

**Notizie dai Porti:****Venezia:**

"...Arriva il Ticket per entrare a Venezia..." (La Nazione, il Piccolo)

"...La nuova via della seta, un'occasione per Venezia..." (Corriere della Sera)

**Genova:**

"...Esame superato, nasce il competence center..." (The Medi Telegraph)

"...A fuoco in mezzo al Pacifico..." (The Medi Telegraph)

"...Ponte, gronda e waterfront..." (Repubblica)

"...Quote nei retroporti?..." (Il Secolo XIX)

"...Stipendi a rischio, vertice sui camalli..." (Il Secolo XIX)

**Livorno:**

"...Primo obiettivo di Nogarini sia quello di affermare la legalità..." (Messaggero Marittimo)

"...Grimaldi potrebbe lasciare Livorno..." (Ansa)

"...La gru più grande d'Europa al terminal Lorenzini..." (Ansa, The Medi Telegraph, Corriere Marittimo)

"...Piattaforma Europa: L'Authority sigla il contratto..." (La Gazzetta marittima, Corriere Marittimo)

"...Sistemi portuali, economici o no?..." (La Gazzetta Marittima)

**Civitavecchia:**

"...Nessun posto di lavoro a rischio per Port Mobility..." (Corriere Marittimo)

**Napoli:**

"...Viabilità nel porto di Napoli..." (Il Nautilus, Trasporto Europa)

"...Dati in crescita per i porti di Napoli e Salerno..." (Informare, Il Mattino)

"...Da Genova a Napoli traballa il modello del lavoro in porto..." (Il Secolo XIX)

"...Tutto da rifare nel Golfo di Napoli..." (Milano Finanza)

**Gioia Tauro:**

"...Approvato il Piano Triennale e il Bilancio di Previsione..." (Corriere Marittimo, Informare)

"...Bacino di carenaggio e Gateway..." (Gazzetta del Sud)

**Porti siciliani:**

"...Ammiraglio Gravante segretario dell'authority..." (Ansa)

"...Msc investe su Messina..." (Milano Finanza)

"...Waterfront, riaperti i termini del concorso internazionale di idee..." (LiveSicilia)

"...La sede dell'Authority e il nuovo teatro in fiera..." (Gazzetta del Sud)

"...L'Adsp aiuta la mensa dei poveri..." (La Sicilia, Giornale di Sicilia)

"...Manovra, non c'è la Zes per Messina..." (Gazzetta del Sud)

**Focus:**

"...Lavoro, sicurezza e salute in ambito portuale..." (Informazioni Marittime)

## Arriva il ticket per entrare a Venezia

La novità in manovra: **tassa di sbarco** fino a 10 euro per turisti 'mordi e fuggi'

VENEZIA SARÀ un po' più salata e non più gratis per i vacanzieri 'mordi e fuggi'. A mettere un prezzo a Venezia, per chi si ferma solo una giornata e non dorme in città, ci penserà la **tassa di sbarco**, ora ufficialmente una realtà. Il ticket di ingresso si materializza all'alba della nuova manovra, che regala così alla Laguna un contributo di **sbarco** per chi visita la Serenissima (comprese le isole minori) variabile da 2,5 a 10 euro, in alternativa all'imposta di soggiorno già prevista. Tutto questo grazie alla legge di Bilancio approvata dalla Camera che, al comma 1129, prevede la possibilità di applicare il contributo a chi raggiunge «con qualunque vettore la città antica».

A PAGARE, come sovrapprezzo sui biglietti, dovrebbero essere le compagnie che fanno servizio di trasporto - pullman, aerei, navi da crociera - a fini commerciali in arrivo a Venezia. Via libera dunque al Comune che è così autorizzato «ad adottare nelle proprie politiche di bilancio, in alternativa all'imposta di soggiorno, l'applicazione del contributo di

**sbarco** previsto» appunto per un importo massimo consentito di 10 euro. L'obiettivo è offrire all'amministrazione la facoltà di uno strumento dalla duplice finalità: da un lato, portare all'incremento del gettito dagli accessi alla città, poiché il contributo di **sbarco** sarà versato a prescindere dal pernottamento in strutture ricettive; dall'altro, la misura fiscale potrebbe conseguire un effetto selettivo e moderare l'accesso delle grandi navi alla zona lagunare.

ESULTA il sindaco Luigi Brugnaro, da sempre promotore di iniziative per limitare l'invasione di turisti: «Adesso il contributo di **sbarco** a Venezia è legge! Studieremo un regolamento equilibrato che tuteli chi vive, studia e lavora nel nostro territorio». Promuove il ticket anche Matteo Secchi, portavoce dell'associazione Venessia.com, che si batte per la difesa della Laguna dal turismo di massa: «La **tassa di sbarco** punta giustamente a colpire i turisti giornalieri, che sono la maggior parte dei visitatori della città, ma portano in termini di fatturato solo il 30% a fronte del 70% portato dai pochi milioni di pernottanti che pagano da anni la **tassa di soggiorno**». Anche Bernabò Bocca, presidente di Federalberghi, sorride: «Le nostre città sono musei, è giusto pagare il biglietto d'ingresso».

INFINE i soldi. Bisognerà trovare un modo per applicare il ticket a chi arriva in treno o con l'auto privata. Le stime sul valore della **tassa di sbarco** parlano di alcune decine di milioni l'anno, forse una cifra tra i 40 e i 100 milioni. Gli operatori del settore, pur non esponendosi ufficialmente, sono convinti che su una platea complessiva di circa 20 milioni di giornalieri, diminuita per approssimazione alla metà - 10 milioni - per le categorie esentate (lavoratori, studenti, chi fa visita a parenti veneziani), e una **tassa**

## -segue

---

pari all' attuale imposta di soggiorno (5 euro), si potrebbe arrivare a una cinquantina di milioni l' anno. Che diventerebbero cento se il Comune applicasse appunto l' importo massimo di 10 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Paco Misale*

# Il Piccolo

---

Dal maxi-emendamento spunta il contributo di sbarco da far pagare a visitatori e crocieristi  
Esulta il sindaco Brugnaro: «Impiegheremo l' imposta per finanziare i costi di pulizia»

## Venezia, una città "a pagamento" Tassa di 10 euro sul mordi e fuggi

IL CASO Maria Rosa Tomasello I turisti mordi e fuggi sono avvertiti: visitare Venezia in poche ore, senza pernottare in albergo, costerà presto un "biglietto" d' ingresso in città. Prezzo: fino a 10 euro. Per l' amministrazione comunale la "tassa di sbarco" varata con il maxi-emendamento alla legge di Bilancio si annuncia non solo come una iniezione di risorse importante, pari a decine di milioni di euro l' anno, ma anche come la misura indispensabile per controllare i flussi turistici in un centro storico bello e fragile, attraversato da 30 milioni di visitatori l' anno. Il Comune, con l' articolo 1, comma 1129, è autorizzato dunque «ad adottare nelle proprie politiche di bilancio, in alternativa all' imposta di soggiorno, l' applicazione del contributo di sbarco previsto per le isole minori» e «l' importo massimo consentito per entrambe le misure è elevato a 10 euro». Il provvedimento, si legge ancora, «potrebbe conseguire un effetto selettivo e moderare l' accesso delle cosiddette grandi navi nella zona lagunare». Com' è cara Venezia, si potrebbe dire parafrasando una celebre canzone di Charles Aznavour. Ma il sindaco Luigi Brugnaro così come le associazioni degli albergatori esultano. «Adesso il contributo di sbarco a Venezia è legge!

Studieremo un regolamento equilibrato e partecipato che tuteli chi vive, studia e lavora nel nostro territorio», scrive Brugnaro su Twitter. Gli introiti, aveva già anticipato, saranno utilizzati in primo luogo per finanziare i costi di pulizia della città. E se, come si ipotizza, arriveranno a 50 milioni l' anno, questi si aggiungeranno agli incassi che il Comune già mette a bilancio alla voce "turisti": nel 2018, infatti, 34 milioni sono stati conteggiati per la tassa di soggiorno, 21 milioni per l' ingresso dei pullman nella Ztl, 33 milioni per il sovrapprezzo richiesto a chi usa il vaporetto (biglietto a 7,50 euro). A pagare la tassa, modellata sul contributo che già oggi viene versato da chi raggiunge le isole minori (da 2,5 a 5 euro), sarà chi arriva «con qualunque vettore» nella città antica. Ma tutte da definire sono le modalità, perché se l' applicazione appare facile per chi sbarca da una nave da crociera, più difficile sembra essere per chi usa treno o auto privata, mentre chi sceglie l' aereo potrebbe essere esentato.

«Le nostre città sono musei, è giusto pagare il biglietto» commenta il presidente di Federalberghi,

## -segue

---

Bernabò Bocca.

«Questa è una vittoria per la città» plaude il presidente dell' associazione albergatori veneziani (Ava), Claudio Scarpa, sottolineando che «anche chi viene dalla mattina alla sera, contribuendo pochissimo al fatturato turistico ma pesando molto sui costi dei servizi, deve capire che non è tutto gratis». «È l' unica nota positiva di una manovra sciagurata: adesso le risorse ci sono, bisogna pensare a che tipo di turismo vogliamo» commenta il deputato Pd e consigliere comunale a Venezia Nicola Pellicani. È suo l' ordine del giorno che impegna il governo a promuovere entro trenta giorni dalla pubblicazione della norma un tavolo per il regolamento, prevedendo che la quota principale delle risorse sia destinata al sostegno dei residenti e al contrasto del degrado e alla tutela del patrimonio.

– BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## La nuova via della seta , un' occasione per venezia

Annunciando nel settembre 2013 la Nuova Via della Seta verso Occidente, il presidente Xi Jinping ne ha tracciato un percorso ideale che, partendo da Pechino, giunge sino a Venezia. L' indicazione non è stata casuale, né tantomeno frutto di suggestioni estetiche. Il personaggio di Marco Polo ha un ruolo fondamentale (ben più che da noi) nell' immaginario cinese: dichiarando di voler ripercorrere a ritroso il cammino da lui fatto più di ottocento anni fa, Xi ha inteso ribadire la determinazione della Cina di affermare un ruolo di grande potenza, e di mercato imprescindibile, al cuore della ritrovata centralità geopolitica dell' Asia. Un messaggio che Marco Polo e Venezia dovevano rendere chiaro .

La Nuova Via della Seta, dapprima marittima dall' Oceano Indiano verso il Mediterraneo, si è rapidamente ampliata in altre direzioni, passando dall' hinterland caucasico verso l' Europa centro-settentrionale, dirigendosi verso l' Africa e da ultima anche l' America Latina. Da una, le Vie sono diventate tante e hanno preso il nuovo nome di Obor («One Road One Belt Initiative»), ma la destinazione è rimasta la stessa. Spinti dalla generosità finanziaria apparentemente illimitata di Pechino, molti paesi si sono lasciati attrarre da faraonici progetti di investimento che rispondevano ai

piani cinesi ben più che alle loro priorità di sviluppo e che in più occasioni - dallo Sri Lanka al Pakistan - li hanno portati sull' orlo della bancarotta. Sono in parallelo cresciute le preoccupazioni di europei e americani che, sotto il mantello della cooperazione, Pechino nascondesse un disegno egemonico pericoloso, rispetto al quale era necessario fare molta attenzione nel valutare costi e benefici reciproci. Tutto ciò ha indotto prudenza e qualche pausa di riflessione in più, ma non ha arrestato il cammino di Obor che ha continuato ad andare avanti nella sua strada.

