



Trieste:

"...L'Ungheria guarda a Trieste..." (Gazzetta Marittima)

"...Trieste in prima fila per attrarre investimenti cinesi..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Delegazione francese in visita a Genova..." (Messaggero Marittimo)

"...AssArmatori apre un tavolo di confronto con la finanza..." (Ansa)

"...Un miliardo di investimenti per il porto..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...L'AdSP comunica l'avvenuta presentazione..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Bacino di carenaggio, sfruttare per sperimentazioni a gas e idrogeno..." (Corriere Marittimo)

"...Serata per il "Porto dei Piccoli"..." (Corriere Marittimo)

"...In Fortezza il convegno con il viceministro Rixi..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

"...I nostri porti non possono più aspettare quelle opere..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...Autoproduzione e forniture di lavoro portuale temporaneo..." (Informatore Navale)

"...L'Associazione dei porti contro il piano di Spirito..." (The Medi Telegraph)

"...Napoli diventa primo "porto verde" del Sud..." (Seareporter)

Gioia Tauro:

"...Giudice reintegra 30 lavoratori licenziati a Gioia Tauro..." (ANSA, The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Si lavora per la ZES..." (Messina Ora, Il cittadinodimessina.it, Gazzetta del Sud)

Focus: "...I porti hanno anche troppi soldi, imparino a spenderli..." (Portnews)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
06 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

L'Ungheria guarda a Trieste

LUBIANA - Clamoroso "colpo basso" al governo della Slovenia sull'annunciato grande raddoppio ferroviario con Divaccia. Il sito web FAQ Trieste, sempre molto attento su quello che accade in quell'area (e non solo) riporta che "A mollare il pesante ko è il premier ungherese Viktor

Orban il quale durante il recente incontro della diaspora magiara ha affermato che Budapest non darà un euro alla Slovenia per la realizzazione del raddoppio della traccia ferroviaria tra Capodistria Koper e Divaccia, infrastruttura considerata strategica e imprescindibile per lo sviluppo dello scalo del litorale da parte dell'esecutivo.

"Nel piano finanziario di realizzazione del raddoppio - continua FAQ Trieste - peraltro molto lacunoso e oggetto del referendum sull'opera poi bocciato dal corpo elettorale per mancato quorum, la Slovenia aveva da anni dato quasi per certo e dopo molti abbozzamenti con l'esecutivo di Budapest, l'arrivo di 300 milioni di euro. Certo non risolutivi ma comunque una fetta importante per portare a termine un'infrastruttura da quasi due miliardi di euro.

"Orban è stato chiarissimo e il ko ha messo al tappeto Lubiana perché il premier magiara ha giustificato la decisione del suo governo in quanto l'Ungheria è interessata al dialogo con il porto di Trieste.

"Proprio domani - era stato annunciato - il presidente della Port Authority del capoluogo del Friuli Venezia Giulia e vicepresidente dei porti europei Zeno D'Agostino sarà a Budapest". E dopo quell'incontro, D'Agostino è stato chiarissimo. Come è emerso dalla sua dichiarazione Ansa a margine del convegno della ZBK e di Sdgz. Ures per presentare lo scalo: "Che ci possa essere un interesse dell'Ungheria per il porto di Trieste va bene, però concretamente al momento non ci sono altre cose".

"Il presidente Orban - ha rilevato ancora D'Agostino - ha fatto una dichiarazione in due parti: nella prima dice che non investe più nella Capodistria Divaccia, nell'altra dice che non investendo più là è interessato al porto di Trieste.

"Prendiamo atto del non investimento: gli ungheresi sono venuti in porto come tante altre missioni. Sappiamo che sono interessati ma non abbiamo i dettagli, che non sono mai stati affrontati".

In merito ai rapporti con la Cina, il presidente D'Agostino ha detto che "ci sono anche altri player interessati. Forse è stato utile incontrare i cinesi perché hanno smosso altri interessi".

Trieste in prima fila per attrarre investimenti cinesi

Passare da Suez e arrivare nel porto giuliano fa risparmiare cinque giorni di navigazione.

In Adriatico sbarca molta merce cinese, ma non sono ancora arrivati gli investimenti attesi con la Nuova via della seta, come ad esempio è avvenuto a Savona con la partecipazione di Cosco alla società che gestirà il terminal di Vado, come socio di minoranza accanto a Apm terminals. Tuttavia le manifestazioni di interesse non sono mancate e oggi il porto di Trieste, che **movimenta ogni anno 600 mila teu**, in crescita, sta lavorando per concretizzarle. Lo scalo giuliano è caratterizzato dall'essere quello con maggiore proiezione internazionale verso l'entroterra, fra i porti italiani. A Trieste fanno storicamente riferimento paesi come Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Germania meridionale, Polonia. E a Trieste amano notare che in una recente intervista all'agenzia "Agi" **l'ambasciatore cinese Li Ryuyu**, parlando degli investimenti cinesi in Italia, ha citato come unico porto quello di Trieste. Dal suo arrivo al timone della nuova Autorità di sistema del mar Adriatico orientale, il presidente Zeno d'Agostino ha premuto l'acceleratore sul completamento delle opere ferroviarie, che consentono allo scalo di sviluppare i collegamenti a lunga percorrenza, raggiungendo mercati dall'Ungheria ai Paesi Bassi.

Ma l'attenzione cinese è oggi rivolta anche al progetto di porto franco, come spiega lo stesso presidente: «I cinesi non sono interessati a Trieste solo per la profondità dei fondali, ma anche perché trovano **un'autorità di sistema che racchiude il porto franco, il parco industriale, le smart city**».

Zeno D'Agostino ha spesso sottolineato come, nonostante che **la compagnia cinese Cosco abbia posto la sua base europea al Pireo**, i porti più vicini ai mercati finali europei sono quelli italiani, perché lo stato delle infrastrutture terrestri dal Pireo al centro Europa non rende conveniente il loro utilizzo. Come ha spiegato l'ambasciatore italiano a Pechino, Ettore Sequi, «i porti italiani non sono alternativi, ma complementari al Pireo, sia perché sono immediatamente disponibili ed estremamente ben collegati, con procedure di sdoganamento tra le più veloci in Europa, mentre dal Pireo occorre ancora costruire adeguati e onerosi collegamenti ferroviari attraverso i Balcani; sia perché è difficile far transitare solo attraverso un porto l'assai ingente numero di container che dall'Asia giunge nel Mediterraneo».

-segue

La Via della seta è vista come un'occasione per attrarre investimenti esteri in progetti di sviluppo logistico. Francesco Russo, vicepresidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, ha detto: «I contatti sono in corso già da qualche anno. I cinesi sanno che passare da Suez e arrivare a Trieste fa risparmiare cinque giorni di navigazione e sono attratti dalla qualità delle infrastrutture e degli asset ferroviari che portano al Centro e Nord Europa». Nel luglio 2017 una delegazione cinese composta da rappresentanti del ministero e della compagnia statale Cosco hanno visitato il porto di Trieste. **A maggio scorso il presidente d'Agostino ha rivelato:** «Alcune conglomerate cinesi stanno compiendo da almeno due anni attività di due diligence a Trieste». Investimenti concreti non si sono ancora visti, ma d'Agostino è fiducioso, come ha confermato ancora lo scorso ottobre intervenendo alla Construction conference, organizzata da Ance e Civiltà di cantiere, quando ha spiegato che il porto di Trieste «è già pronto e per questo la Cina verrà ad investire qui».

D'Agostino ha ricordato che l'atteggiamento protezionistico degli Stati Uniti ha imposto agli operatori portuali di dialogare con la Cina. «In questo contesto - ha aggiunto - il porto di Trieste è ora collegato via ferrovia con Budapest e col Nord Europa». Ma ciò che lo distinguerà è «la presenza di intelligenza e capacità in quanto lungo la Via della seta dovranno viaggiare cultura e innovazione imprenditoriale, non solo merci. Per questo - ha ribadito - **la Cina verrà a investire qui, perché vorrà collaborare con un tessuto imprenditoriale unico al mondo**».

«Porti adriatici, potenzialità immense» / INTERVISTA

Fuochi: «Rappresentano la via preferenziale per accogliere le navi che via Suez provengono dal Far East».

Quali sono oggi le potenzialità del bacino adriatico? «Dal 2008 al 2016 i porti del Napa (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria, Fiume) hanno visto un aumento di +30% delle merci e dell'80% dei traffici container, l'area, che include anche Ancona, Bari, Taranto, è un fattore di grande crescita per il nostro Paese e con enormi potenzialità - dice Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Club Milano -. Tutti i porti dell'Adriatico rappresentano infatti la via preferenziale per accogliere le navi che via Suez provengono dall'Estremo Oriente con merci dirette al Centro Europa e Europa Centro Orientale. Poi vi è lo sviluppo dell'Africa che creerà, soprattutto nell'area subsahariana, nuovi mercati e quindi notevoli aumenti dei traffici anche per l'Adriatico».

Quali sono le conseguenze delle tensioni geopolitiche internazionali sullo sviluppo dell'area?

