 25 gennaio 2018 che assegnava in via definitiva alla Regione Sicilia una superficie di 5.580 ettari su un totale di 23.981 nel complesso (quindi anche la superficie territoriale di Messina), è permessa la destinazione di aree della provincia messinese inseribili nelle costituende due Zes previste per il territorio siciliano, a prescindere dalla composizione delle autorità **portuali di sistema**. "L' ipotesi che a Messina spetterebbero circa 600 ettari dei 5580 previsti per la Sicilia appare dovuta, necessaria e fattibile ", sottolinea Genovese che ribadisce come le aree indicate e proposte da più parti (l' ex area ASI di Giammoro-Milazzo, l' ex ASI di Villafranca Tirrena, le aree **portuali** della zona falcata di Messina a vocazione produttiva, l' area ex ASI di Lardereria e la piastra logistica di Tremestieri) " ci trovano pienamente e favorevolmente d' accordo ". Ma per la Cisl, a questo punto, diventa di non secondaria rilevanza anche l' allineamento e la previsione delle aree relative ai porti di Villa San Giovanni (3,65 ettari) e Reggio Calabria (9,68 ettari) già inserite nella approvata Zes calabrese riferita al porto di Gioia Tauro. "In tal senso - aggiunge Genovese - va bene l' inserimento previsto nell' emendamento di costituzione dell' **Autorità Portuale** dello Stretto del periodo al comma 6 dell' articolo 4 della legge 123 del 2017 che prevede come "i porti inseriti nell' area ZES rientrano nella competenza territoriale di una autorità di **sistema portuale** con sede in altra regione" ma è insufficiente se non si interviene modificando la normativa sul numero delle Zes per ogni regione. È evidente, a questo punto, come

-segue

vada risolto in maniera netta il guazzabuglio prodotto dall' istituzione dell' **Autorità Portuale** e che rischia di compromettere la costituzione della Zes "dello Stretto", elemento determinante per sedersi al tavolo delle opportunità o, al contrario, per continuare ad assistere al declino delle attività produttive presenti" .

Costituire la terza Zes agganciata all' **Autorità Portuale** dello Stretto

Autorità Portuale dello stretto e Zes, Genovese (Cisl): «non lasciamo il lavoro a metà»

«Bene la costituzione della XVI **Autorità Portuale** dello Stretto ma non lasciamo il lavoro a metà. Bisogna adesso integrare la norma di costituzione delle Zes, nella parte che prevede al massimo due zone economiche speciali per regione». A dirlo è il segretario generale della Cisl **Messina**, Tonino Genovese, secondo il quale «se non si prevede la possibilità per la Regione Sicilia di costituire la terza Zes agganciata all' **Autorità Portuale** dello Stretto, **Messina** rischia di non avere la Zes sul territorio, cosa gravissima per lo sviluppo, o - peggio - di ritrovarsi una Zes agganciata ad altra **Autorità Portuale**, Palermo o Augusta». Come già evidenziato più volte, con la Legge n. 123 del 3 agosto 2017 che prevede la costituzione di Zone Economiche Speciali e con il Decreto del Presidente Consiglio dei Ministri n. 12 del 25 gennaio 2018 che assegnava in via definitiva alla Regione Sicilia una superficie di 5.580 ettari su un totale di 23.981 nel complesso (quindi anche la superficie territoriale di **Messina**), è permessa la destinazione di aree della provincia **messinese** inseribili nelle costituende due Zes previste per il territorio siciliano, a prescindere dalla composizione delle autorità **portuali** di sistema. «L' ipotesi che a **Messina** spetterebbero circa 600 ettari dei 5580 previsti per la Sicilia appare dovuta, necessaria e fattibile», sottolinea Genovese che ribadisce come le aree indicate e proposte da più parti (l' ex area ASI di Giammoro-Milazzo, l' ex ASI di Villafranca Tirrena, le aree **portuali** della zona falcata di **Messina** a vocazione produttiva, l' area ex ASI di Larderia e la piastra logistica di Tremestieri) «ci trovano pienamente e favorevolmente d' accordo». Ma per la Cisl, a questo punto, diventa di non secondaria rilevanza anche l' allineamento e la previsione delle aree relative ai porti di Villa San Giovanni (3,65 ettari) e Reggio Calabria (9,68 ettari) già inserite nella approvata Zes calabrese riferita al porto di Gioia Tauro. «In tal senso - aggiunge Genovese - va bene l' inserimento previsto nell' emendamento di costituzione dell' **Autorità Portuale** dello Stretto del periodo al comma 6 dell' articolo 4 della legge 123 del 2017 che prevede come "i porti inseriti nell' area ZES rientrino nella competenza territoriale di una autorità di sistema portuale con sede in altra regione" ma è insufficiente se non si interviene modificando la normativa sul numero delle Zes per ogni regione. è evidente, a questo punto, come vada

-segue

risolto in maniera netta il guazzabuglio prodotto dall' istituzione dell' **Autorità Portuale** e che rischia di compromettere la costituzione della Zes "dello Stretto", elemento determinante per sedersi al tavolo delle opportunità o, al contrario, per continuare ad assistere al declino delle attività produttive presenti».