La Via della Seta si presenta oggi come un sistema complesso ancora in evoluzione: fra i tanti, al momento attuale i punti d' arrivo marittimi vanno, nel Mediterraneo, dal Pireo a Marsiglia e ai porti italiani di Savona e Trieste; nel Mare del Nord, da Rotterdam ad Amburgo, mentre Francoforte dovrebbe essere il terminale terrestre da Est. Per ciascuno di essi si porranno delle esigenze diverse che richiederanno una disciplina specifica, ma per le sue dimensioni, le ramificazioni internazionali e le implicazioni politiche Obor nel suo complesso non potrà prescindere in Europa da uno strumento unitario per la gestione coordinata degli aspetti logistici, amministrativi e delle strategie commerciali. Lo pensano i cinesi e a maggior ragione dovremmo volerlo noi, specie alla luce dell' esigenza di correlarne il funzionamento a una visione coerente dei nostri interessi.

## -segue

---

C'è folla di candidati per un simile compito. Dal Pireo - ormai a tutti gli effetti un porto cinese - a Rotterdam, Amburgo e Francoforte. Xi però ha parlato di Venezia e non di altro. Il forte valore simbolico del richiamo al personaggio di Marco Polo gli dà l'occasione di porsi come elemento di continuità fra tradizione classica e innovazione, nella rivendicazione di un ruolo di leader incontrastato in grado di guidare la Cina sulle ali della storia verso la sua nuova dimensione globale. Vi sono molte città europee - o italiane - più strutturate e competitive di Venezia, ma essa è la sola in grado di consentirgli una consacrazione cui mostra di tenere personalmente.

Non possiamo lasciar cadere l'occasione. Per l'Italia, si tratterebbe di recuperare centralità non solo nei confronti della Cina - dove ci siamo trovati spesso più a rincorrere che a fare da guida - ma soprattutto in relazione a uno sviluppo chiave per il futuro delle relazioni con l'Asia.

Quanto a Venezia, si lamenta sempre il degrado dovuto a una monocultura turistica devastante. Eppure resta un punto di contatto privilegiato verso Oriente. Farne il riferimento politico, amministrativo e commerciale del sistema Obor vorrebbe dire restituirla al suo ruolo storico, sviluppando al tempo stesso la sua vera via di salvezza, di centro di servizi avanzati con forte caratura internazionale. Oltretutto, Venezia non sarebbe per le sue caratteristiche in concorrenza con altre scelte, ma rappresenterebbe un valore aggiunto utile a tutti.

Nella mappa che accompagnava la prima presentazione del progetto, Venezia appariva con chiara evidenza. Si sarebbe pensato che la risposta sarebbe stata immediata a livello di governo e invece non è successo granché, a parte qualche occasionale accenno, mentre Venezia non ha perso l'occasione di confermare la sua albagia. La destinazione è stata sommersa nelle mappe successive da altre, sempre nuove, ma non è ancora troppo tardi per recuperare. Per quanto altri si stiano muovendo aggressivamente, il vantaggio della Serenissima resta incolmabile. A condizione, s'intende, di volerlo cogliere .

*ANTONIO ARMELLINI*

# Esame superato: nascerà il "competence center" genovese

Genova - Entro fine gennaio sarà costituita l'associazione Start 4.0 che dovrà gestire le attività del centro, sarà composta da dieci persone e avrà i suoi uffici **all'ombra di quel che resta del Ponte Morandi**.

Genova - Il "competence center" si avvicina all'ora del decollo. Il centro di ricerca, eredità del precedente governo, che sorgerà a Genova ha superato l'esame finale al ministero dello Sviluppo economico. Entro fine gennaio sarà costituita l'associazione Start 4.0 che dovrà gestire le attività del centro, sarà composta da dieci persone e avrà i suoi uffici **all'ombra di quel che resta del Ponte Morandi**, in una sede del Cnr genovese in Valpolcevera. E sono quasi dodici i milioni di euro che il centro, nella sua fase iniziale, riceverà dal ministero. Insieme al Rina, all'Istituto italiano di tecnologia, ad Ansaldo Energia e all'Università di Genova, il Cnr è uno dei promotori del "competence center". Ne ha curato il progetto dopo che la scorsa primavera un vizio di forma aveva costretto l'Università di Genova a un passo indietro.

L'ateneo aveva costruito l'impalcatura del "competence center" in oltre due anni di lavoro riuscendo a **mettere insieme aziende del calibro di Abb, Leonardo, Fincantieri** oltre a quelle già citate, agli enti di ricerca, alle Autorità portuali e ad altre aziende ancora per un totale di 36 partecipanti. Ma le regole ministeriali ammettevano alla selezione solo le università che, nelle materie di interesse del "competence center", avessero ottenuto un voto eccellente da parte dell'Anvur, l'Agenzia nazionale di valutazione degli atenei. Per il "competence center" di Genova le materie erano informatica, analisi numerica, ingegneria elettronica e ingegneria delle telecomunicazioni; e il voto finale, anche se buono, non è risultato abbastanza alto. A marzo il ministero ha così scartato **l'Università di Genova e il suo centro di competenza**. Uno choc, reso ancora più umiliante dal sorpasso su Genova di due università fino ad allora snobbate dall'élite accademica e ora sorprendentemente promosse dal ministero: la Kore di Enna, e l'e-Campus di Novedrate. Incassato il brutto colpo, l'ateneo è corso ai ripari e ha ceduto il posto di capofila al Cnr, che ha riannodato i fili, ripresentato il progetto al ministero e, questa volta, ottenuto la promozione.

# A fuoco in mezzo al Pacifico, morti cinque marittimi

Genova - Il resto dell'equipaggio soccorso dalle altre navi accorse sul luogo dell'incidente.

Genova - Il grande incendio che devastato la *Sincerity Ace* (*foto da twitter*), una grande car carrier operata da Mitsui OSK Lines, ma di proprietà di Shoei Kisen Kaisha, potrebbe aver fatto cinque vittime. Le fiamme si sono sprigionate all'interno della nave mentre era in navigazione in pieno **Oceano Pacifico: tre vittime sono accertate, altri due marittimi sono invece dispersi**. Il comandante ha lanciato l'Sos raccolto da alcune unità in navigazione nei pressi. La nave ora è trainata da diversi rimorchiatori.

## **“Penny” ferma i porti per altre 24 ore**

Genova - Penny fermerà i porti della costa Nord dell’Australia per un altro giorno. L’allarme lanciato dal centro meteo nazionale, ha portato le autorità dello scalo di Weipa a decidere la chiusura dell’operatività. Da quelle banchine però parte la bauxite di una delle principali miniere del Paese gestita da Rio Tinto ed è uno degli hub australiani per l’export di animali e general cargo. Sulla costa si abatterà un ciclone con venti oltre i 100 chilometri orari e una pesante pioggia.

## **«Chabahar si apra anche alle grandi compagnie»**

Genova - Il direttore generale dei porti e dell’organizzazione marittima del governo iraniano ha detto che si augura che le attività degli operatori indiani possano aprire la strada ad una presenza sempre maggiore delle altre linee e compagnie del Mondo. L’esponente del governo si riferiva al porto di Chabahar, il porto in cui il 26 febbraio il Paese intende allestire un grande evento per attirare nuovi investimenti soprattutto dai “vicini”: Afghanistan, Indie e anche le aziende interne. L’India ha già garantito che continuerà ad investire nello scalo di Chabahar, anche in virtù dell’accordo firmato a maggio del 2016 in cui Delhi, Teheran e Kabul si erano impegnate ad utilizzare un corridoio logistico comune che valorizzasse il porto di Chabahar. Lo scalo sta diventando sempre di più un hub importante per raggiungere i mercati dell’Asia centrale.

L'intervento

## PONTE, GRONDA E WATERFRONT MA PURE TURISMO PER DARE LAVORO

**C**ara Repubblica, non serve dirlo: è stato un anno pesante per Genova e per la Liguria quello appena trascorso. Lo è stato per il lutto, per le difficoltà degli sfollati, ma anche per i tanti posti di lavoro persi a causa della tragedia. Il primo pensiero per il 2019 è per la possibilità di dare un lavoro a chi ha perso l'occupazione. È necessario un piano di super incentivi per assumere non solo i nostri giovani ma anche tutti quelli che hanno perso il lavoro e che non riescono a ricollocarsi. A gennaio ci aspettiamo che la Regione apra una discussione operativa con il sindacato per finalizzare queste misure. Non è secondaria poi la questione dei fondi per la zona arancione, dove ci sono decine e decine di aziende, che senza aiuto sono destinate a morire a causa dei disagi inflitti proprio dal crollo per questioni di inaccessibilità e di viabilità. Speriamo che anche il moncone di levante del ponte possa essere abbattuto il più presto possibile. Sappiamo che è necessario, per ora, conservare le possibili prove per dare un nome ai colpevoli della strage, ma speriamo che la conservazione dei pezzi della struttura che servono ai periti sia possibile anche a smontaggio effettuato. Perché altrimenti Certosa, ma anche il resto della Valpolcevera, continueranno a vivere in un incubo di isolamento nonostante l'apertura delle strade di sponda. Bisogna, poi, che l'impiego di tutti i fondi sia effettuato nel modo più trasparente possibile, e non ne dubitiamo. In questo momento è quanto mai importante restituire la fiducia ai cittadini e questo si può fare

solo a due patti: che ci sia trasparenza nella spesa pubblica e che la giustizia faccia il suo corso velocemente. Prioritario per la città e per la regione è che chi demolisce e ricostruisce lo faccia nel rispetto di tutte le norme sulla sicurezza e sul lavoro, garantendo la massima qualità del rapporto di lavoro degli addetti cosa che deve essere garantita a tutti i lavoratori indipendentemente dagli inquadramenti e dalle competenze di ciascuno. Ci auguriamo che Fincantieri possa ancora rafforzarsi, grazie anche all'arrivo dei fondi per il ribaltamento a mare che le consentirebbe di costruire navi più grandi anche a Genova. Per quanto riguarda l'edilizia, oltre alle grandi opere non dimentichiamo la necessità di realizzare i progetti sul territorio. Case della salute, scuole, difesa del territorio. Inoltre ci auguriamo che il Comune trovi i partner per finalizzare questi interventi: il waterfront di Levante, ma anche il recupero del silos Hennebique e la funivia per i forti. Bisogna poi avviare i cantieri della gronda, irrinunciabili non solo per i posti di lavoro che offrirà, ma anche perché l'opera agevererà i trasporti e, quindi, il porto, che resta per la città la prima risorsa. Qualche preoccupazione l'abbiamo sul fronte del turismo: la pubblicità negativa legata al crollo del Ponte Morandi può arrecare un grave danno in prospettiva medio-breve. La Regione ha rinforzato i fondi dedicati alla promozione. Qualche pensiero in più ce lo dà il Comune di Genova, che non ha ancora definito e reso nota la sua strategia di promozione. Il settore ha grandi potenzialità e ampi margini di miglioramento per offrire nuovi posti di lavoro.