«Non credo molte. È vero che il clima di incertezza finanziaria determinato dall'inasprimento delle relazioni politiche e commerciali fra Stati Uniti e Cina, può rallentare se non limitare in qualche caso gli investimenti delle aziende, ma il commercio va avanti lo stesso e trova nuovi mercati: la Cina ha ad esempio sta accelerando la creazione del RCEP, più grande accordo di libero scambio del mondo, che vede 16 Paesi del gruppo ASEAN). Il RCEP raggrupperà i 10 membri ASEAN più Cina, India, Giappone, Corea del Sud, Australia e Nuova Zelanda e coprirà circa metà della popolazione mondiale e un terzo del suo PIL. Di fatto il protezionismo Usa spinge la Cina ad occupare mercati alternativi e l'Adriatico può sicuramente trarne vantaggi».

Che cosa pensa del progetto cinese della nuova Via della Seta?

«Anche dalla recente missione del Propeller Nazionale a Singapore è emerso chiaramente come la nuova Via della Seta oggi è molto più di una grande azione di sviluppo infrastrutturale, è un'iniziativa win-win, promossa dalla Cina (ma non esclusivamente cinese) e da ormai 100 paesi, per promuovere la prosperità di tutti gli attori coinvolti. L'attenzione iniziale su trasporti, energia e telecomunicazioni è oggi accompagnata da crescenti investimenti nei settori manifatturiero e industriale, nonché turistico, culturale e finanziario.

-segue

E, oltre all'incremento del commercio di cui si parla ampiamente, il turismo è uno dei settori che potrà avere moltissimi benefici. L'Italia ha un'offerta unica al mondo e in Adriatico oltre, ovviamente, Venezia, vi è un ricchissimo patrimonio turistico e culturale fra Emilia, Romagna, Marche e Puglia che può beneficiare in modo straordinario dell'aumento dei flussi di persone che si sta determinando e che sicuramente nei prossimi anni proseguirà a doppia cifra».

Quali sono le strategie per sviluppare il ruolo dell'Adriatico nei traffici marittimi mondiali?

«In primis, cogliere appieno i benefici dell'aumento delle rotte con l'Asia, e per questo è auspicabile che ogni scalo punti sulla propria specializzazione e che a livello di sistema si sviluppino sinergie basate sulla complementarità fra porti. Poi c'è il grande tema delle infrastrutture: per ogni singolo porto bisogna identificare e realizzare quelle prioritarie, in tempi brevi e certi (fondali, capacità, banchine, aree logistiche, collegamenti stradali e ferroviari). Vorrei poi fare un accenno agli operatori ed in particolare ai fornitori di servizi di logistica e spedizioni, Bisognerà tener conto che nel medio e lungo periodo le compagnie marittime offriranno sempre più servizi di questo tipo. Per i piccoli e medi operatori, occorre unire le forze, diversificare specializzandosi in nicchie di mercato a valore aggiunto e soprattutto lavorare sull'innovazione tecnologica. Questo, ovviamente, vale sia per l'Adriatico che in generale».

Così la Cina ha cambiato il "piano Venezia"

Non più scalo offshore, ma una piattaforma fuori dalla bocca di porto di Malamocco.

Il porto di Venezia, storicamente e geograficamente, è considerato da chi vi opera la naturale porta dell'Europa verso Oriente. Il gigantismo navale da un lato, la fragilità dell'ecosistema della Laguna e la costruzione del Mose (che limita a 12 metri i pescaggi) dall'altro hanno limitato negli ultimi anni questa ambizione, che però rimane accesa e cova ancora nella comunità portuale veneziana. Il sogno di diventare un importante porto di destinazione finale per le merci dal Far East sembrava tramontato assieme al progetto di terminal offshore promosso dall'ex presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, e congelato dal suo successore, Pino Musolino.

Oggi a Venezia arriva un solo servizio diretto da Far East, con navi di Cma Cgm, anche se nelle ultime settimane è partito un servizio feeder della cinese Cosco dal porto del Pireo. E proprio dalla Cina potrebbe arrivare l'idea di una soluzione ad alcuni ostacoli, oltre ai finanziamenti per realizzarla. Almeno, se verrà confermato l'interesse della società China communication construction company (Cccc) a **investire 1,3 miliardi per un terminal container fuori dalla Laguna, ma non più offshore, bensì fuori dalla bocca di porto di Malamocco.**

«I numeri - ricorda Alessandro Santi, presidente degli agenti marittimi del Veneto - ci danno ragione. Venezia è il naturale porto di sbocco con l'Oriente. La Belt and road initiative cinese (Bri) ha sempre avuto come riferimento Venezia e non Genova e Trieste. Se guardiamo ai dati degli ultimi dieci anni, l'Adriatico settentrionale e i porti del Napa sono stati quelli cresciuti di più, a un ritmo medio annuale del 7 per cento. Per Venezia è stata una crescita costante. Soltanto adesso il traffico risente problemi di pescaggio». Problemi che secondo Antonio Cappiello, responsabile porto della Filt-Cgil, vanno compensati offrendo qualità del lavoro: «Le limitazioni fisiche dello scalo rendono necessario offrire buoni servizi. Attualmente questo apre potenzialità di sviluppo per il porto, anche se non infinite». **Anche secondo il sindacalista, Venezia deve sfruttare la sua vocazione di porta per l'Oriente:** «E' lo sbocco per l'Europa, ha un aeroporto vicino, collegamenti ferroviari e serve la pianura padana, che è una delle tre principali aree industriali d'Europa. Ha un'organizzazione del lavoro flessibile grazie ai recenti accordi sindacali che rendono possibile scaricare qualsiasi tipo di nave. E alle spalle ha attività produttive ad esempio nei settori delle farine e della soia.

-segue

Non abbiamo i fondali di Trieste e Rijeka, ma abbiamo una maggiore disponibilità di spazi retroportuali. Per questo qui arrivano prodotti per essere lavorati in prossimità delle banchine di grandi aziende come Grandi Molini o Ilva. Anche l'Autorità di sistema portuale funziona: Commissione consultiva e tavolo di partenariato sono strumenti di confronto vero». Insomma, «se avesse 4 o 5 metri di pescaggio in più, il porto non avrebbe concorrenti».

Lo scalo ha due terminal container, quattro commerciali per altri tipi di merce, soprattutto rinfuse solide, e dieci terminal industriali dedicati. Il problema dell'accesso riguarda soprattutto i container. Oggi non possono arrivare portacontainer di dimensioni superiori a 8.500. Secondo **Alessandro Santi**, tuttavia, il mercato spinge perché i problemi vengano risolti, come dimostra anche l'interessamento dei cinesi. «Dieci anni fa - afferma - i tre principali porti del Nord Adriatico, ossia Venezia, Trieste e Koper, avevano un traffico di 300 mila teu ognuno. Oggi Koper è arrivato a 900 mila, mentre Trieste è a 600 mila, come Venezia, nonostante il maggiore pescaggio. Questo vuol dire che il mercato non ha dato ragione a Trieste. Il suo traffico è al 40 per cento di transhipment, buona parte del quale poi si dirige su Venezia, che serve un'area (Lombardia, Veneto e in parte Trentino e Emilia) che studi del ministero danno in crescita nei prossimi anni». Santi apprezza il progetto di Cccc, perché potrebbe risolvere i problemi di rottura di carico che portava la piattaforma offshore. «I cinesi vogliono investire 1,3 miliardi su Venezia e 600 milioni su Trieste. Questo vuol dire che la voglia di Adriatico c'è. **Anche Cosco, che ha attivato il servizio feeder dal Pireo, ha capito l'importanza di Venezia**».

Delegazione francese in visita a Genova

Per sapere come la città ha reagito al crollo del ponte

GENOVA – Dopo la pubblicazione di un rapporto da parte del Governo francese sullo stato della rete stradale gestita direttamente dal ministero, che metteva in evidenza diverse situazioni critiche, la Commissione (è competente per i temi della pianificazione e il sviluppo del territorio, la transizione ecologica, la lotta contro il cambiamento climatico, l'ambiente e la prevenzione dei rischi, la mobilità, le infrastrutture e i trasporti) ha avviato una missione conoscitiva sullo stato dei ponti stradali francese.

Nell'ambito di questa missione, la delegazione ha raggiunto Genova per uno scambio di informazioni sia con il sindaco – commissario Marco Bucci sia con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale genovese Paolo Emilio Signorini: obiettivo avere delucidazioni su come la città ha reagito al crollo del viadotto autostradale, quali misure sono state introdotte nell'emergenza per attenuare le ripercussioni sul traffico e quali politiche sono adottate dalla AdSp nella gestione delle crisi.

Grande interesse è stato manifestato per la realizzazione a tempo di record della strada della Superba, quale collegamento fra l'area aeroportuale e lo scalo di Sampierdarena ma anche per il progetto della nuova diga foranea del porto di Genova, attualmente in fase di progettazione da Invitalia.

La delegazione francese era composta da Hervé Maurey, presidente della Commissione; Patrick Chaize, vicepresidente e dai senatori Christine Lafranchi Dorgal, Jean-Michel Houllegate e Nadia Sollogoub. Presenti inoltre il console generale francese a Milano Cyrille Rogeau; Luc Penaud, console generale di Genova e Florent Moretti, consigliere per l'industria e lo sviluppo presso l'ambasciata di Francia in Italia.

AssArmatori apre un tavolo di confronto con la finanza

Trovare nuove forme di collaborazione ed evitare contrapposizioni

GENOVA, 5 DIC - Per continuare ad essere competitiva, l'industria armatoriale italiana deve ripensare il suo rapporto con il sistema finanziario. Partendo da questo presupposto AssArmatori, l'associazione di armatori guidata da Stefano Messina, ha deciso di creare un tavolo permanente per favorire il confronto tra industria marittima e finanza ed esplorare nuove forme di collaborazione, la cui composizione verrà annunciata nelle prossime settimane.