Dopo l' **Autorità** dello Stretto ora la Zona economica speciale

*La deputazione **messinese** già allertata dai sindacati **Messina** e **Milazzo** devono raccordarsi con **Reggio** e **Villa***

Lucio D' Amico Bisogna completare l' opera. Se l' istituzione della XVI **Autorità** di sistema, che unisce i porti dello Stretto, è ormai realtà grazie all' impegno rispettato da parte del Governo nazionale e al voto in Senato sull' emendamento allegato al decreto fiscale, ora occorre sistemare una tessera altrettanto importante del complessivo "mosaico". Si deve, cioè, adeguare la norma che riguarda le Zone economiche speciali, potenziale strumento, attraverso importanti benefici e incentivi agli investimenti produttivi, di rilancio economico dei nostri territori.

La deputazione **messinese** è già al lavoro sia in Parlamento sia a Palermo, dopo la segnalazione arrivata anche dai sindacati. In mattinata, infatti, il segretario generale della Cisl Tonino Genovese aveva posto il problema, sul quale durante la giornata si è soffermato anche il segretario provinciale della Cgil Giovanni Mastroeni.

«Se non si prevede la possibilità per la Regione siciliana di costituire la terza Zes agganciata all' **Autorità portuale** dello Stretto - spiega Genovese -, **Messina** rischia di non avere la Zes sul territorio, cosa gravissima per lo sviluppo o, peggio, di ritrovarsi una Zes agganciata ad altra **Autorità portuale**, Palermo

o Augusta. L' ipotesi che a **Messina** spetterebbero circa 600 ettari dei 5580 previsti per la Sicilia appare dovuta, necessaria e fattibile». Genovese ribadisce come le aree indicate e proposte da più parti (l' ex area Asi di Giammoro-Milazzo, l' ex Asi di Villafranca Tirrena, le aree **portuali** della Zona falcata di **Messina** a vocazione produttiva, l' area ex Asi di Larderìa e la piastra logistica di Tremestieri) «ci trovano pienamente e favorevolmente d' accordo». Ma per la Cisl, a questo punto, diventa di non secondaria rilevanza anche l' allineamento e la previsione delle aree relative ai porti di Villa San Giovanni (3,65 ettari) e Reggio Calabria (9,68 ettari) già inserite nella approvata Zes calabrese riferita al porto di Gioia Tauro. In tal senso, va bene l' inserimento previsto nell' emendamento di costituzione dell' **Autorità portuale** dello Stretto del periodo al comma 6 dell' articolo 4 della legge 123 del 2017 che prevede come "i porti inseriti nell' area Zes rientrano nella competenza territoriale di un' **Autorità** di sistema **portuale** con sede in altra regione" ma è insufficiente se non si interviene modificando la

-segue

normativa sul numero delle Zes per ogni regione».

Anche Mastroeni sottolinea la necessità di arrivare al più presto alla definizione delle procedure, in modo che possano contestualmente partire la nuova **Autorità** di sistema e la preziosa **Zona economica speciale**. Due carte in più a disposizione per vincere il male che più di ogni altro affligge **Messina** e lo **Stretto**: la rassegnazione.

Sistema Augusta, gli arrestati rimangono in cella

Giovanni e Pietro Magro con Gaetano Nunzio Miceli devono rimanere in cella

I giudici del tribunale del Riesame di Catania hanno respinto le istanze di scarcerazione presentate dalle difese di Gaetano Nunzio Miceli, Giovanni e Pietro Magro, coinvolti nell'operazione Port Utility della Guardia di finanza su un presunto giro di appalti pilotati per i lavori al porto commerciale di Augusta. Sono, invece, tornati in libertà gli altri tre indagati, Giovanni Sarcià e Venerando Toscano, componenti dell' **autorità portuale** di Augusta, ed Antonino Sparatore, commissario di gara. Secondo i giudici persistono ancora le esigenze cautelari per i primi tre, difesi dagli avvocati Bruno Leone ed Aldo Ganci, anche se Miceli rispetto ai fratelli Magro si trova in carcere, nel penitenziario di contrada Cavadonna. Nella ricostruzione dell' accusa, rappresentata dal Procuratore Fabio Scavone e dal sostituto Tommaso Pagano, Miceli, socio della Tecnass, una società di progettazione con sede a Siracusa avrebbe predisposto, al posto dell' **Autorità portuale** di Augusta, i bandi vinti poi da società, nazionali ed internazionali. Queste ultime, per sdebitarsi, si sarebbero rivolte a professionisti riconducibili alla Tecnass a cui avrebbero pagato consulenze per un importo di 8 milioni di euro, transitati in società maltesi per aggirare i controlli. L'inchiesta ha preso il via nel 2015 dopo una segnalazione di un commissario di gara che avrebbe nutrito dei sospetti nella gestione di questi appalti. Le indagini, con il supporto delle intercettazioni telefoniche ed ambientali, avrebbero permesso di svelare che i due presunti funzionari corrotti, responsabili unici del procedimento dell' **autorità portuale**, si sarebbero limitati alla stampa e alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale. (*GASC*)