*\*segretario generale Cisl Liguria*

## Il Secolo XIX

---

### Signorini: «Quote nei retroporti? Sì, ma Rfi indichi le sue strategie»

Alberto Quarati /GENOVA L' Autorità di sistema portuale di Genova e Savona apre alla possibilità di entrare come azionista nelle "banchine secche" oltre l' Appennino: «È un tema che è stato discusso per lungo tempo - dice il presidente Paolo Emilio Signorini al Secolo XIX - ma che oggi diventa più concretizzabile grazie allo strumento normativo previsto dal decreto Genova» dove all' articolo 7 viene istituita la Zona logistica semplificata (Zls) «comprendente - si legge nella norma- i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano e Melzo e Vado Ligure».

La presenza dell' Adsp nelle quote di alcuni dei retroporti citati dal decreto servirebbe in sostanza a garantire la natura pubblicistica di queste infrastrutture nel momento in cui, realizzato il Terzo valico, potrà aumentare il trasporto della merce su treno dai porti liguri ai retroporti e viceversa, dove le strutture nell' entroterra serviranno come centro di smistamento.

La legge mette insieme strutture molto diverse tra di loro sul fronte della governance e dell' operatività: Melzo ad esempio è un terminal interamente controllato dal gruppo Contship, mentre Rivalta

è già oggi collegata via treno a Genova e La Spezia, mentre Novi o Alessandria sono di proprietà della Rete ferroviaria italiana, che cerca un gestore per valorizzarne le aree, abbandonate da tempo.

Per Signorini, proprio le Ferrovie sono l' elemento chiave della partita: «Noi siamo disponibili a valutare delle partecipazioni, pur sempre nel quadro della legge Madia, quindi con una quota di minoranza, ma è importante capire adesso, con l' attuazione delle ultime norme, se Rfi vorrà valorizzare le infrastrutture più prossime a Genova e se dall' altro lato Mercitalia vorrà puntare a svilupparne i collegamenti. A questo tema delicato- dice Signorini - se ne aggiunge un altro, che è di tipo politico. Lo sviluppo dei retroporti dovrà essere determinato anche dalla Comune volontà degli enti locali tra Piemonte, Liguria e Lombardia di governare i processi strategici sui vari territori. I tempi e le modalità di un nostro impegno con una partecipazione saranno determinati da questi due fattori, e con questi dovranno coesistere».

I progetti in corso sono molti, il più avanzato dei quali è l' EBridge sulla parte digitale, che permetterà la gestione del traffico dei camion attraverso un sistema informatico comune, evitando blocchi in città e in porto grazie ad aree di sosta nell' entroterra ("buffer", la prima in costruzione da gennaio a Rivalta). Ma

## **-segue**

---

servono appunto le volontà, «altrimenti ragiona Signorini - tutto questo si sarebbe già fatto».

-

# Il Secolo XIX

---

## Stipendi a rischio, vertice sui camalli

Mancano ancora i soldi. La Culmv è in allarme perchè non c'è più liquidità. «Lo avevamo previsto - spiega Enrico Ascheri, responsabile porti della Cgil-Se adesso l' Authority non trova una soluzione definitiva, saremo pronti a mettere in campo anche manifestazioni di protesta». I sindacati avevano previsto che dopo la "toppa" messa ad inizio dicembre per pagare le tredicesime ai camalli, ci sarebbe stato comunque un problema sugli stipendi di dicembre che vanno pagati entro i primi giorni di gennaio. «E siamo preoccupati anche per gli interinali» continua Ascheri. La sorte dei camalli precari è legata al pagamento delle prestazioni a Intempo. Per questo il 3 gennaio in Authority ci sarà l'ennesimo vertice per cercare di trovare una soluzione definitiva alla crisi di liquidità della compagnia dei portuali: servirà un'azione ulteriore dei terminalisti e un pressing dell' Authority per arrivare a mettere in sicurezza i conti, come spiegano i sindacati.

# Messaggero Marittimo

---

## Primo obiettivo di Nogarin sia quello di affermare la legalità

Improbabile (molto) che l'amm. Tarzia abbia travalicato le sue attribuzioni

LIVORNO – Bene, molto bene, fa Nogarin, sindaco di Livorno a proclamare la sua posizione *extra partes* in quello che definisce un *"braccio di ferro fra Capitaneria e Autorità portuale"*, posizione che, comunque, non significa precisamente *"non voler entrare nel merito"*, cosa che, in certa misura, ha già fatto, ma, se mai, avere la capacità di analizzare quanto sta avvenendo *"sine ira et studio"* ossia con l'indipendenza di giudizio e l'equanimità che dovrebbe caratterizzare l'operato di qualsiasi pubblico amministratore.

Bene farà Nogarin ad intervenire *"personalmente (e in quale altro modo, se no?)"* verso il ministro dei Trasporti che, dal canto proprio, non essendo – egli no – *extra partes*, avrebbe il dovere di intervenire, non tanto per *"smorzare le tensioni"*, ma per comprendere bene i termini della questione ed individuare le ragioni e le eventuali responsabilità dell'una e dell'altra parte, senza aderire al millenario costume italico di star con i frati e zappare l'orto.

Se l'ammiraglio Tarzia avesse agito in difformità dalle prerogative che la legge gli attribuisce, il ministro avrebbe il preciso dovere di rilevarlo ed eventualmente di adottare le misure del caso. L'ipotesi, comunque, si presenta alquanto improbabile, oltre che per la solida esperienza professionale e la sperimentata conoscenza del diritto della Navigazione dell'ufficiale, anche e sopra tutto per l'inconsueta (ed eventualmente censurabile) assenza di reazione del presidente Corsini ai supposti sconfinamenti che il comandante della Capitaneria di Livorno avrebbe compiuto nella sua sfera di competenza.

Insomma, nel sempre eventuale caso di invasione di campo da parte dell'Autorità marittima il primo a dover – sottolineiamo *"a dovere"* – chiedere l'intervento del ministro dei Trasporti dovrebbe essere proprio chi quell'invasione avrebbe subito, cioè il presidente dell'Authority e non altri.

L'ammiraglio Tarzia suole agire tenendosi insolitamente fuori dai soliti... giochi, dai.... *"si è sempre fatto così..."*, una condotta, non propriamente consueta e, perciò stesso, non sempre ben accettata e compresa e, quel che è peggio, non sempre ben vista. Una condotta che può non agevolargli il così detto quieto vivere, ma che anche lo ha tenuto e lo tiene fuori da certe antipatiche dicerie con cui taluni suoi predecessori – a ragione o a torto – hanno invece dovuto fare i conti.

L'ambiente portuale, quello livornese in particolare, si configura come un tessuto articolato, una trama in cui si trovano a convivere interessi non sempre chiarissimi, almeno ad un primo sguardo, con interessi più o meno legittimi da difendere, un contesto in cui al tale o al tal altro soggetto può costare assai poco far sì che qualche parlamentare intervenga su materie e temi che neppure conosce come, per esempio, le molteplici sfaccettature che compongono la sicurezza operativa di uno scalo marittimo.

Spesso si ha l'impressione che determinati soggetti, istituzionali e non, vorrebbero l'Autorità marittima ridotta ad un colorito simbolo di rappresentanza con cui farsi fotografare nelle cerimonie, salvo poi *"rivalutarne"* il ruolo allorquando si tratta di cercare in fretta e furia un capro espiatorio su cui far ricadere le responsabilità di un fiasco o di un sinistro.

Bene, dunque, ha fatto il sindaco della città portuale di Livorno ad intervenire su quanto sta accadendo, ma è sperabile che, come esponente di rilievo di un movimento che per motto ha scelto la parola *"onestà"* il suo primo obiettivo sia anzitutto l'affermazione della *"legalità"* e non quello di chiedere semplicemente *"che qualsiasi tensione venga smorzata"*.

## Porti: sindaco Nogarin, Grimaldi potrebbe lasciare Livorno

'Armatore via forse per frizioni, città non se lo può permettere'

"Ieri ho saputo che, a causa di alcune frizioni con la Capitaneria di porto, la compagnia di navigazione Grimaldi Lines potrebbe decidere di abbandonare il porto di Livorno. Lo dico in maniera molto chiara: questa città non può permettersi di lasciar scappare un armatore così importante, perché un eventuale addio si tradurrebbe in una perdita significativa di posti di lavoro e questo sarebbe intollerabile". Così il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin (M5s), in un comunicato segnala una criticità in vista per lo scalo portuale labronico.

"Mi pare - aggiunge - che sia in corso un vero e proprio braccio di ferro tra Capitaneria e Autorità portuale. Un braccio di ferro di cui sono poco chiare le ragioni e i contorni e dunque non intendo entrare nel merito di quanto sta accadendo.

Ma una cosa è certa: interverrò personalmente presso il ministero dei Trasporti per fare in modo che qualsiasi tensione venga smorzata e che si tuteli anche in questo caso l'interesse pubblico. La nostra città, in passato, ha già pagato un prezzo troppo alto in termini di posti di lavoro perduti a causa di scelte politiche sbagliate fatte nel porto di Livorno. Ora basta, l'addio di Grimaldi deve essere scongiurato in ogni modo".

## Porti: Livorno, la gru più grande d'Europa al terminal Lorenzini

Alta più di 10 metri, farà operazioni con navi oltre 12.000 teus

E' arrivata ieri l'altro in porto a Livorno dall'Olanda, trasportata dalla Bbc Fuji e dopo una settimana di navigazione, la più grande gru semovente d'Europa. La grande gru, sbarcata in banchina, inizierà ad operare già nelle prossime settimane a servizio del terminal Lorenzini.

I numeri sono impressionanti: il corpo principale è alto 58 metri e il braccio della macchina lungo 64 metri, mentre la cabina dell'operatore è collocata a 43 metri per assicurare la massima visibilità possibile a bordo nave. "Si tratta di un investimento di oltre 4 milioni di euro - spiegano dal Terminal Lorenzini - che permetterà al terminal di lavorare navi di dimensioni fino a 12 mila Teus". La gru semovente, modello 'G HMK 8412-64' acquistata nella versione Ht (con torre più alta di 10 metri) è stata prodotta da Konecranes Gottwald, azienda tedesca leader nel settore di mezzi di movimentazione portuale.

## The Medi Telegraph

---

# Arrivata a Livorno la gru semovente più grande d'Europa

Livorno - La grande gru, sbarcata in banchina, inizierà ad operare già nelle prossime settimane a servizio del terminal Lorenzini.

Livorno - È arrivata ieri l'altro in porto a Livorno dall'Olanda, trasportata dalla Bbc Fuji e dopo una settimana di navigazione, la più grande gru semovente d'Europa. La grande gru, sbarcata in banchina, inizierà ad operare già nelle prossime settimane a servizio del terminal Lorenzini.