Negli ultimi anni, ricorda AssArmatori, la maggioranza degli armatori italiani si è trovata ad affrontare una o più ristrutturazioni finanziarie, in cui spesso i crediti bancari sono stati rilevati da altri soggetti e, se in alcuni casi questo passaggio è stato agevolato dallo stesso armatore per sbloccare la situazione, in molti altri si sono verificate cessioni, non concordate, a fondi hedge interessati solo a realizzare guadagni immediati.

"È arrivato il momento - ha dichiarato Stefano Messina, Presidente di AssArmatori - di invertire la rotta ed esplorare fino in fondo le sinergie che possono derivare da una collaborazione, o per meglio dire da una reale integrazione, tra shipping e finanza, uscendo da una logica di sterile contrapposizione".

L'obiettivo dell'iniziativa è quindi quello di gestire i crediti deteriorati "non su base opportunistica, bensì per il tramite di iniziative sistemiche e poli aggregativi che siano in grado di realizzare un concreto allineamento di interessi tra tutti gli stakeholders (banche, investitori, armatori, comunità locali etc.), preservando la rilevanza della flotta mercantile italiana nel mondo". (ANSA).

«Un miliardo di investimenti per il porto» / INTERVISTA

Genova - **Paolo Emilio Signorini** parla di un «imponente programma di interventi per il porto di Genova», destinato a cambiare il volto del primo scalo d'Italia. Per l'esattezza, anticipa al *Secolo XIX/The Meditelegraph* il presidente dell'Authority, sono «programmati 922 milioni di euro di investimenti».

Genova - **Paolo Emilio Signorini** parla di un «imponente programma di interventi per il porto di Genova», destinato a cambiare, dopo il crollo di Ponte Morandi, il volto del primo scalo d'Italia. Per l'esattezza, anticipa al *Secolo XIX/The Meditelegraph* il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono «programmati 922 milioni di euro di investimenti dal 2019 al 2021», parte dei quali riguarderanno anche lo scalo di Savona-Vado. I fondi, alcuni messi a disposizione dal governo dopo la tragedia del 14 agosto e altri in arrivo dalle casse dell'Authority, rientrano nel bilancio di previsione per il prossimo anno e nel piano operativo triennale 2019-2021 che saranno presentati domani a Palazzo San Giorgio. I 922 milioni di euro saranno spesi per progettazioni, nuove opere infrastrutturali, manutenzioni, interventi sul sistema informatico per migliorare la circolazione delle merci, ridurre le tasse portuali per attrarre nuovi traffici e per consentire al porto un'operatività h24 con l'apertura dei terminal anche di notte.

Presidente, quali interventi avete in programma per la Sopraelevata portuale?

«La strada è stata messa a disposizione dei Tir e fa parte della via della Superba, il tracciato aperto all'interno del porto per alleggerire la viabilità cittadina dal passaggio dei mezzi pesanti dopo il crollo del Morandi. La Sopraelevata portuale, che oggi parte dalla zona di San Benigno e arriva quasi sino alla fine di lungomare Canepa verso Ponente, sarà allungata. La nostra intenzione è quella di fare arrivare la Sopraelevata sino allo stabilimento Ilva (allungandola di oltre un chilometro rispetto ai due chilometri attuali, ndr). Stimiamo 50 milioni di euro di investimento per quattro anni di lavori. Resterà aperta al traffico dei mezzi pesanti anche una volta terminata l'emergenza che si è venuta a creare dopo la tragedia del 14 agosto scorso».

Il prossimo anno saranno investiti 337 milioni di euro. Nel 2020 saranno 223 milioni e nel 2021 i fondi saliranno a 360 milioni di euro. Lavorerete per aprire i terminal anche di notte?

-segue

«Riteniamo che quello di avere un porto operativo h24 sia un obiettivo da raggiungere. Per questo motivo è necessario mettere d'accordo varie anime che operano in banchina, dai terminalisti al mondo dell'autotrasporto. Parte delle nostre risorse verranno usate per consentire alle banchine di muovere le merci anche nelle ore notturne. Dovremo, non solo convincere ed aiutare operatori e camionisti, ma investire in personale e sistemi informatici».

Dopo il crollo del Morandi, l'economia portuale ha subito un rallentamento. Cosa avete in programma di fare per attirare traffici e favorire investimenti?

«Circa 6 milioni di euro saranno utilizzati per ridurre le tasse portuali. L'obiettivo è quello di offrire un aiuto ai terminalisti che operano in banchina e agli armatori che portano le loro navi sotto la Lanterna. Ci saranno benefici anche per tutti gli imprenditori che hanno siti produttivi all'interno del porto e per i cantieri navali».

Le previsioni dei traffici, per il prossimo anno, parlano di una crescita pari a zero. Giusto?

«Sino allo scorso 14 agosto, il porto era in forte crescita. Dopo il crollo del Morandi, stimiamo una crescita pari a zero nella migliore delle ipotesi e un meno 5% nella peggiore delle ipotesi per quel che riguarda il traffico contenitori nel 2019. Per il traffico passeggeri, sia crociere che traghetti, non stiamo notando un calo evidente».

Siete partiti con la gara per la progettazione della nuova diga del porto. Costerà quasi un miliardo di euro e consentirà allo scalo di accogliere le megaportacontainer di ultima generazione. Sarà realizzata da un gruppo straniero?

«Si tratta di un'opera fondamentale per il porto. I nostri uffici stanno lavorando seguendo l'iter che la realizzazione di infrastrutture di questo tipo richiede. Posso dire che c'è l'interesse di molti gruppi che arrivano dall'estero, soprattutto cinesi e danesi».

Quali altri interventi sono previsti per il 2019?

-segue

«Prevediamo, tra i vari progetti, di investire 17 milioni di euro per il nuovo viadotto di Voltri perché è necessario ridisegnare il tracciato dei binari che escono dal porto. Poi c'è la realizzazione della galleria ferroviaria di Molo Nuovo, quella che collega i terminal Bettolo e Sech alla zona del Campasso. Proseguiremo poi con la realizzazione della nuova Torre piloti. L'intenzione è quella di procedere con iter agevolati e tempi burocratici brevi, grazie alla collaborazione della commissione di esperti che sta aiutando il sindaco Marco Bucci che è stato incaricato di gestire la costruzione del nuovo ponte».

Per Savona-Vado, invece, ci saranno a disposizione, per il 2019, oltre 100 milioni di euro. Quali sono gli interventi più urgenti?

«Lavoreremo sulla diga per riparare e migliorare l'infrastruttura che è stata fortemente danneggiata dal maltempo. Ci saranno poi interventi sulle infrastrutture a servizio della nuova piattaforma container e per la manutenzione in generale».

«Un miliardo di investimenti per il porto E la sopraelevata dei Tir raddoppia»

L'INTERVISTA

Matteo Dell'Antico

Paolo Emilio Signorini parla di un «imponente programma di interventi per il porto di Genova», destinato a cambiare, dopo il crollo di Ponte Morandi, il volto del primo scalo d'Italia. Per l'esattezza, anticipa al *Secolo XIX* il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sono «programmati 922 milioni di euro di investimenti dal 2019 al 2021», parte dei quali riguarderanno anche lo scalo di Savona-Vado. I fondi, alcuni messi a disposizione dal governo dopo la tragedia del 14 agosto e altri in arrivo dalle casse rientrano nel bilancio di previsione per il prossimo anno e nel piano operativo triennale 2019-2021 che saranno presentati domani a Palazzo San Giorgio. I 922 milioni di euro saranno spesi per progettazioni, nuove opere infrastrutturali, manutenzioni, interventi sul sistema informatico per migliorare la circolazione delle merci, ridurre le tasse portuali per attrarre nuovi traffici e per consentire al porto un'operatività h24 con l'apertura dei terminal anche di notte.

Presidente, quali interventi avete in programma per la Sopraelevata portuale?

«La strada è stata messa a disposizione dei Tir e fa parte della via della Superba, il tracciato aperto all'interno del porto per alleggerire la viabilità cittadina dal passaggio dei mezzi pesanti dopo il crol-

lo del Morandi. La Sopraelevata portuale, che oggi parte dalla zona di San Benigno e arriva quasi sino alla fine di lungomare Canepa verso Ponente, sarà allungata. La nostra intenzione è quella di fare arrivare la Sopraelevata sino allo stabilimento Iva (*allungandola di oltre un chilometro rispetto ai due chilometri attuali, ndr*). Stimiamo 50 milioni di euro di investimento per quattro anni di lavori. Resterà aperta al traffico dei mezzi pesanti anche una volta terminata l'emergenza che si è venuta a creare dopo la tragedia del 14 agosto scorso».

Il prossimo anno saranno investiti 337 milioni di euro. Nel 2020 saranno 223 milioni e nel 2021 i fondi saliranno a 360 milioni di euro. Lavorerete per aprire i terminal anche di notte?

«Riteniamo che quello di avere un porto operativo h24 sia un obiettivo da raggiungere. Per questo motivo è necessario mettere d'accordo varie anime che operano in banchina, dai terminalisti al mondo dell'autotrasporto. Parte delle nostre risorse verranno usate per consentire alle banchine di muovere le merci anche nelle ore notturne. Dovremo, non solo convincere ed aiutare operatori e camionisti, ma investire in personale e sistemi informatici».

Dopo il crollo del Morandi, l'economia portuale ha subito un rallentamento. Cosa avete in programma di fare per attirare traffici e favorire investimenti?

«Circa 6 milioni di euro saranno utilizzati per ridurre le tasse portuali. L'obiettivo è quello di offrire un aiuto ai terminalisti che operano in banchina e agli armatori che

portano le loro navi sotto la Lanterna. Ci saranno benefici anche per tutti gli imprenditori che hanno siti produttivi all'interno del porto e per i cantieri navali».

Le previsioni dei traffici, per il prossimo anno, parlano di una crescita pari a zero. Giusto?

«Sino allo scorso 14 agosto, il porto era in forte crescita. Dopo il crollo del Morandi, stimiamo una crescita pari a zero nella migliore delle ipotesi e un meno 5% nella peggiore delle ipotesi per quel che riguarda il traffico contenitori nel 2019. Per il traffico passeggeri, sia crociere che traghetti, non stiamo notando un calo evidente».

Siete partiti con la gara per la progettazione della nuova diga del porto. Costerà quasi un miliardo di euro e consentirà allo scalo di accogliere le mega-portacontainer di ultima generazione. Sarà realizzata da un gruppo straniero?

«Si tratta di un'opera fondamentale per il porto. I nostri uffici stanno lavorando seguendo l'iter che la realizzazione di infrastrutture di questo tipo richiede. Posso dire che c'è l'interesse di molti gruppi che arrivano dall'estero, soprattutto cinesi e danesi».

Quali altri interventi sono previsti per il 2019?

«Prevediamo, tra i vari progetti, di investire 17 milioni di euro per il nuovo viadotto di Voltri perché è necessario ridisegnare il tracciato dei binari che escono dal porto. Poi c'è la realizzazione della galleria ferroviaria di Molo Nuovo, quella che collega i terminal Bertolo e Sech alla zona del Campasso. Proseguiremo poi

-segue

con la realizzazione della nuova Torre piloti. L'intenzione è quella di procedere con iter agevolati e tempi burocratici brevi, grazie alla collaborazione della commissione di esperti che sta aiutando il sindaco Marco Bucci che è stato incaricato di gestire la costru-

zione del nuovo ponte».

Per Savona-Vado, invece, ci saranno a disposizione, per il 2019, oltre 100 milioni di euro. Quali sono gli interventi più urgenti?

«Lavoreremo sulla diga per riparare e migliorare l'infrastruttura che è stata forte-

mente danneggiata dal maltempo. Ci saranno poi interventi sulle infrastrutture a servizio della nuova piattaforma container e per la manutenzione in generale». —

matteo.dell'anto@lasecoloxx.it

📧 [MATEO DELL'ANTO](mailto:matteo.dell'anto@lasecoloxx.it)

Il Secolo XIX

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: comunica l' avvenuta presentazione ...

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: comunica l' avvenuta presentazione delle seguenti istanze: istanza del 19.3.18 formulata da Wärtsila Italia S.p.A., titolare sino al 31.12.20 di lic.arch. n.2926/1, riguardante un' area demaniale situata in via al molo Giano, posta all' interno del Distretto Industriale delle Riparazioni Navali del porto di Genova ed adibita allo svolgimento attività di manutenzione, revisione, ricondizionamento e riparazione di motori diesel e relativi impianti ausiliari, volta all' ottenimento di concessione ventennale sulla porzione ricompresa nella predetta lic.arch. n.2926/1; istanza del 26.3.18 formulata da Stazioni Marittime S.p.A., titolare dell' atto pluriennale rep. n. 52 del 22.1.92 e successivi atti suppletivi, concernenti un' area demaniale posta tra ponte del Mille e ponte Caracciolo del porto di Genova dedicata alla gestione del traffico passeggeri ed alla connesse attività di servizio, finalizzata all' ottenimento di atto suppletivo in ampliamento alla vigente concessione pluriennale riguardante un' area di circa mq. 2.800 posti al 1°p.edificio c.d. ex Unital ponte Caracciolo da adibire a deposito autoveicoli, con contestuale richiesta d' autorizzazione per la realizzazione di interventi migliorativi sulla medesima area richiesta in ampliamento; istanza del 3.5.18 formulata da Officina Diesel S.r.l. titolare sino al 31.12.18 di licenza arch. n. 2139, avente ad oggetto locali ed aree scoperte individuati presso l' edificio Rinaco sito in calata Gadda, c/oil Dist.tto Industriale delle Riparazioni Navali del porto di Genova, destinato allo svolgimento delle attività di riparazione navale quali officina meccanica, magazzino uffici, servizi, deposito e sosta mezzi aziendali, volta all' ottenimento di concessione venticinquennale riferita al predetto ambito concessorio; istanza del 21.5.18 formulata da Ente Bacini S.r.l., titolare sino al 31.12.20 dell' atto pluriennale reg. n. 579, rep.n.170 de113.7.76 e dei successivi atti suppletivi concernenti un compendio demaniale marittimo ubicato in calata delle Grazie e in molo Guardianio, press() il Distretto Industriale delle Riparazioni Navali del porto di Genova, adibito alla gestione delle attività di manutenzione, riparazione, costruzione navale e servizi resi a favore degli utenti del distretto industriale, volta ottenimento di proroga sino al 31.12.24 della durata della succitata concessione, con esclusione delle superfici oggetto di decreto di revoca parziale n.24 del 18.1.18. Le istanze sono a disposizione dello Staff governance demaniale, piani d' impresa e società partecipate (2°p.Pal. San Giorgio). Invita coloro che potessero avervi interesse a presentare per iscritto al predetto Staff, entro il termine

-segue

perentorio del 5.1.19 quelle osservazioni che ritenessero opportune a tutela dei loro eventuali diritti e/o a formulare istanze concorrenti. Riservata, comunque, ogni diversa e/o ulteriore valutazione da.

Corriere Marittimo

Livorno, Nogarin: Bacino di carenaggio, sfruttare per sperimentazioni a gas e idrogeno

LIVORNO- «Dobbiamo sfruttare di più e molto meglio il nostro **bacino di carenaggio**, che è il secondo più grande del Mediterraneo e che può ospitare navi lunghe fino a 342 metri». Con queste parole il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, è intervenuto al convegno dal titolo: "L'innovazione tecnologica e le ricerche messe in campo dal Network Clypea - Il contributo dell'idrogeno per l'energia di domani", svolto presso l'Accademia Navale di Livorno.

L'occasione, però, è stata anche il pretesto per Nogarin, di fare il **punto della situazione sullo scalo**. «Un bacino così grande – ha spiegato a margine dell'evento il primo cittadino – rappresenta di per sé un'opportunità per la **sperimentazione dei profili di conversione motoristica delle navi**. È un bacino che può ospitare navi fino a 342 metri di lunghezza e quindi in grado di poter avere un percorso di conversione di apparati propulsivi, anche nell'ambito **disperimentazioni importanti**. **Penso al gas, ma soprattutto all'idrogeno**, che personalmente preferisco. Anche perché a poca distanza dalla città abbiamo la **raffineria Eni**, una struttura importantissima per tutto il paese. Dunque in un breve spazio territoriale, coesistono un ampio garage marino e uno dei più grandi player del settore che dovrebbero unire le due forze e dialogare di più. Ci sono condizioni perché Livorno possa fare la voce da protagonista, per svilupparsi sia sotto l'aspetto ambientale, che dal punto di vista industriale, con tutto il vantaggio dal punto di vista occupazionale che possiamo immaginare».

E a proposito di ambiente, Nogarin ha poi parlato di **energie rinnovabili** e dello sforzo che la città toscana sta facendo per adeguarsi a queste nuove risorse. «Livorno può dire tantissimo per quanto concerne l'aspetto **eolico**, ma purtroppo non lo ha mai fatto con coraggio. Credo che potremmo dare delle risposte importanti anche dal punto di vista del settore "**eolico off shore**". Stiamo lavorando molto per trovare una forma nuova di conversione rispetto all'energetico del vecchio "Ciclo8". I processi di decarbonizzazione sono in cima alla lista degli obiettivi della Comunità Europea e in questo Livorno può avere un ruolo da protagonista. **In questi giorni si sta parlando tanto di Lng, un argomento molto interessante**. Sono felice che questo dibattito sull'idrogeno si sia svolto proprio nella nostra città. **Noi siamo in prima linea e vogliamo farci trovare pronti**».

Livorno, Toremar: Serata per "Il Porto dei piccoli"

LA SOLIDARIETÀ SALE A BORDO DI TOREMAR: INIZIATIVA SULLA LIBURNA DEDICATA A "IL PORTO DEI PICCOLI"

Livorno – Un mare di solidarietà e condivisione a bordo della nave **Liburna della Toremar**, ormeggiata nel porto di Livorno, per la **serata dedicata a "Il Porto dei piccoli"**, ONLUS che ha l'obiettivo di creare spazi di divertimento per bambini e familiari che vivono la difficile esperienza della malattia e dell'ospedale, tramite una serie di attività ispirate al mare, al porto e alla natura, e che ogni anno garantisce migliaia di ore di servizio gratuito, vari operatori socio-psicopedagogici occupati con l'ausilio di volontari formati, decine di unità medico-pediateriche coinvolte e migliaia di bambini seguiti, anche a domicilio.