Il corpo principale è alto 58 metri e il braccio della macchina lungo 64 metri, mentre la cabina dell'operatore è collocata a 43 metri per assicurare la massima visibilità possibile a bordo nave. «Si tratta di un investimento di oltre 4 milioni di euro - spiegano dal Terminal Lorenzini - che permetterà al terminal di lavorare navi di dimensioni fino a 12 mila teu». La gru semovente, modello "G HMK 8412-64" acquistata nella versione Ht (con torre più alta di 10 metri) è **stata prodotta da Konecranes Gottwald**, azienda tedesca leader nel settore di mezzi di movimentazione portuale.

## Livorno, la gru più grande d'Europa è arrivata al Terminal Lorenzini

**LIVORNO** - E' sbarcata a Livorno al Terminal Lorenzini la gru semovente più grande d'Europa, prodotta dal gruppo Konecranes Gottwald, si tratta di un mezzo di sollevamento del modello G HMK 8412-64 nella versione HT (con torre più alta di 10 metri). La gru, date le sue grandi dimensioni, è stata consegnata completamente montata per ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni, assemblata in un porto olandese da dove era partita il 23 dicembre a bordo della nave **BBC Fuji**, per sbarcare a Livorno dopo una settimana di navigazione e sarà operativa già dalle prossime settimane.

Il nuovo mezzo del costo di oltre 4 milioni di euro, permetterà al terminal di poter lavorare su navi di dimensioni fino a New Panamax, innalzando quindi il limite di operatività, il suo [acquisto era stato preannunciato](#) dalla **società terminalistica Lorenzini & C** nell'ottobre scorso e per l'occasione **Enio Lorenzini, presidente della società**, aveva commentato: *"Abbiamo fatto questo investimento per affrontare le sfide per il futuro. L'azienda ha un nuovo strumento per svilupparsi ancora di più e fornire il miglior servizio ai Clienti"* nell'obiettivo, concludeva Lorenzini *"di continuare il proprio consolidamento come terminal Multipurpose del porto di Livorno. Dopo l'impegno profuso durante l'ultimo anno che ha coinvolto il terminal nei lavori di allargamento del Canale di accesso del Marzocco per accogliere le prime navi Post Panamax ad entrare nel porto cittadino"*.

Il modello è ibrido diesel-elettrico, e garantisce importanti riduzioni delle emissioni grazie a dispositivi per il risparmio energetico. La G HMK 8412 è inoltre progettata per applicazioni di tele service, supporto ideale per la gestione di operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e per seguire interventi tecnici, caratteristica dell'industria 4.0. Il corpo principale della gru è alto 58 metri, il braccio della macchina è lungo 64 metri e la cabina dell'operatore è collocata a 43 metri per assicurare la massima visibilità possibile a bordo nave.

# The Medi Telegraph

---

## **Arrivata a Livorno la gru semovente più grande d'Europa**

Livorno - È arrivata ieri l'altro in porto a Livorno dall'Olanda, trasportata dalla Bbc Fuji e dopo una settimana di navigazione, la più grande gru semovente d'Europa. La grande gru, sbarcata in banchina, inizierà ad operare già nelle prossime settimane a servizio del terminal Lorenzini.

Il corpo principale è alto 58 metri e il braccio della macchina lungo 64 metri, mentre la cabina dell'operatore è collocata a 43 metri per assicurare la massima visibilità possibile a bordo nave. «Si tratta di un investimento di oltre 4 milioni di euro - spiegano dal Terminal Lorenzini - che permetterà al terminal di lavorare navi di dimensioni fino a 12 mila teu». La gru semovente, modello "G HMK 8412-64" acquistata nella versione Ht (con torre più alta di 10 metri) è stata prodotta da Konecranes Gottwald, azienda tedesca leader nel settore di mezzi di movimentazione portuale.

## Livorno, Piattaforma Europa: L'Authority sigla il contratto per la progettazione delle opere foranee e dei dragaggi

**LIVORNO** - L'Autorità di Sistema Portuale di Livorno muove un passo in avanti verso la realizzazione della **Piattaforma Europa**, l'opera di espansione a mare dello scalo elemento strategico per assicurare un futuro al porto toscano. La firma del contratto è avvenuta nei giorni scorsi ed ha visto l'affidamento dell'incarico al raggruppamento temporaneo di progettisti **F&M Ingegneria S.p.A./HASKONING-DHV Nederland B.V./HS Marine S.r.l./G&T S.r.l.** Il contratto prevede la **progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime e di difesa e dei dragaggi della prima fase di attuazione della Piattaforma Europa** e lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale.

## Livorno, la grande speranza della Darsena Europa

LIVORNO - L'anno sta per chiudersi, per il sistema portuale di Livorno e Piombino (ufficialmente: sistema del Tirreno settentrionale) con il bicchiere mezzo pieno. O forse, volendo essere un attimo ottimisti, con il bicchiere pieno a tre quarti. Stefano Corsini, presidente del "sistema", la pensa così e l'ha riferito anche nel recente vertice al cantiere Benetti quando ha parlato degli impegni in corso per il rilancio dei due principali porti, Livorno e Piombino.

In primo piano c'è ovviamente il progetto della Darsena Europa. Nelle immagini qui sopra si vede l'attuale area contenitori, la Darsena Toscana, con la delicata manovra di rotazione di una full-container MSC per attraccare alla banchina Lorenzini: manovra delicata, sempre riuscita ad oggi gra-

zie anche alle capacità dei nostri piloti e dei nostri rimorchiatori, ma che è fortemente condizionata dalla ristrettezza degli spazi e dalle condizioni meteo. Nella seconda immagine c'è il rendering di come sarà - o come speriamo possa essere - la Darsena Europa dopo il ridimensionamento dell'iniziale progetto di Piattaforma. Tutta la parte a sinistra, rimasta come indicazione, riguarda il futuro, appunto, della Piattaforma. Bicchiere non totalmente pieno, perché? Perché ancora non è stato

formalmente chiarito quale parte arriverà dai bilanci pubblici delle grandi opere, indispensabile per la realizzazione delle opere di protezione foranee e per lo spostamento della diga Curvilinea. In quanto alla gara, stiamo davvero partendo, dopo le gare già avviate per le prospezioni geologiche e i pre-progetti. A Natale, tutti ci aspettiamo qualche bel regalo. Chissà che non arrivi, se non dal vecchione barbuto almeno dalla prossima Befana? Auguri.

## "Sistemi" portuali, economici o no?

**LIVORNO** - Navigazione a vista: si diceva così, tanto tempo fa, per indicare il procedere per mare a naso, o anche peggio. E a sentire certi esperti di diritto marittimo - leggi anche le recenti interviste al professor Francesco Funari nemmeno una settimana fa - il governo sulla parte marittima vive alla giornata, senza sapere bene che fare.

Diciamoci subito una cosa, per amor di verità: le inaspettate di Bruxelles non aiutano. A novembre la commissione europea ha tirato una cannonata - speriamo si riveli a salve; ma sempre cannonata è - sulle Autorità di sistema italiane, contestando i finanziamenti a quella di Napoli come "aiuti di Stato". Vicenda nota, che ha innescato un polverone ancora in pieno corso. AdSP come enti privati, come Spa, o come enti pubblici istituzionali? Secondo il ministro del MIT Toninelli (risposta a un'interrogazione parlamentare) la UE è andata fuori dal seminato. Piero Spirito, presidente dell'AdSP di Napoli, Salerno e Castellamare, è sceso nell'agone sostenendo la tesi che le Autorità diventino ente pubblico economico, e non come oggi "non economico". Una tesi condivisa da molti. Ma più che altro, una tesi cui andrebbe data una risposta prima possibile, perché siamo alla fine di un anno, con il varo dei bilanci da parte dei "sistemi" e in particolare con tutta una serie di impegni che a seconda di quale tesi prevalga - ente pubblico economico o non, Spa o qualcosa a mezza strada - possono veder annullati gli interventi dello Stato per le opere più importanti. L'incertezza non paga, anzi rischia di costare. E

siamo in un momento cruciale anche per le tante scelte strategiche che si prefigurano: specie quelle legate all'offensiva della Cina sui porti (Il Sole-24Ore scriveva pochi giorni fa di Vado Ligure cinese e di Venezia anch'essa "comprata" dalle tigri dell'ex Celeste Impero. Di più: ipotizzava "un occhio d'interesse su La Spezia e Livorno"). Sia chiaro che in un mondo globalizzato certe operazioni non devono scandalizzare: ma aiutarci a capire come, quando e perché dovrebbe essere doveroso. Anche per noi che dobbiamo necessariamente subirle.

Auguri e buon Natale.

## Civitavecchia, di Majo: Nessun posto di lavoro a rischio per Port Mobility

Port Mobility: di Majo (AdSP) "Non ci sono posti di lavoro a rischio".

**CIVITAVECCHIA** - *"L'eventuale revoca di uno dei servizi (segnatamente quello del navettamento dei crocieristi) che fanno parte della concessione affidata direttamente a Port Mobility non determinerà la perdita di alcun posto di lavoro"*, lo afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. *"È doveroso precisare che non ci saranno contraccolpi occupazionali perché Port Mobility, per questo servizio, è sempre ricorsa ad affidamenti in favore di terzi"*, precisa il presidente dell'AdSP.

*"Proprio per parlare di occupazione, sviluppo, trasparenza e legalità - continua di Majo -, promuoverò appositamente per metà gennaio un incontro con le forze politiche che vorranno prendervi parte nel quale potranno essere ulteriormente chiarite le direttrici del lavoro che da mesi, con la struttura dell'Adsp, stiamo portando avanti".* *"Per quanto riguarda in particolare l'avvio della procedura di revoca del servizio di navettamento dei crocieristi, si tratta dell'ultima fase di una lunga istruttoria da parte dell'ente che fa seguito ad un procedimento attivato presso l'Autorità di Regolazione dei Trasporti nel 2017 che si è concluso con una delibera di tale Autorità con la quale l'AdSP è stata invitata a garantire, attraverso i principi di evidenza pubblica che disciplinano il ricorso al mercato, la trasparente commisurazione delle tariffe del servizio di navettamento"*, spiega di Majo. *"Da parte di Port Mobility, ci è pervenuta una richiesta di proroga, di dieci giorni, per presentare le controdeduzioni"*, rivela di Majo. *"Una proroga che sarà concessa a testimonianza che da parte dell'ente non vi è alcun atteggiamento pregiudizialmente contrario all'azienda"*, assicura il presidente dell'AdSP.

*"Sara', comunque, cura di questa Amministrazione mettere in atto tutte le misure idonee affinché il target occupazionale del porto di Civitavecchia possa progressivamente crescere in vista ed in virtù degli sviluppi futuri nonché assicurare che il servizio di navettamento in favore dei crocieristi possa raggiungere un livello di efficienza e di qualità degno del primo porto crocieristico d'Italia e secondo d'Europa, il cui numero di passeggeri crocieristi è in continuo aumento"*.

*"Auspichiamo, pertanto, - conclude il presidente dell'AdSP - che la proprietà di Port Mobility eviti di lanciare pubblicamente di nuovo allarmi, non fondati, sull'asserita perdita di decine di posti di lavoro in caso di eventuale revoca della concessione e si concentri, piuttosto, sulla procedura amministrativa in corso in cui potrà far valere tutte le sue giustificazioni e controdeduzioni"*.