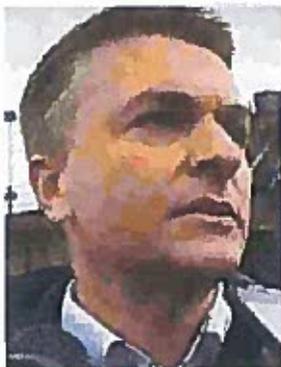
L'evento è stato l'occasione per rivivere insieme le emozioni donate nel corso dell'anno a tutti i bambini che affrontano la malattia a Livorno, dove la ONLUS è presente dal 2005, e nei recenti nuovi poli dell'Elba, di Piombino, Lucca e Barga. Sono stati ospitati a bordo della Liburna una serata che ha visto partecipare tra gli altri anche il **Direttore Marittimo della Toscana Giuseppe Tarzia, Pierpaolo Ribuffo, Comandante dell'Accademia Navale di Livorno, e Ignazio Messina, Presidente de Il Porto dei piccoli ONLUS.**

Matteo Savelli, Ad di Toremar, dichiara: *"Toremar, insieme a tutto il Gruppo Onorato Armatori, è orgogliosa di sostenere Il Porto dei piccoli, una ONLUS con cui abbiamo stretto da tempo un legame molto importante, che intendiamo mantenere e, se possibile, rafforzare nel prossimo futuro attraverso splendide iniziative come quella di ieri a bordo della nostra nave".* *"Grazie a Moby e Toremar possiamo offrire il nostro servizio con continuità all'Isola d'Elba e anche in Sardegna, per condividere la nostra missione ed il nostro modo di operare, perché è importante diffondere ed insegnare un percorso, iniziato tredici anni fa, che è apprezzato dai medici e soprattutto dalle famiglie - afferma Gloria Camurati, Direttrice Generale e fondatrice de Il Porto dei piccoli ONLUS - La presenza di tanti esponenti delle realtà del porto per noi è importante, a testimonianza della condivisione del nostro impegno di partire dall'ospedale per arrivare alle banchine dei porti e viceversa, offrendo grazie alla competenza dei nostri operatori la gioia e la serenità del mare".*

DOMANI

In Fortezza il convegno con il viceministro Rixi

LIVORNO. Un progetto di collaborazione tra le Autorità di sistema del mar Tirreno e Ligure: se ne parlerà domani, a partire dalle 9, nell'ambito di un convegno organizzato da Federmanager. L'appuntamento è nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia, dove rappresentanti delle istituzioni e operatori si incontreranno per capire quali sinergie attivare per arrivare a un «modello di competizione collaborativa che traguardi nuovi obiettivi di sviluppo



Il viceministro Edoardo Rixi

della portualità italiana».

All'evento, patrocinato dal Comune, interverrà il vice ministro ai trasporti Edoardo Rixi. Due le tavole rotonde organizzate: una sui traffici commerciali, l'altra su quelli delle crociere e delle autostrade del mare. Molte le personalità chiamate a partecipare: tra gli altri saranno presenti i quattro presidenti di Adsp (Emilio Signorini per il sistema Genova-Savona; Carla Roncallo per La Spezia-Marina di Carrara; Francesco Maria Di Maio per i porti di Roma e del Lazio; Stefano Corsini per il sistema Livorno-Piombino-isola d'Elba) e il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giuseppe T'arzia. —

Intesa tra Authority toscane e liguri Manager a confronto in Fortezza

All'iniziativa di domani interverrà anche il viceministro Rixi

DUE TAVOLE rotonde su un tema al limite del virtuale, ovvero 'un progetto di collaborazione tra Autorità portuali di sistema del Tirreno e della Liguria'. E quanto verrà a presenziare, trascorse poi le conclusioni, il viceministro delle infrastrutture e trasporti Eduardo Rixi che ha la delega della portualità. I lavori sono in programma per domani in Fortezza Vecchia per iniziativa di Federmanager, con tempi peraltro strettissimi (dalle 9 alle 13) sia per il numero degli interventi previsti, sia perché il viceministro deve rientrare con urgenza a Roma. Ieri ha dato forfait il presidente di Genova, Paolo Emilio Signorini, per un concomitante impegno. Peccato: manca un pezzo importante per creare un 'sistema dei sistemi' tra Mar Tirreno e Liguria. Ma se ne riparlerà. Le due tavole rotonde riguardano rispettivamente i traffici portuali e i traffici crocieristici con le autostrade del mare. La prima sarà moderata dal sottoscritto per il Telegrafo; la seconda dal capocronista de Il Tirreno A. Guarducci. A sottolineare l'importanza del tema, le introduzioni del presidente di Federmanager Claudio Tonci e del collega romano, del sindaco Filippo Nogarin, del presidente dell'Autorità di sistema ospite

Stefano Corsini e del direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia. È prevista un'alta partecipazione di operatori portuali, alcuni dei quali - in rappresentanza di Lorenzini, del TDT e di altre realtà locali - hanno contribuito all'iniziativa. Iscritti a parlare sulla prima tavola rotonda il presidente Corsini, il collega Francesco Maria di Majo per i porti di Roma,

l'architetto Carla Roncallo per il sistema La Spezia-Marina di Carrara, l'ammiraglio Tarzia, il presidente del consiglio regionale toscano Eugenio Gianì, l'assessore comunale di Livorno Francesca Martini, il sindaco di Piombino Massimo Giuliani e il direttore di Federmanager Mario Cardoni. Il tempo concesso sarà poco più di un'ora, altrettanto compreso il dibattito della tavola ro-

tonda su crociere ed Autostrade del mare. Iscritti a parlare gli stessi tre presidenti dei sistemi portuali, l'ammiraglio Tarzia, il presidente dell'Associazione industriali Alberto Ricci, il direttore della Porto 2000 Ingegnere Giovanni Spadoni, l'Ad degli aeroporti toscani Gina Gianni, il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari e Carlo Torlai del Tuscany terminal di Piombino.

Antonio Fulvi

L'APPELLO DELLA CISL

«I nostri porti non possono più aspettare quelle opere»

Boni e Pierfederici: «A Livorno a novembre dovevano partire i lavori per lo scavalco ferroviario mentre a Piombino c'è da concretizzare la 398»

LIVORNO. «Quando le infrastrutture per i porti di Livorno e Piombino?». Ad esprimerne forti preoccupazioni è la Fit Cisl Toscana, che insieme alla Fit Cisl di Livorno lancia l'allarme per lo «stallo nella realizzazione delle infrastrutture» collegate ai due porti toscani.

«Lo sviluppo e la crescita – scrivono Stefano Boni (segretario Fit Cisl Toscana) e Dario Pierfederici (segretario della Fit Cisl livornese) – passano dalla realizzazione delle infrastrutture, e nel territorio toscano anche dai porti e interporti, che rappresentano la porta per creare occupazione e competitività con il resto del Paese». «Dobbiamo essere pronti – sottolinea – a cogliere gli effetti posi-

tivi della ripresa con infrastrutture moderne ed efficienti in grado di rispondere alla domanda di volume di merci trasportate».

I due segretari accendono i riflettori sugli accordi di programma – firmati da Regione Toscana, Rete ferroviaria italiana, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto toscano Amerigo Vespucci – per la reindustrializzazione e la riqualificazione ambientale delle aree di crisi complessa del nostro territorio. Accordi che «hanno al loro interno anche progetti per opere di vitale importanza per nostri porti».

«Il porto di Piombino – entrano nel merito – è stato di recente ampliato e ammodernato, sono state allungate le banchine e scavati i fondali fino a 20 metri: adesso occorre concretizzare la strada 398, una bretella di 3 chilometri che collegherà il porto con la

viabilità nazionale, di cui si attende la realizzazione da decenni, con finanziamento di 50 milioni di euro già autorizzato e conclusione dei lavori prevista nel 2021».

Per il porto di Livorno «è ancora da realizzare il collegamento con il corridoio europeo Ten-T (Trans european network Transport): i lavori dovevano partire nel mese di novembre con la costruzione dello scavalco ferroviario che faciliterà i collegamenti tra porto e interporto di Guasticce e poi proseguire con il tratto ferroviario fra Guasticce e lo svincolo Collesalveti-Vada e Firenze-Pisa». Tutto il progetto, poi, «deve mettere in rete il porto di Livorno con l'ammodernamento/potenziamento della vecchia linea direttissima Firenze-Bologna e con l'adeguamento delle gallerie allo standard PC-80, la cui ultimazione è prevista nell'arco di tre anni, per i nuovi treni merci verso il nord Italia e l'Europa». «L'opera – ricordano – costa 24 milioni di euro: 17 stanziati dalla Regione, 4,3 da Rfi e 2,5 dal ministero delle Infrastrutture. L'inizio lavori era previsto per novembre 2018 e la consegna dell'opera entro fine 2019».

«Tutte opere indispensabili – ripetono con forza – a cui il territorio non può rinunciare né aspettare altro tempo. Per questo rivolgiamo un appello a tutti i soggetti preposti perché facciano presto e si possano rispettare i tempi previsti». —

Autoproduzioni e forniture di lavoro portuale temporaneo: una legge, ma decine di interpretazioni locali

Napoli, 5 dicembre 2018 – L'A.N.C.I.P. – Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali è un'associazione nazionale costituita con l'obiettivo di riunire le imprese portuali di cui all'art.16 legge n.84/1994 nonché le imprese abilitate alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art.17 legge n.84/1994 (comprese quelle derivanti dallo scioglimento delle vecchie Compagnie Portuali) e di rappresentarne gli interessi su tutto il territorio nazionale, nei rapporti con le istituzioni e con tutte le organizzazioni economiche, politiche e sociali, soprattutto al fine di promuovere lo sviluppo del lavoro portuale e di assicurare una disciplina corretta ed omogenea della materia portuale, per migliorare l'efficienza e la sicurezza del lavoro portuale.

L'ANCIP ritiene doveroso intervenire sulle recenti dichiarazioni rese dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale ed apparse sulle testate on-line in merito all'organizzazione del lavoro portuale, alla maggiore flessibilità operativa ed economicità delle tariffe richieste alla CULP di Napoli, alla ravvisata necessità che la CULP raggiunga con un importante vettore marittimo un accordo commerciale di riduzione dell'attuale tariffa e di maggiore operatività, in mancanza del quale si procederà entro aprile 2019 alla costituzione dell'agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo gestita dallo stesso ente portuale. In linea con le finalità dell'associazione, quindi, l'ANCIP non può non stigmatizzare le dichiarazioni rese dal Presidente dell'AdSP di Napoli, osservando al riguardo che:

- 1) la costituzione dell'agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo prevista dall'art.17, comma 5, legge n.84/1994 non può prescindere dalla preliminare individuazione, sancita dal precedente comma 2, dell'impresa cui affidare tale attività all'esito di una procedura ispirata ai principi comunitari dell'evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni vigenti e delle pregresse indicazioni ministeriali rese in fase di attuazione dell'art.17;
- 2) tale procedura non può essere condotta, come è sembrato di capire, con tempistiche e modalità sbrigative poiché deve essere caratterizzata dall'approfondita individuazione preliminare di tutti gli elementi (operativi e non) stabiliti dall'art.17, tenuto conto delle esigenze operative e del porto di Napoli;

- 3) la tariffa che il soggetto aggiudicatario della gara dovrà applicare alle imprese utilizzatrici non potrà essere imposta aprioristicamente dall'ente portuale nel bando di gara ma dovrà essere parametrata al costo effettivo del lavoro nonché agli altri fattori che andranno a caratterizzare l'organizzazione dell'impresa aggiudicataria;

- 4) "l'ultimatum" sostanzialmente concesso dall'AdSP alla CULP circa la riduzione delle tariffe sembra non considerare adeguatamente (i) che le tariffe attualmente praticate sono quelle stabilite dalla stessa AdSP per assicurare il rispetto da parte della CULP delle condizioni normative e retributive del CCNL dei lavoratori portuali nonché per coprire i costi generali di gestione della struttura aziendale e (ii) che tali tariffe non sono in grado di coprire i costi gestionali che l'impresa deve comunque sostenere anche in caso di mancanza delle occasioni lavorative (da qui, sostanzialmente, la crisi della CULP in una fase di contrazione degli avviamenti);
- 5) la possibilità, per un vettore marittimo, di operare in regime di autoproduzione non può rappresentare una forma di detrimento della qualità delle operazioni e dei servizi portuali e l'AdSP deve necessariamente condizionare il rilascio (ed il permanere) dell'autorizzazione alla verifica preliminare (e costante) del rispetto da parte del vettore marittimo degli stessi standard qualitativi richiesti alle imprese portuali già operanti nel porto di riferimento, in termini professionali, di sicurezza, di formazione, di qualità dei mezzi meccanici e degli strumenti in generale utilizzati per la propria operatività.

Sulla scorta di questi rilievi, non potendo condividere le tesi dell'ente portuale, l'ANCIP non può che invocare l'attuazione di tutte le misure e le azioni necessarie per assicurare la permanenza dello strumento di cui all'art.17 mediante la presenza della CULP, in grado di garantire la continuità della storia e della operatività della Compagnia Portuale in un contesto di rispetto delle regole nonché di ragionevole collaborazione con l'ente portuale finalizzata ad individuare – di concerto con i vettori marittimi e le imprese portuali – le soluzioni ottimali ed economicamente sostenibili per tutte le parti coinvolte, nell'interesse superiore del porto e dei lavoratori portuali di Napoli.

Napoli, l'Associazione dei portuali contro il piano di Spirito

Genova - L'associazione delle compagnie portuali attacca il piano dell'organico porto che il numero uno degli scali campani vuole realizzare: «È da stigmatizzare».

Genova - L'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (A. N.C.I.P.) «stigmatizza» la bozza di piano dell'organico porto che il presidente delle Authority di Napoli e Salerno ha intenzione di portare a compimento e i cui contenuti [sono stati anticipati da The MediTelegraph](#).

L'Ancip spiega ad esempio che «la costituzione dell'agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo prevista dall'articolo 17...non può prescindere dalla preliminare individuazione dell'impresa cui affidare tale attività all'esito di una procedura ispirata ai principi comunitari dell'evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni vigenti e delle pregresse indicazioni ministeriali rese in fase di attuazione dell'art.17».

Napoli diventa primo “porto verde” del Sud: firmato protocollo tra Enel, Autorità portuale e Caremar

Grazie all'accordo, le navi Caremar ormeggiate in porto spegneranno i motori e si allacceranno al nuovo sistema di alimentazione elettrica

Sarà Napoli il primo “porto verde” del Sud. E' stato siglato all'interno dell'area portuale, un Protocollo d'intesa che avvia la collaborazione tra l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Adsp), Enel e Caremar per la realizzazione di un'infrastruttura per l'alimentazione elettrica delle navi. I tre soggetti avviano così un rapporto che consente alle imbarcazioni Caremar in arrivo nel porto di Napoli di utilizzare l'energia elettrica e spegnere i generatori di bordo minimizzando l'inquinamento dell'aria e acustico.

L'impianto sorgerà nell'area della banchina di Calata Porta Massa nel porto di Napoli e riguarderà i collegamenti garantiti da Caremar. Grazie a questo accordo sarà ridotto l'impatto ambientale legato al traffico marittimo portuale e si darà vita al primo porto “sostenibile” del Mezzogiorno.

Il protocollo, immediatamente operativo, avrà la durata di tre anni. Caremar realizzerà l'infrastruttura necessaria e ne richiederà la connessione al distributore locale, Adsp riconoscerà a Caremar un ecobonus sui diritti di ancoraggio e di security mentre Caremar verserà ad Adsp un canone annuo per l'occupazione della porzione di area portuale e provvederà a ogni attività di manutenzione degli impianti e delle infrastrutture necessarie all'alimentazione delle proprie navi.

Enel predisporrà un'offerta per la fornitura di energia elettrica in grado di soddisfare le necessità di acquisto di Caremar ed entro il 2019 installerà infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici all'interno del porto di Napoli facendosi carico della loro manutenzione.

“L'elettrificazione – ha dichiarato Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale – costituisce parte di una complessiva strategia di miglioramento dell'impatto ambientale nei porti che deve considerare anche la realizzazione di depositi di GNL, il passaggio al led per l'illuminazione pubblica, la produzione di energie alternative. Su questo impianto complessivo siamo impegnati come Autorità del Mar Tirreno Centrale”.

“L'impegno di Enel a favore dell'ambiente e del territorio è costante e l'accordo siglato oggi – ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Italia di Enel – va in questa direzione. Consentendo alle navi di spegnere i motori per tutta la durata della loro permanenza in porto, si abbattano le emissioni in atmosfera, migliorando la qualità dell'aria in città, e si riduce l'inquinamento acustico. Auspicio che l'esempio virtuoso di Caremar possa essere seguito a breve da altri operatori e da altre Autorità portuali. Grazie al contributo di Enel, saranno anche installate infrastrutture di ricarica elettrica che consentiranno ai veicoli in transito da e verso il porto di annullare le emissioni e creare un sistema integrato di mobilità cittadina senza impatto ambientale”.

“Caremar, grazie all'impegno profuso dal Comandante Vincenzo Ponti, è parte attiva e ideatrice di questo progetto – ha dichiarato Francesco Ceci, Amministratore Delegato di Caremar – Abbiamo infatti l'obiettivo di incidere in modo significativo sull'impatto ambientale generato dall'attività delle nostre navi e intendiamo compiere un salto qualitativo nell'abbattimento delle fonti inquinanti dal punto di vista atmosferico e acustico.

-segue

L'accordo con la AdSP ed Enel muove in questa direzione per la parte di attività che riguarda la sosta in porto delle imbarcazioni e quindi il contatto più diretto con le aree urbane attraverso l'opzione elettrica in alternativa a quella diesel. Non ci vogliamo fermare qui. Caremar ha in programma anche la riduzione dell'inquinamento durante la navigazione. Questo risultato sarà realizzato attraverso l'adozione di nuove tecnologie sia per quanto riguarda gli apparati di propulsione che per quanto riguarda l'uso di prodotti silicici per lo scafo. In entrambi i casi si conta di ottenere un significativo risultato abbassando i consumi di carburante per quanto riguarda la propulsione e riducendo al minimo la dispersione di residui grazie all'uso di prodotti biocompatibili".

L'alimentazione elettrica dei traghetti Caremar per i collegamenti con le isole del Golfo sarà operativa già entro il prossimo anno.

Porti: giudice reintegra 30 lavoratori licenziati a Gioia T.

Prime sentenze su 280 ricorsi. Rischio nuove espulsioni da lavoro

PALMI (REGGIO CALABRIA), 5 DIC - Il giudice del lavoro del Tribunale di Palmi ha reintegrato 30 dei circa dei 377 lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati nel luglio 2017 da Mct, la società terminalista che gestisce lo scalo. Si tratta delle prime sentenze su una mole di circa 280 ricorsi presentati. Molte altre sentenze sono attese nei prossimi giorni.