# Il Nautilus

---

## Viabilità nel porto di Napoli: varate le misure per migliorarla

NAPOLI – L'anno si chiude per l'Autorità di Sistema Portuale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia con una riunione sulla viabilità all'interno dell'area portuale dello scalo partenopeo. L'incontro è stato presieduto da Pietro Spirito e ha visto la partecipazione di Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane, Polizia di Stato, Capitaneria di Porto; per gli operatori sono intervenuti Conateco, Soteco e Garolla.

Due gli indirizzi che sono stati assunti al termine della riunione, con riflessi che riguardano rispettivamente interventi a breve termine ed azioni di medio periodo. Entro la fine del mese di gennaio saranno posizionate al varco Bausan due nuove garitte per il controllo dei camion in uscita dallo scalo, consentendo una maggiore fluidità della circolazione sia per l'aumento di una postazione sia per il superamento della attuale modalità di controllo, che costringe i camionisti a scendere dal mezzo per consegnare le carte alla postazione della Guardia di Finanza.

Al Varco Sant'Erasmo sarà realizzata una rotonda con new jersey, rendendo più fluida la circolazione dei camion vuoti, i quali oggi, invece, confluiscono nell'unica coda di deflusso. Sempre nel breve periodo sarà convocata un'apposita riunione con Capitaneria di Porto, Polizia, Guardia di Finanza, Carabinieri per definire un piano finalizzato ad intensificare i controlli sui mezzi in movimento nello scalo, al fine di garantire il rispetto del codice della strada e della navigazione.

Nel medio periodo si punterà, invece, all'apertura del Varco Carmine ed a nuovi interventi sulla viabilità cittadina in corrispondenza del Varco Pisacane. A tal fine le istituzioni che lavorano all'interno del Porto (Autorità, Capitaneria, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia e Carabinieri) concorderanno le misure e gli interventi che saranno richiesti all'Amministrazione cittadina per rendere maggiormente efficace l'afflusso ed il deflusso tra viabilità portuale e viabilità metropolitana.

“Ci aspettiamo -ha precisato il Presidente dell'AdSP - che questi primi interventi migliorino la viabilità interna; soprattutto riteniamo che concorrano a ridurre i tempi di uscita dei camion dal porto. Il traffico commerciale del porto di Napoli risulta in forte crescita, e questo trend proseguirà anche nel corso dei prossimi mesi, probabilmente anche intensificandosi per effetto del completamento del dragaggio. Per questo pensiamo, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, anche di verificare con gli operatori l'applicazione di una serie di normative sui controlli che dovrebbero contribuire a velocizzarli.”

## Il porto Napoli cambierà la viabilità

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha tenuto il 28 dicembre 2018 una riunione con altri organismi pubblici e con gli operatori per affrontare il nodo della circolazione dei veicoli industriali nell'area portuale.

L'incontro alla sede dell'ASP è stato presieduto dal suo presidente, Ugo Spirito, e vi hanno partecipato rappresentanti della Guardia di Finanza, dell'Agenzia delle Dogane, della Polizia di Stato, della Capitaneria di Porto e, per gli operatori, di Conateco, Soteco e Garolla. Durante la riunione sono state prese due decisioni, una sul periodo breve e l'altra su quello medio-lungo. Nel primo caso, entro la fine di gennaio 2019 saranno installate al Varco Bausan due garitte per controllare i veicoli industriali che escono dall'area portuale. In questo modo si eviterà agli autisti di scendere dalla cabina per consegnare i documenti ai Finanziari, rendendo più fluida la circolazione dei veicoli.

Sempre nel breve periodo sarà costruita una rotonda al Varco Sant'Erasmo che dovrebbe agevolare la circolazione dei veicoli industriali vuoti e sarà convocata una riunione con Capitaneria di Porto, Polizia, Guardia di Finanza, Carabinieri per stabilire un piano di controlli sui veicoli all'interno del porto.

Nel medio periodo, l'ASP intende aprire il Varco Carmine e interverrà nella viabilità che interessa il Varco Pisacane, chiedendo anche gli opportuni interventi all'Amministrazione comunale. Ugo Spirito prevede miglioramenti alla viabilità interna già con i primi interventi, soprattutto nell'uscita dei camion: "Il traffico commerciale del porto di Napoli è in forte crescita, e questo trend proseguirà anche nel corso dei prossimi mesi, probabilmente anche intensificandosi per effetto del completamento del dragaggio. Per questo pensiamo, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane, anche di verificare con gli operatori l'applicazione di una serie di normative sui controlli che dovrebbero contribuire a velocizzarli."

# Informare

---

**Nei primi undici mesi di quest'anno i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato 950mila container (+5,4%)**

*I crocieristi sono stati 1,1 milioni (+15,4%)*

Nei primi undici mesi di quest'anno il traffico containerizzato movimentato dai porti di Napoli e Salerno, entrambi amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, è ammontato a 10,6 milioni di tonnellate, con un incremento del +0,5% sul periodo gennaio-novembre del 2017. La crescita è stata generata dall'aumento del +6,0% registrato dal solo scalo portuale di Napoli, nel quale sono state movimentate 5,4 milioni di tonnellate, che ha più che compensato il calo del -4,6% segnato dal porto di Salerno, dove il traffico è stato di meno di 5,2 milioni di tonnellate.

In termini di contenitori da 20 piedi (teu) movimentati, nei primi undici mesi del 2018 i due scali portuali campani hanno totalizzato 950mila teu (+5,4%), di cui 530mila teu movimentati dal porto di Napoli (+13,0%) e 420mila teu dal porto di Salerno (-2,9%). In particolare, a Napoli i container in arrivo sono stati 272mila (+12,4%) e quelli in partenza 258mila (+13,6%); i container in trasbordo sono stati quasi 20mila teu (-23,5%) e quelli allo sbarco e imbarco 511mila teu (+15,1%), di cui 375mila pieni (+7,3%) e 136mila vuoti (+44,1%). A Salerno i contenitori in arrivo si sono attestati a 224mila teu (+5,1%) e quelli in partenza a 196mila teu (-10,6%); il traffico di transhipment è stato pari a 15mila teu (+3,4%) mentre i container allo sbarco/imbarco sono ammontati a 405mila teu (-3,1%), di cui 307mila pieni (-1,9%) e 98mila vuoti (-6,7%).

Quanto al traffico dei rotabili, nel periodo gennaio-novembre di quest'anno i due porti hanno movimentato 12,4 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-4,5%), di cui 5,0 milioni di tonnellate nel porto di Napoli (-6,4%) e 7,3 milioni di tonnellate a Salerno (-3,1%). Complessivamente nel porto di Napoli, in termini di mezzi rotabili movimentati, il traffico è stato di 515mila unità (-9,2%), di cui 237mila unità ro-ro (-4,6%) e 278mil veicoli privati (-12,8%), mentre nel porto di Salerno il totale è stato di 605mila mezzi (+4,1%), di cui 215mila unità ro-ro (-3,9%), 41mila veicoli privati (+75,0%) e 349mila veicoli commerciali (+4,4%).

Nel porto di Napoli, inoltre, sono state movimentate 4,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+4,4%), di cui 3,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+3,1%), 958mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-0,9%) e 400mila tonnellate di altri carichi liquidi (+37,1%). A Salerno è stato movimentato un traffico di 130mila tonnellate di rinfuse solide (+5,9%).

Nel settore dei passeggeri i primi undici mesi del 2018 sono stati archiviati con complessivi 1,1 milioni di crocieristi movimentati nei due porti (+15,4%), di cui 1,0 milioni in transito (+18,7%) e 99mila come home port (-10,3%), e con 7,3 milioni di passeggeri dei servizi regolari (+1,8%), di cui 985mila passeggeri dei traghetti (+5,7%) e 6,2 milioni di passeggeri trasportati dai servizi marittimi locali (+1,3%).

Nel solo porto di Napoli i crocieristi sono stati meno di 1,1 milioni (+15,3%) e nel porto di Salerno 76mila (+17,0%). A Napoli i passeggeri delle linee regolari sono stati 6,5 milioni (+0,8%), di cui 816mila passeggeri dei servizi con viaggi superiori a 20 miglia (-0,3%) e 5,7 milioni di passeggeri

## - segue

---

delle linee locali (+0,9%), e a Salerno 753mila (+11,8%), di cui 170mila sulle rotte superiori a 20 miglia (+48,5%) e 582mila dei servizi locali (+4,3%).

«Si sta chiudendo - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito - un anno molto positivo per i porti della Campania sotto il profilo del dinamismo di mercato. Gli operatori hanno lavorato con grande determinazione ed efficacia al servizio dello sviluppo turistico e produttivo per il nostro territorio. Il 2019 - ha ricordato Spirito - sarà l'anno nel quale completeremo, in primavera, il dragaggio del porto di Napoli e cominceremo, a novembre, il dragaggio del porto di Salerno. Stiamo ponendo le condizioni per consolidare lo sviluppo dei traffici marittimi, realizzando quei potenziamenti infrastrutturali attesi da tempo, che potranno offrire nuove opportunità per consolidare il ruolo competitivo dei nostri scali. Continueremo, in una logica di cooperazione tra pubblico e privato, ad operare per il miglioramento della connettività marittima della Campania e del Mezzogiorno. Con il 2019 diventerà anche operativa la Zona Economica Speciale della Campania, incentrata sui porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Anche questa iniziativa servirà a renderci più forti, attraendo investimenti industriale che sono la condizione per far crescere il volume degli scambi. Ospiteremo poi nella prima metà di luglio le Universiadi nel porto di Napoli, e questa sarà certamente una vetrina internazionale importante per lo sviluppo turistico dei nostri porti e della nostra regione».

# Il Secolo XIX

---

## Da Genova a Napoli, traballa il modello del lavoro in porto

Genova - Il mirino al momento è su Napoli, ma la rivolta rischia di dilagare nella maggior parte degli scali italiani. I modelli del lavoro portuale sono in crisi: i bilanci non quadrano e le soluzioni adottate in passato non funzionano. Quelle pensate per il futuro hanno addirittura aperto un conflitto che potrebbe esplodere in tutte le banchine, mettendo a rischio la pace sociale. Ed è quello che potrebbe accadere, a breve, nel porto partenopeo. Il presidente dell'Authority Pietro Spirito ha deciso di tirare dritto. Nel piano operativo che ha ricevuto l'ok dal Comitato di gestione prima di Natale, è passata la linea dura: i camalli napoletani hanno tempo sino ad aprile per mettere a posto i conti e trovare un accordo con i terminalisti. Servirebbe però un miracolo di San Gennaro e per questo l'Authority ha deciso di mettere in conto la nascita dell'agenzia del lavoro portuale. L'ultimatum di Spirito raccontato dal Secolo XIX/TheMediTelegraph a fine novembre, adesso ha scatenato la guerra: dentro il palazzo raccontano di sfuriate tremende del presidente che alla fine però è riuscito a far passare il piano. Il numero uno dello scalo ha dovuto fare i conti con una tensione altissima, soprattutto nel board, dove il rappresentante del Comune di Salerno ha lasciato la seduta. Così ora la Culp, la compagnia dei camalli napoletani, è sul piede di guerra. Il presidente Pierpaolo Castiglione, ha scritto al governo una lunga lettera, chiedendo "di valutare l'opportunità di un'ispezione" negli uffici dell'Authority perché ritiene il provvedimento illegittimo e chiama in causa i ministri Toninelli (Trasporti) e Di Maio (lavoro). Non solo: i portuali chiedono anche che intervengano due garanti: quello della privacy, perché nel provvedimento scritto da Spirito, c'erano dati sensibili dell'azienda. E quello della concorrenza, perché l'Authority impone alla Culp di sottoscrivere un accordo con i terminalisti "in violazione delle norme del mercato".