Mct adesso dovrà reintegrare i lavoratori in servizio ma ciò, con ogni probabilità, causerà il licenziamento di altrettanti portuali attualmente in servizio. Ciò in base ad una precisa disposizione già applicata dalla stessa Mct in passato in casi analoghi. Ipotesi questa che potrebbe provocare una serie di proteste che potrebbero portare anche ad un blocco delle attività portuali. La vicenda viene seguita attentamente dall'Autorità portuale. (ANSA).

Gioia Tauro, il giudice reintegra 30 portuali di Mct

Genova - **Si tratta delle prime sentenze su una mole di circa 280 ricorsi presentati.**

Genova - Il giudice del lavoro del Tribunale di Palmi ha reintegrato 30 dei circa dei 377 lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati nel luglio 2017 da Mct, la società terminalista che gestisce lo scalo. **Si tratta delle prime sentenze su una mole di circa 280 ricorsi presentati. Molte altre sentenze sono attese nei prossimi giorni.** Mct adesso dovrà reintegrare i lavoratori in servizio ma ciò, con ogni probabilità, causerà il licenziamento di altrettanti portuali attualmente in servizio. Ciò in base ad una precisa disposizione già applicata dalla stessa Mct in passato in casi analoghi. Ipotesi questa che potrebbe provocare una serie di proteste che potrebbero portare anche ad un blocco delle attività portuali. La vicenda viene seguita attentamente dall'Autorità portuale.

Il giudice del lavoro dà torto a Mct: annullati 30 licenziamenti

Domènico LatinoGIOIA TAURO Arrivano le prime decisioni del giudice del lavoro del Tribunale di Palmi in merito ai licenziamenti di 377 lavoratori al porto di Gioia Tauro. Si parla di 30 o anche più provvedimenti annullati per violazioni dei criteri di scelta (impossibile, al momento, conoscere il numero esatto con le sentenze che stanno man mano arrivando via email, per una mole di circa 280 ricorsi). Molte altre sono attese nei prossimi giorni.

L'azienda terminalista MCT è stata inoltre condannata a risarcire gli operai fino ad un massimo di 12 mensilità, somma che dovrà essere detratta dall'indennità che i portuali hanno percepito per il collocamento in Agenzia.

Entusiasmo alle stelle tra i lavoratori che hanno avanzato opposizione anche se sembra ormai chiaro si tratti di una vittoria dal sapore amaro visto che il loro reintegro, con ogni probabilità, comporterà il licenziamento di altrettanti portuali attualmente in servizio. Ciò in base ad una precisa disposizione già applicata, in passato, in casi analoghi. Ipotesi che potrebbe provocare un'altra ondata di ricorsi e di proteste che potrebbero portare anche ad un blocco delle attività portuali. La vicenda viene seguita attentamente dall'Autorità portuale.

Tornando alle motivazioni, leggendo le carte si evince come il giudice abbia accertato «l'ingiustificatezza della mancata comparazione del lavoratore licenziato con gli altri lavoratori di equivalente professionalità mantenuti in servizio. MCT - si evidenzia - doveva provare la correttezza del criterio di scelta adottato, ossia dimostrare l'autonomia e la specificità dei profili professionali in cui i lavoratori sono stati inseriti, prova che non è stata fornita».

In una lunga nota a firma del segretario regionale, Peppe Rizzo, la Uiltrasporti regionale (sigla che non ha sottoscritto l'accordo dell'estate 2017 con il quale è stato disciplinato l'iter per i licenziamenti collettivi, firmato da Cgil, Cisl e Ugl) parla di «fallimento del management di MCT, sia nella scelta della procedura sia perché di fatto è stato creato un danno di diversi milioni di euro che potevano essere investiti per il reale rilancio dello scalo. Per questo e altri motivi - si sottolinea - chiediamo al gruppo Contship di sedersi al tavolo con le organizzazioni sindacali unitamente alla politica, che non è esente di responsabilità per il declino del terminal, al fine di mettere mano ad un cronoprogramma serio di investimenti e di opere da realizzare».

-segue

Uiltrasporti insiste: «Alla Battistello, poi, chiediamo di venire a Gioia Tauro per spiegare direttamente ai lavoratori quali siano state le scelte che hanno portato alla scellerata decisione di procedere ai licenziamenti e, allo stesso tempo, giustificare loro l'aggravio economico e la perdita di tempo susseguenti alla decisione del Tribunale di Palmi e, infine, se ha intenzione di premiare il management che ha congegnato questa sciagurata decisione. Allo stesso tempo, invitiamo pubblicamente il ministro Toninelli in Calabria al fine di incontrare una delegazione dei lavoratori licenziati e di quelli ancora in forza presso il porto, per avere ulteriori chiarimenti sulla drammatica situazione che sta attraversando la struttura portuale gioiese».

Risarciti con 12 mensilità altrettanti lavoratori perderanno il posto.

Autorità Portuale di Messina, "si lavora per la Zona Economica Speciale"

Procede l'impegno dell'Autorità Portuale di Messina per assicurare anche al territorio messinese le opportunità di sviluppo possibili grazie all'attivazione della Zona Economica Speciale di prossima istituzione da parte della Regione Siciliana. Il Segretario Generale Ettore Gentile ha partecipato venerdì 30 novembre a Palermo ad un incontro ristretto fra i componenti la cabina di regia regionale,

istituita con deliberazione della Giunta n. 145 del 28 marzo scorso con il compito di elaborare il Piano di Sviluppo strategico propedeutico alla richiesta di istituzione delle ZES siciliane da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri per la definitiva istituzione. "Come si ricorderà l'Autorità portuale di Messina per volontà espressa del Presidente della Regione Siciliana è stata inserita a pieno titolo nella "cabina di regia" per l'istituzione della ZES (Zona Economica Speciale). L'AP si è mossa da tempo - si legge in una nota ufficiale - e sta dedicando grande attenzione e impegno per garantire che anche Messina e Milazzo con i territori comunali interessati possano essere incluse in questo importante progetto. Si tratta infatti di una straordinaria opportunità di crescita economica ed occupazionale grazie all'obiettivo di attrarre investimenti anche internazionali e di facilitare l'insediamento di nuove realtà industriali in contesti che possiedono tale vocazione oltre che assicurare i benefici di legge a quelle già insediate e produttive. L'AP ha anche proposto soluzioni per la rimozione dei vincoli normativi che gravano sulle aree SIN e confliggono con gli obiettivi di deregolamentazione assegnati dal legislatore alle zone economiche speciali". Il gruppo di lavoro formato dalle professionalità interne all'Ente portuale, appositamente costituito su input del Commissario **Antonino De Simone**, ha redatto nei mesi scorsi un primo rapporto dettagliato sulle aree che, rispondendo alle caratteristiche imposte dalla normativa vigente, potrebbero essere oggetto dei benefici economici, finanziari e amministrativi previsti dall'istituzione della ZES. "Il dossier riflette una visione del sistema delle attività produttive nel territorio messinese - continua la nota - e contiene, fra l'altro, una descrizione del contesto economico, le attività che si intendono promuovere e di specializzazione territoriale che si potrebbero rafforzare. Il documento è anche il risultato dei suggerimenti nati dal confronto attivato dall'Autorità portuale, in collaborazione

-segue

con la Camera di Commercio, con gli stakeholders locali. I Comuni della circoscrizione portuale, i sindacati, Confindustria, l'Università e alcuni ordini professionali sono stati infatti chiamati a offrire il loro contributo in termini di idee e approfondimenti al fine di pervenire ad una proposta il più possibile condivisa e articolata". In occasione del recente incontro della cabina di regia l'Autorità portuale, coadiuvata anche dall'esperto identificato dalla Regione Siciliana, sta proponendosi di aggiungere anche le aree a vocazione turistica a quelle precedentemente indicate. "L'AP esprime fiducia sull'esito positivo anche di questa ulteriore importante iniziativa, da alcuni anni promossa dall'Ente a livello regionale e nazionale, che ha stimolato la partecipazione di tutti gli attori istituzionali e non e che ha visto soprattutto nel Presidente della Regione Siciliana un interlocutore attento e sensibile alle aspettative ed alle esigenze del territorio". Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su Messinaora.it.

REDAZIONE SPORT

La Zona Economica Speciale di prossima istituzione da parte della Regione Siciliana

L' **Autorità Portuale** impegnata per l' istituzione della ZES nel territorio **messinese**

Procede l' impegno dell' **Autorità Portuale** di **Messina** per assicurare anche al territorio **messinese** le opportunità di sviluppo possibili grazie all' attivazione della Zona Economica Speciale di prossima istituzione da parte della Regione Siciliana. Il Segretario Generale Ettore Gentile ha partecipato Venerdì 30 novembre a Palermo ad un incontro ristretto fra i componenti la cabina di regia regionale, istituita con deliberazione della Giunta n. 145 del 28 marzo scorso con il compito di elaborare il Piano di Sviluppo strategico propedeutico alla richiesta di istituzione delle ZES siciliane da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri per la definitiva istituzione. Come si ricorderà l' **Autorità** portuale di **Messina** per volontà espressa del Presidente della Regione Siciliana è stata inserita a pieno titolo nella "cabina di regia" per l' istituzione della ZES (Zona Economica Speciale). L' AP si è mossa da tempo e sta dedicando grande attenzione e impegno per garantire che anche **Messina** e Milazzo con i territori comunali interessati possano essere incluse in questo importante progetto. Si tratta infatti di una straordinaria opportunità di crescita economica ed occupazionale grazie all' obiettivo di attrarre investimenti anche internazionali e di facilitare l' insediamento di nuove realtà industriali in contesti che possiedono tale vocazione oltre che assicurare i benefici di legge a quelle già insediate e produttive. L' AP ha anche proposto soluzioni per la rimozione dei vincoli normativi che gravano sulle aree SIN e confliggono con gli obiettivi di deregolamentazione assegnati dal legislatore alle zone economiche speciali. Il gruppo di lavoro formato dalle professionalità interne all' Ente portuale, appositamente costituito su input del Commissario **Antonino De Simone**, ha redatto nei mesi scorsi un primo rapporto dettagliato sulle aree che, rispondendo alle caratteristiche imposte dalla normativa vigente, potrebbero essere oggetto dei benefici economici, finanziari e amministrativi previsti dall' istituzione della ZES. Il dossier riflette una visione del sistema delle attività produttive nel territorio **messinese**, e contiene, fra l' altro, una descrizione del contesto economico, le attività che si intendono promuovere e di specializzazione territoriale che si potrebbero rafforzare. Il documento è anche il risultato dei suggerimenti nati dal confronto attivato dall' **Autorità** portuale, in collaborazione con la Camera di Commercio, con gli

-segue

stakeholders locali. I Comuni della circoscrizione portuale, i sindacati, Confindustria, l'Università e alcuni ordini professionali sono stati infatti chiamati a offrire il loro contributo in termini di idee e approfondimenti al fine di pervenire ad una proposta il più possibile condivisa e articolata. In occasione del recente incontro della cabina di regia l'Autorità portuale, coadiuvata anche dall'esperto identificato dalla Regione Siciliana, sta proponendosi di aggiungere anche le aree a vocazione turistica a quelle precedentemente indicate. L'AP esprime fiducia sull'esito positivo anche di questa ulteriore importante iniziativa, da alcuni anni promossa dall'Ente a livello regionale e nazionale, che ha stimolato la partecipazione di tutti gli attori istituzionali e non e che ha visto soprattutto nel Presidente della Regione Siciliana un interlocutore attento e sensibile alle aspettative ed alle esigenze del territorio.

Un team ha definito il rapporto sulle aree potenzialmente beneficiarie

L' impegno dell' **Autorità portuale** nello sviluppo della futura Zes

L' obiettivo è sfruttare al massimo le opportunità rappresentate dall' attivazione della Zona Economica Speciale di prossima istituzione da parte della Regione Siciliana. Procede l' impegno dell' **Autorità Portuale di Messina** per assicurare anche al territorio **messinese** la possibilità di raccogliere la straordinaria opportunità di crescita economica ed occupazionale grazie alla strategia di attrazione di investimenti anche internazionali e di facilitare l' insediamento di nuove realtà industriali in contesti che possiedono tale vocazione oltre che assicurare i benefici di legge a quelle già insediate e produttive.

Il segretario generale Ettore Gentile ha partecipato la scorsa settimana a Palermo ad un incontro ristretto fra i componenti la cabina di regia regionale, istituita il 28 marzo scorso con il compito di elaborare il Piano di Sviluppo strategico propedeutico alla richiesta di istituzione delle Zes siciliane, da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri per la definitiva costituzione.

L' **Authority** si è mossa da tempo e sta dedicando grande attenzione e impegno per garantire che anche **Messina** e Milazzo con i territori comunali interessati possano essere incluse in questo importante progetto: proposte soluzioni per la rimozione dei vincoli normativi che gravano sulle aree "Sin" e confliggono con gli obiettivi di deregolamentazione assegnati dal legislatore alle zone economiche speciali.

Il gruppo di lavoro formato dalle professionalità interne all' Ente portuale, appositamente costituito su input del commissario **Antonino De Simone**, ha redatto nei mesi scorsi un primo rapporto dettagliato sulle aree che potrebbero essere oggetto dei benefici economici, finanziari e amministrativi previsti dall' istituzione della Zes. Il dossier riflette una visione del sistema delle attività produttive nel territorio **messinese**, e contiene, fra l' altro, una descrizione del contesto economico, le attività che si intendono promuovere e di specializzazione territoriale che si potrebbero rafforzare. Il documento è anche il risultato dei suggerimenti nati dal confronto attivato dall' **Autorità** portuale, in collaborazione con la Camera di Commercio e gli stakeholders locali. I Comuni della circoscrizione portuale, i sindacati, Confindustria, l' Università e alcuni ordini professionali sono stati infatti chiamati a offrire il loro

-segue

contributo in termini di idee e approfondimenti al fine di pervenire ad una proposta il più possibile condivisa e articolata. In occasione del recente incontro della cabina di regia l' **Autorità** portuale, coadiuvata anche dall' esperto identificato dalla Regione Siciliana, sta proponendosi di aggiungere anche le aree a vocazione turistica a quelle precedentemente indicate.

L' Ap ha espresso fiducia sull' esito positivo anche di questa ulteriore importante iniziativa, «da alcuni anni promossa dall' Ente a livello regionale e nazionale, che ha stimolato la partecipazione di tutti gli attori istituzionali e non e che ha visto soprattutto nel Presidente della Regione Siciliana un interlocutore attento e sensibile alle aspettative ed alle esigenze del territorio».

Redatto documento sintesi anche delle interlocuzioni con le istituzioni locali.

«I porti hanno anche troppi soldi, imparino a spenderli»

«Assoporti? Deve ricucire al più presto lo strappo dei porti siciliani con il resto del Mezzogiorno: il comparto ha bisogno di una rappresentanza forte e universalmente riconosciuta». Raggiunto al telefono, il viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi non nasconde il proprio disappunto per la frattura che si è venuta a creare dentro l'associazione dei porti italiani. «Il presidente Annunziata ha ragione» aggiunge, dopo aver letto la sua [intervista su Port News](#): «Non ha infatti alcun senso che singoli porti vadano in giro per il mondo a promuovere se stessi senza prima avere acquisito una visione strategica del sistema Paese».

Già, la visione. Gli ricordiamo come l'altro giorno a Bari, al convegno sugli scali marittimi del Mezzogiorno, il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, abbia denunciato l'assenza di prospettive sulla portualità («Tutto si è schiacciato sul brevissimo termine, su quello che accade domani mattina. Ma domattina, ovviamente, non accade nulla»). Una critica alla quale Rixi reagisce precisando che «non spetta soltanto alla politica trovare un'unità di intenti. Occorre che ciascun attore svolga al meglio la propria parte: tanto il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti quanto i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, che non possono più essere autoreferenziali».

Occorre insomma evitare «contrapposizioni insensate tra AdSP». Al contrario, ciascun sistema portuale deve «sviluppare vocazioni differenziate sulla base delle specificità del proprio territorio. L'Alto Tirreno e l'Alto Adriatico sono le due spalle della nostra penisola, le bocche di accesso della merce di entrata nell'Europa centrale e centro-orientale. I porti del Mezzogiorno rappresentano invece un importante *alter ego* rispetto ai dirimpettai dell'Africa. A questo si aggiungono gli scali di Sicilia e Sardegna, che devono riscoprire la vocazione crocieristica».

-segue

Anche il tema della natura giuridica delle Autorità Portuali è un punto sul quale non si riesce a trovare un'opinione condivisa.

«Ricordo come alla *Shipping Week* di Napoli gli organizzatori abbiano chiesto per gioco ai singoli Presidenti delle AdSP di

esprimersi su questo argomento. Risultato? Dodici intervistati, tre gruppi di pensiero differenti».

Per Rixi invece «rimane aperto il tema della trasformazione delle Autorità Portuali in Spa. A maggior ragione oggi a causa della trattativa *in itinere* tra il Ministero e Bruxelles, che vorrebbe equiparare le AP a imprese commerciali e di servizi, quindi soggette al pagamento dell'Iva su ogni attività svolta».

Di questa soluzione gli piacerebbe parlarne, «tranquillamente e in modo franco», con gli stessi presidenti delle Autorità di Sistema. «Ho chiesto loro di far pervenire al Ministero le proprie valutazioni al riguardo. Non è ancora arrivato nulla...».

Restando al presente, a giudizio del viceministro le AdSP sono realtà istituzionali «decisamente ingessate nello svolgimento della loro attività. Anche dragare un porto appare impresa estremamente complicata. La nostra priorità resta quindi quella di semplificare finalmente i processi burocratici, non certo quella di trovare le risorse. Diciamola tutta: i porti hanno anche troppi soldi da spendere». Un esempio? «Lo scalo marittimo di Genova è pieno di soldi ma non riesce a utilizzarli. Abbiamo provato a dargli delle deroghe anche seguendo l'esempio di quanto deciso per la ricostruzione del ponte Morandi. Vediamo se in questo modo si sbloccano finalmente gli investimenti».

Per Rixi il vero obiettivo per un'Autorità portuale rimane così quello di riuscire ad appaltare tutte le opere: «Vorrei che alla fine dell'anno la condizione contabile di ciascuna fosse quella del pareggio di bilancio. Perché soltanto quando saremo in *overcapacity* di realizzazione, potremo cominciare a parlare di autonomia finanziaria».