### «Pronti alla rivolta»

Il clima è pesante. I sindacati sono pronti alla battaglia: «Ci stiamo preparando per una serie di iniziative a gennaio» spiega Maurizio Colombai, l'uomo del trasporto marittimo della Cgil che non esclude quindi, anche scioperi nel porto di Napoli. «Non possiamo condividere norme e provvedimenti che vanno a danno dei lavoratori. E poi l'Authority è soggetto pubblico, ma è più vicina alla parte datoriale che ai lavoratori». Anche la Cisl, con il coordinatore nazionale dei porti Ettore Torzetti, è pronta alla battaglia: «Non si può andare contro le regole – spiega il sindacalista – perché così la situazione diventa critica». Colombai accusa però di assenza politica anche il ministero dei Trasporti: «Dovrebbe intervenire, così non si può andare avanti. Anche perché la situazione è critica in quasi tutti i porti italiani».

### I focolai di rivolta

Negli altri scali, a cominciare da Genova, i problemi sono ugualmente gravi. «Il rischio di conflitto sociale esiste» ammette Torzetti. Gli oltre mille camalli dello scalo genovese lottano per gli stipendi di dicembre, perché in cassa c'è rimasto poco. A Cagliari per ora una parte dei vecchi camalli sardi è finita in un'agenzia che tenterà di salvare i posti di lavoro, mentre il traffico precipita. A Gioia Tauro il giudice ha ordinato al terminal la riassunzione di alcuni portuali che erano già inseriti nell'agenzia. A Taranto sono più di 500 quelli "parcheggiati" in attesa che il terminal resusciti. A Bari rischiano in 30: colpa dell'autoproduzione che taglia fuori i portuali pugliesi a cui basterebbero 120 mila euro per salvarsi. E poi c'è il contratto di lavoro nazionale dei portuali che non è stato chiuso e che potrebbe gettare ulteriore benzina sul fuoco.

SECONDO L'ANTITRUST, VA RIVISTO IL REGOLAMENTO SUL CABOTAGGIO MARITTIMO

## Tutto da rifare nel Golfo di Napoli

Per l'Agcm l'assetto attuale penalizza il potenziale ingresso di nuovi operatori e la qualità dei servizi. La Regione Campania ha 60 giorni di tempo per porre rimedio alla situazione

**C**on la segnalazione «Problematiche concorrenziali nei servizi di trasporto marittimo da, tra e per le isole» l'Antitrust invita la Regione Campania «a una revisione del quadro regolamentare introdotto nel 2016 volta a garantire un'applicazione corretta e sostanziale della normativa eurounitaria in materia di cabotaggio marittimo». Entro 60 giorni entro cui la regione dovrà comunicare «le determinazioni assunte con riguardo alle criticità concorrenziali evidenziate».

La questione riguarda i problemi di concorrenza che caratterizzano i servizi di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli anche dopo l'introduzione nel 2016 del nuovo regolamento con cui la Regione rinunciava all'affidamento con gara dei servizi minimi marittimi approvando un nuovo schema per la loro organizzazione. Nel nuovo schema il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'adesione a regole che includono fasce orarie considerate di interesse regionale, caratteristiche orarie e qualitative dei servizi da prestare in dette fasce, nonché

l'obbligo di rispettare la politica tariffaria regionale. Il nuovo schema tuttavia non ha prodotto gli effetti sperati in tema di concorrenza nei servizi di trasporto marittimo del Golfo di Napoli visto che, secondo l'Antitrust, «i medesimi servizi continuano a essere in prevalenza offerti dagli operatori incumbent, in particolare dal gruppo Snav e dal gruppo Alilauro», senza ingresso di nuovi operatori». Né tale assetto «ha comportato, stando alle numerose segnalazioni pervenute dall'utenza, apprezzabili miglioramenti sulla qualità e sulle tariffe dei servizi offerti» aggiunge ancora l'Agcm. «Le criticità rilevate nel mercato appaiono in buona misura conseguenza di un'applicazione più formale che sostanziale dei principi e delle norme eurounitarie sul cabotaggio marittimo». L'Antitrust ricorda che, prima di assoggettare determinati servizi a obblighi di servizio pubblico, l'autorità competente è tenuta a fare una verifica preventiva per stabilire se vi sono i presupposti per l'offerta degli stessi servizi a condizioni di mercato, senza compensazione e senza condi-



Una nave veloce di Snav a Napoli

zionare le tariffe degli operatori. «Solo a fronte di comprovati fallimenti del mercato l'amministrazione può assoggettarli a obblighi di servizio pubblico». Il quadro regolamentare introdotto dalla Regione Campania secondo l'Antitrust è insoddisfacente poiché «basato sulla mera rinuncia allo svolgimento di una procedura a evidenza pubblica senza che sia stata svolta un'analisi preventiva reale adeguata a individuare le esigenze della domanda complessiva, quelle specifiche dei titolari al diritto alla continuità territoriale, nonché le modalità più appropriate per soddisfarle». Secondo l'autorità, da un lato

l'erogazione in regime di mercato di una parte significativa di collegamenti marittimi, dall'altro è necessario distinguere chiaramente il perimetro dei servizi minimi, assoggettabili a obblighi di servizio pubblico per garantire in modo effettivo le esigenze di mobilità dei residenti. Pertanto la regione «dovrebbe attivarsi subito per svolgere la suddetta analisi di mercato, e non attendere la revisione del contratto novennale con la società Caremar» che scadrà nel 2024.

L'autorità rileva poi come «Caremar sia stata acquisita da Snav, il principale operatore attivo nel Golfo di Napoli, disponendo così degli incentivi e della possibilità di adottare comportamenti

opportunistici, come riduzione delle corse effettuate per conto di Caremar (per cui percepisce comunque una contribuzione pubblica) e aumento di quelle che svolge per proprio conto». Sempre per consentire un'applicazione del Regolamento europeo sul cabotaggio marittimo la Regione dovrebbe intervenire sul nuovo quadro regolamentare in modo da distinguere l'ambito dei servizi che possono essere offerti a mercato rispetto a quelli da assoggettare a obblighi di servizio pubblico. Un altro elemento di criticità riguarda infine l'inadeguatezza delle regole in materia di gestione degli approdi. In conclusione, se il quadro regolatorio adottato dalla Regione Campania dal 2016 appare più coerente con il Regolamento (Cee) n. 3577/92 rispetto a quello preesistente, secondo l'Antitrust esso si limita a un'applicazione formale dei principi e criteri che ispirano la normativa europea sulla liberalizzazione del cabotaggio marittimo, con il rischio di alterazioni del quadro concorrenziale, e senza rispondere alle richieste dell'utenza. (riproduzione riservata)

### Porto, traffici col segno più malgrado il «trasloco» di Msc

L' ECONOMIA DEL MARE Diletta Turco È un segno meno che il sistema economico salernitano non si aspettava. Ma che è frutto di una logica commerciale ampiamente annunciata, e cioè il passaggio di una prima linea di navigazione commerciale - scelta dalla compagnia - al porto di Napoli. È iniziata nel mese di ottobre la flessione del traffico commerciale del porto di Salerno, in concomitanza con il trasferimento della linea Salerno-Messina del gruppo Msc, che ha scelto come proprio terminal base lo scalo partenopeo. Ad ottobre il calo, rispetto allo stesso periodo del 2017, era poco superiore all' 1 per cento, arrivato a -2,87 nel mese di novembre. A rilevarlo il bollettino di statistica diffuso dagli uffici dell' autorità di sistema del mar Tirreno Centrale. Complessivamente, però, il volume di tonnellate di prodotti stoccati e trasportati all' interno del porto commerciale ha sfiorato i 5,2 milioni. Un dato praticamente in linea con i 5,4 milioni di tonnellate di merci movimentate a Napoli, che, però, ha chiuso il 2018 con un incremento dei volumi. Soprattutto negli ultimi mesi, proprio per via del trasferimento della linea commerciale. «I dati diramati dalla AdSP Tirreno Centrale in merito all' andamento del traffico contenitori - evidenzia Agostino Gallozzi, presidente di Gruppo Gallozzi SpA - confermano il sostanziale mantenimento dei volumi di traffico nello scalo salernitano, nonostante il mancato avvio dei lavori di riqualificazione portuale (dragaggi, imboccatura). Risulta, cioè, interamente compensato dall' acquisizione di nuovi traffici incrementali il trasferimento delle Linee Messina a Napoli. L' anno si chiude - conclude Gallozzi - con l' entrata in funzione presso Salerno Container Terminal delle 2 nuove gru nell' ambito di un complessivo piano di investimenti pari a circa 20 milioni di euro diventato operativo già alcuni mesi fa con l' arrivo di una prima nuova gru. Il piano continuerà a gennaio con l' arrivo di 6 trattori portuali Kalmar e 12 rimorchi portuali della Houcon». IL QUADRO Se, dunque, da un lato, la fotografia fornita dall' autorità di sistema fa emergere un momento delicato per il comparto commerciale, dall' altro evidenzia una crescita molto robusta del traffico crocieristico, pari sino a novembre 2018 al 15,4 per cento rispetto ai primi 11 mesi dell' anno precedente, con una dinamica sostanzialmente analoga di aumento sia a Napoli (+ 15,3 per cento) sia a Salerno (+17 per cento). Sono stati 76.431 i passeggeri che sono transitati per Salerno, con un incremento di 11mila unità rispetto alla fine dello scorso anno. Come a dire che, nel 2018, ogni mese ci

## -segue

---

sono stati mille turisti in più in città e nei luoghi della provincia. Ovviamente, la stragrande maggioranza del traffico crocieristico è nel settore del transito, mentre sono stati 133 i passeggeri partiti da Salerno come proprio home port. Spostando, invece, l'analisi sulle mini crociere, ovvero il segmento dei traghetti e degli aliscafi, i numeri parlando di un incremento del 12 per cento. Anche in questo caso, la maggioranza dei viaggi è a stretto raggio, ovvero entro le 20 miglia nautiche (quasi 585mila passeggeri), mentre i restanti 170mila turisti hanno effettuato viaggi superiori alle 20 miglia. «Si sta chiudendo un anno molto positivo per i porti della Campania - ha dichiarato il presidente della Adsp Pietro Spirito - sotto il profilo del dinamismo di mercato. Il 2019 sarà l'anno nel quale completeremo, in primavera, il dragaggio del porto di Napoli e cominceremo, a novembre, il dragaggio del porto di Salerno».

## Gioia Tauro, approvato il Piano triennale e il Bilancio di previsione

**GIOIA TAURO** - L'Autorità portuale di Gioia Tauro durante la riunione del Comitato portuale, che ha concluso il 2018, ha approvato il Piano Operativo Triennale 2019 – 2021 e il Bilancio di previsione 2019.

Non essendo stata ancora completata la trasformazione in Autorità di Sistema, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, nella redazione del POT 2019-2021 ha dato seguito a quanto già tracciato nella precedente pianificazione infrastrutturale, ponendosi come propri parametri di riferimento quelli indicati nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015, e nei successivi allegati al Documento di Economia e Finanza dedicati alle infrastrutture per gli anni 2016-2017-2018.

Tenuto conto dell'Accordo di Programma Quadro, sottoscritto lo scorso agosto con la Regione Calabria, la redazione del Piano Operativo Triennale 2019 – 2021, il segretario generale, Saverio Spatafora, si colloca quindi nel contesto di infrastrutturazione già avviato dall'Ente per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro – Crotone – Villa San Giovanni – Palmi – Corigliano Calabro).

Nello specifico, con lo sguardo rivolto al porto di Gioia Tauro, in seguito all'analisi della crisi internazionale che ha investito gli scali di puro transhipment, prosegue l'attività di pianificazione della diversificazione delle attuali attività lavorative. Al centro di tale strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, per il quale, dopo essere stata completata la prima fase di programmazione, si procederà alla definizione della relativa gara pubblica. Tra le altre opere previste, è stato pianificato il rifacimento urbanistico dell'area ex Enel attraverso la riqualificazione della viabilità, della segnaletica, dell'illuminazione e del sistema di raccolta delle acque bianche. Al fine di assicurare una ulteriore e maggiore sicurezza delle aree portuali è stato previsto il rifacimento dell'impianto anti intrusione ed anti scavalciamento. Nel contempo, sarà realizzata una piattaforma aerea a supporto delle attività dei Vigili del Fuoco in caso di interventi specifici sulle gru.

## **Via libera del Comitato Portuale di Gioia Tauro al Piano Operativo Triennale 2019-2021**

*Approvato all'unanimità anche il bilancio di previsione 2019*

Oggi il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il Piano Operativo Triennale 2019-2021 e il bilancio di previsione 2019. Relativamente al POT, l'ente ha ricordato che, non essendo stata ancora completata la trasformazione in Autorità di Sistema Portuale, per la sua redazione è stato dato seguito «a quanto già tracciato nella precedente pianificazione infrastrutturale, ponendosi come propri parametri di riferimento quelli indicati nel “Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica”, approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 7 agosto 2015, e nei successivi allegati al Documento di Economia e Finanza dedicati alle infrastrutture per gli anni 2016-2017-2018. Parametri di riferimento - ha precisato l'authority portuale - sono stati altresì quelli indicati nel “Piano Regionale dei Trasporti”, approvato con delibera del Consiglio regionale della Calabria del 19 dicembre 2016 e così anche quelli ribaditi nel Patto per lo Sviluppo della Regione Calabria. Tenuto conto dell'Accordo di Programma Quadro, sottoscritto lo scorso agosto con la Regione Calabria, la redazione del Piano Operativo Triennale 2019- 2021, illustrata in Comitato dal segretario generale Saverio Spatafora - ha specificato ancora l'Autorità Portuale - si colloca quindi nel contesto di infrastrutturazione già avviato dall'ente per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro - Crotona - Villa San Giovanni - Palmi - Corigliano Calabro)».

Relativamente al porto di Gioia Tauro, nel POT 2019-2021 - ha spiegato l'ente portuale - in seguito all'analisi della crisi internazionale che ha investito gli scali portuali di puro transhipment come il porto calabrese, si è proseguito con l'attività di pianificazione della diversificazione delle attuali attività lavorative. «Al centro di tale strategia - ha ricordato l'authority - vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, per il quale, dopo essere stata completata la prima fase di programmazione, si procederà alla definizione della relativa gara pubblica. Tra le altre opere previste, è stato pianificato il rifacimento urbanistico dell'area ex Enel attraverso la riqualificazione della viabilità, della segnaletica, dell'illuminazione e del sistema di raccolta delle acque bianche. Al fine di assicurare una ulteriore e maggiore sicurezza delle aree portuali è stato previsto il rifacimento dell'impianto anti intrusione ed anti scavalco. Nel contempo, sarà realizzata una piattaforma aerea a supporto delle attività dei Vigili del Fuoco in caso di interventi specifici sulle gru. In seguito alla riattivazione di un Accordo di Programma Quadro del 1994 - ha precisato ancora l'ente - sono stati recuperati finanziamenti che saranno utilizzati per la realizzazione di ulteriori alloggi al servizio della Capitaneria di Porto».

A sostegno dello scalo di Crotona, invece, il POT 2019-2021 prevede il proseguimento di opere di potenziamento della sicurezza meteo-marittima del Porto Vecchio, mentre a supporto dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro l'attenzione è stata concentrata sulla viabilità e la recinzione delle aree portuali. Pianificazione specifica trova anche la riqualificazione del porto di Taureana di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

Ricordando che recentemente il governo ha istituito l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, nuovo ente sotto la cui giurisdizione sono stati posti gli scali di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni oltre che quelli di Messina e Milazzo, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha spiegato che nel POT 2019-2021, «pur consapevoli dell'attuale riforma portuale in corso, sono stati altresì

## -segue

---

previsti interventi per lo scalo di Villa San Giovanni, che potrebbero di conseguenza essere annullati per la propria competenza. Tra questi - ha specificato l'ente - assume priorità la necessità di porre in sicurezza la banchina denominata "scivolo 0" per offrire, complessivamente, maggiore sicurezza sia su gomma che pedonale con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo water-front».

Circa il bilancio di previsione 2019, il documento prevede entrate pari a 75.656.834 euro e spese pari a 79.956.834 euro, con un disavanzo di competenza che ammonta a 4,3 milioni di euro che trova però totale copertura nell'avanzo presunto di bilancio al 31 dicembre 2018 pari a 78.379.062 euro. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo del 2019 si attesta a 74.079.062 euro.

Concludendo i lavori del Comitato Portuale e salutando i presenti, il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, ha sottolineato che tutti gli obiettivi assegnatigli al momento del conferimento dell'incarico sono stati raggiunti: «infrastrutture, dragaggi, legalità ed infine - ha ricordato - le procedure per l'acquisto del bacino di carenaggio. Abbiamo affrontato - ha aggiunto inoltre Agostinelli - la crisi del porto, con la costituzione dell'Agenzia portuale il cui funzionamento è attualmente post judge per le sentenze di reintegro dei lavoratori licenziati da MCT».

## Bacino di carenaggio e Gateway primi obiettivi del nuovo anno

*Medcenter: il ministro Toninelli annuncia verifiche sugli investimenti Tra gli scenari possibili anche le revoche parziali della concessione*

Alfonso Naso Gioia Tauro Andrea Agostinelli attende indicazioni del Governo sul suo futuro e su quello che succederà al porto di Gioia Tauro. Sa che possono essere le ultime settimane di permanenza alla guida della **Autorità portuale**.

Ma è sicuro di aver fatto tutto quanto era nelle sue possibilità per affrontare da un lato la crisi del terminal calabrese e allo stesso tempo migliorarlo da un punto di vista strutturale. «A breve partiranno ulteriori attività di dragaggio. Non ci sono problemi di fondali ma il porto di Gioia vuole essere al top per ricevere le più grandi navi possibili. Inoltre dopo tempo è arrivato l'ok dal ministero dell'ambiente per la valutazione di impatto ambientale del bacino di carenaggio. Costa 20 milioni di euro per attaccarlo alla banchina.

Quello provvisorio, poi servirà quello definitivo».

«L'intervento più importante, però, è quello che sta per essere collaudato: il grande gateway ferroviario, il nuovo sistema di viabilità dell'area **portuale** - continua Agostinelli -. Noi i soldi li abbiamo spesi, adesso però servono investimenti per fare arrivare i treni e prima ancora serve risolvere due piccolissimi problemi sulla linea ferroviaria nell'area industriale e alla stazione di Rosarno».

Il commissario straordinario ha annunciato di aver scritto a Rfi per sollecitare gli interventi di sua competenza. Il tutto in vista del collaudo definitivo dell'opera previsto per i primi giorni di febbraio alla presenza del ministro Danilo Toninelli che già aveva annunciato il suo ritorno in Calabria.

Chissà se quando tornerà in Calabria il nuovo sistema **portuale** (senza Reggio e **Messina**) avrà una nuova guida. Su questo Agostinelli non ha voluto sbottonarsi. Ci sono alcuni nomi che circolano, che, però, non sono ufficiali. Alcuni che sono usciti nelle settimane scorse stanno incontrando più di una resistenza per presunte incompatibilità; qualche nome straniero ma di alto profilo e tante voci senza conferme. Il commissario non vuole entrare nelle dinamiche di scelte e vuole solo concentrarsi su ciò che c'è da fare a Gioia Tauro: «Qui abbiamo una Authority ricca e questo mi spaventa perché vuol dire che i soldi non sono stati spesi; abbiamo avviato una serie di importanti investimenti e si proseguirà in

## -segue

---

tal senso. Inoltre procederemo con una serie di concorsi per potenziare la pianta organica».

Infine una battuta, e forse la più importante, nell' incontro svolto nella saletta che affaccia sul canale portuale su Medcenter: «Il ministro è stato informato della situazione sia a Roma che al suo arrivo a Gioia Tauro». Toninelli ha annunciato la verifica a breve di investimenti altrimenti si procederà a revoche parziali della concessione. Su questo Agostinelli ha sottolineato: «Tutto è molto complesso perché allo stato non ci sono manifestazioni di interesse per la gestione della banchine e quindi bisogna valutare tutto con attenzione».

La grande sfida dell' intermodalità Il posizionamento assolutamente strategico, se assistito a dovere dallo sviluppo di un' adeguata rete di infrastrutture nel segno dell' intermodalità, aumenterà in maniera considerevole la capacità di attrattiva del porto di Gioia Tauro. Non è dunque un caso che il commissario straordinario guardi con particolare attenzione al gateway ferroviario richiedendo - come ha fatto con una lettera già inviata ai vertici dell' azienda - a Rete ferroviarie italiane per sollecitarne gli interventi di competenza. Il tutto in vista del collaudo definitivo dell' opera che è previsto per i primi giorni del prossimo mese di febbraio alla presenza del ministro Danilo Toninelli che, per altro, già aveva annunciato nel corso della sua recente visita il suo ritorno in Calabria.

## Porti:Palermo; ammiraglio Gravante segretario dell'authority

Posizionare il porto sui mercati internazionali traffico crocieristico

L'ammiraglio Salvatore Gravante è il nuovo segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. Dopo 41 anni di servizio ha lasciato il comando della Direzione marittima e del porto di Palermo. Al suo posto è subentrato il capitano di vascello Raffaele Macaudo. La notizia è stata pubblicata sull'ultimo numero de l'Avvisatore marittimo con una lunga intervista in cui Gravante precisa di non essersi dimesso dalla Marina ma di avere ottenuto l'aspettativa. Il nuovo segretario generale dell'Adsp parla della necessità di posizionare il porto di Palermo sui mercati internazionali del traffico crocieristico spostando le merci su Termini Imerese. Ma sottolinea come il suo sviluppo non possa prescindere dalla realizzazione di un network della Sicilia occidentale che valorizzi le potenzialità dei singoli scali, anche quelle inesprese. Come Porto Empedocle, che dovrebbe diventare l'approdo della Valle dei Templi. Gravante parla anche delle difficoltà legate alle lentezze burocratiche: "Credo che oggi il problema economico non sia in cima alle difficoltà. Di progettazione in atto ce ne sono tantissime, di finanziamenti disponibili un discreto numero ma è necessario - afferma - che tutte le amministrazioni cointeressate facciamo sistema per remare nella stessa direzione".

APONTE SPENDE 25 MILIONI PER IL 49% DEL GRUPPO ARMATORIALE LIGURE

## NONSOLOMARE

### NUOVO AD PER CEVA LOGISTICS ITALIA

■ Gianclaudio Neri nuovo managing director del cluster Italia di Ceva Logistics. Avrà base professionale a Milano e riporterà direttamente all'amministratore delegato Xavier Urbain. Neri per 30 anni ha rivestito vari ruoli apicali presso diverse realtà aziendali in Italia con competenze specifiche nel rilancio e nello sviluppo commerciale del business. In passato ha rimesso in salute i conti di Zi Rete Gas, distributore retailer di gas in Italia, ha riportato al profitto Intermarine e ha migliorato i risultati finanziari di Piaggio, con conseguente quotazione in borsa nel 2006. A pesare sui conti del 2018 di Ceva Logistics è stata soprattutto l'Italia dove il business della logistica conto terzi ha inciso negativamente per 26 milioni di dollari nel solo terzo trimestre del 2018 e per 42 milioni nei primi nove mesi.

### DFDS SI RAFFORZA GRAZIE A EKOL

■ Il gruppo danese Dfids incrementerà del 30% i volumi trasportati fra la Turchia (Istanbul) e il porto di Trieste grazie al fatto che Ekol Logistics ha deciso di chiudere la linea che, tramite la controllata Alternative Transport, finora operava sulla stessa rotta. Ekol d'ora in poi imbercherà i propri camion sulle navi di quello che fino a ieri era il suo principale competitor anche se le due aziende già collaboravano su altre linee nel Mediterraneo. Per il porto di Trieste non cambia molto perché navi e volumi di rotabili in transito rimarranno stabili. Dfids aumenterà la capacità di stiva con due navi ro-ro prese a noleggio e dalla primavera entreranno in servizio due mezzi in costruzione in Cina. (riproduzione riservata)

# Msc investe su Messina

*L'accordo di ristrutturazione del debito appena raggiunto permette a Banca Carige di proseguire nel processo di derisking degli attivi*

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

## Rhenus Logistics rileva l'italiana Cespel

Il gruppo Messina, Banca Carige e le altre banche interessate hanno formalizzato l'accordo per la ristrutturazione dell'esposizione finanziaria che porterà all'ingresso del gruppo Msc di Gianluigi Aponte nella storica shipping company genovese. In ballo c'era un indebitamento da oltre 450 milioni di euro (per il 90% riconducibile a Carige) per il quale, dopo un

Rhenus Logistics, spedizioniere e operatore logistico tedesco, ha appena firmato un accordo per l'acquisizione del 100% del capitale di Cespel e delle sue partecipate. Previo controllo e formale autorizzazione da parte delle competenti Autorità Antitrust, l'operazione verrà formalizzata in tempi brevissimi.

«L'unione di due aziende private a capitale familiare offre un grande potenziale di sviluppo di traffico e nuove opportunità per i clienti» afferma Guido Restelli, presidente di Rhenus Logistics Italia e parte, nel prossimo futuro, del nuovo consiglio d'amministrazione di Cespel. Grazie alla

forte presenza regionale dell'azienda acquisita nel Friuli-Venezia Giulia e nel Veneto, Rhenus Logistics rafforza la sua posizione sul mercato italiano ed europeo dei traffici terrestri. Allo stesso tempo anche le attività delle spedizioni marittime ed aeree saranno ulteriormente incrementate.

Giorgio Flego, amministratore delegato di Cespel, continua aggiungendo: «Come società a conduzione familiare siamo felici di entrare a far parte della grande famiglia Rhenus». Le società operative Cespel, Nuova Transport e Rhenus Logistics continueranno a operare sul mercato con il proprio marchio, strutture e partner commerciali. (riproduzione riservata)



Gianluigi Aponte con Andrea Gais, Ignazio e Stefano Messina

lungo iter rallentato anche dalle vicissitudini dell'istituto di credito oggi guidato da Fabio Innocenzi, si è arrivati faticosamente a una quadra che potrà essere ratificata solo dopo il via libera dell'Antitrust. «L'intesa prevede un rimborso graduale del capitale all'interno di un piano basato sull'attesa ripresa del mercato, dei relativi margini operativi della compagnia di navigazione e delle attività correlate che fan-

no capo al gruppo genovese», spiega una nota della banca genovese, mentre in un'altra comunicazione, insieme al gruppo armatoriale, viene aggiunto che «in contemporanea i soci del gruppo Messina si sono impegnati ad attuare un aumento di capitale attraverso l'immissione di nuove risorse finanziarie e l'ingresso del gruppo Msc che fa capo alla famiglia Aponte». Lo schema dell'operazione

prevede la creazione di una nuova società in cui confluiranno quattro delle otto navi oggetto dei contratti di finanziamento con Carige e dove Msc sarà azionista di maggioranza assoluta con una quota del 52%. Nella Ignazio Messina & C., che rimarrà quindi proprietaria delle rimanenti quattro navi, dei terminal portuali, retroportuali e del resto delle attività di shipping, Aponte entrerà invece con una quota di minoranza pari al 49%.

A proposito del citato aumento di capitale, secondo quanto risulta a MF Shipping & Logistica l'iniezione di nuova liquidità sarà di 30 milioni di euro, di cui 5 milioni in capo alla famiglia Messina e 22,5 a Msc, da versare al momento del closing (dopo il via libera Antitrust). A questi potranno fare seguito ulteriori 2,5 milioni al verificarsi di determinate condizioni. Per quanto riguarda il riscal-

denzamento dei finanziamenti, i rimborsi dovuti a Banca Carige sono stati spalmati fra il 2019 e il 2032, mentre per quanto riguarda l'esposizione con gli altri istituti di credito sono stati concessi ulteriori cinque anni di tempo sulle scadenze originarie. «L'intesa ha effetti positivi per Banca Carige che, grazie all'accordo di ristrutturazione siglato, procede nell'opera di derisking», ha commentato Fabio Innocenzi, amministratore delegato di Banca Carige, sottolineando che «il gruppo Messina può così riprendere il proprio percorso di sviluppo, a vantaggio anche dell'intero territorio in cui l'economia del mare riveste un ruolo centrale».

Nella ristrutturazione il gruppo Messina è stato assistito dallo studio Bonelli Erede per la parte legale e da Lip come advisor finanziario mentre Banca Carige si è affidata allo studio Sandulli e associati (riproduzione riservata)

## Waterfront, riaperti i termini del concorso internazionale di idee

CATANIA- Nella prima settimana di gennaio verranno riaperti i termini e modificate le modalità di partecipazione del concorso internazionale di idee, rendendolo più aperto rispetto a quello presentato un anno fa, per la rigenerazione urbanistica dell' area che da Piazza Europa arriva sino alla zona del faro Biscari, attraverso un Masterplan che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali nell' ottica della redazione del nuovo Prg di Catania. Lo ha reso noto il sindaco Salvo Pogliese che insieme al Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale** **Andrea Annunziata** e al direttore dell' Urbanistica **Biagio Bisignani** ha annunciato la pubblicazione, del nuovo bando per scegliere i tre migliori progetti per ridisegnare la fascia cittadina dove ricadono i principali nodi e punti di contatto fra la rete ferroviaria e il Porto con la città: "In pieno spirito di collaborazione con gli ordini professionali -ha spiegato il sindaco Salvo Pogliese abbiamo raccolto le loro sollecitazioni procedurali affinché vi sia una partecipazione larga per ricevere contributi e proposte più ampia possibile per definire una visione di città moderna e all' avanguardia nella prospettiva della Catania del futuro. In questa nostra visione di fare tornare Catania una città di mare, che è cardine dell' impostazione del nuovo Piano regolatore a cui stiamo lavorando e per questo il rapporto con l' **Autorità Portuale** assume un ruolo di grande valenza strategica, a cominciare dalla realizzazione di una nuova stazione **marittima** che elemento importante di un puzzle che ogni giorno stiamo componendo con entusiasmo, concretezza e determinazione". L' obiettivo dell' iniziativa è quello di creare un "concetto" funzionale e territoriale per una città metropolitana, rivitalizzare i significati della zona portuale in cui allocare la stazione **marittima** la club house per il comparto crocieristico e turistico, le aree dismesse della Cimiteria, le infrastrutture ferroviarie, metropolitane e della mobilità come mostrano importanti esempi di altre città che hanno pianificato il territorio con progettualità programmate. Il piano è assolutamente condiviso dal presidente dell' **Autorità Portuale** **Andrea Annunziata** che anzi ha sollecitato pubblicamente "la conclusione della procedura concorsuale entro aprile così da portare il progetto alla convention internazionale sul turismo di Miami per indirizzare nuovi flussi di visitatori americani a Catania". All' iniziativa promossa dal sindaco Salvo Pogliese e dal responsabile dell' urbanistica comunale **Biagio Bisignani**, hanno partecipato anche il presidente del

## -segue

---

consiglio comunale Giuseppe Castiglione, il presidente della commissione consiliare urbanistica Manfredi Zammataro, gli assessori Cantarella e Arcidiacono e numerosi professionisti, che nei loro interventi hanno sottolineato il concreto dialogo che si è avviato con la nuova Amministrazione Comunale. Contributi importanti che il sindaco ha subito recepito per proseguire rapidamente il lavoro di pianificazione urbanistica sono giunti anche dai vertici degli ordini professionali | Alessandro Amaro presidente Ordine Architetti Catania | Giuseppe Platania presidente Ordine Ingegneri Catania | Mauro Scaccianoce presidente Fondazione Ingegneri Catania. Durante lo stesso incontro, in sala giunta, il sindaco Salvo Pogliese ha ricevuto dal presidente della fondazione ordine degli architetti Veronica Leone i primi contributi concreti al nuovo Piano Regolatore Generale di Catania: tre progetti con soluzioni che ridisegnano le principali vie d' accesso alla città. Vale a dire l' area di Zia Lisa per chi arriva dall' aeroporto; la zona della Civita in cui sbarcano i croceristi che approdano al porto e coloro che scendono dal treno alla stazione ferroviaria; la fascia Cannizzaro/Ognina percorsa da chi arriva dall' autostrada A18. Si tratta del risultato finale del workshop internazionale d' Architettura "Layer Zero 2018" che si è concluso il 15 dicembre scorso dopo un' intensa settimana di lavoro che ha visto all' opera, negli spazi di Palazzo della Cultura, oltre 40 architetti, tra studenti, professionisti e visiting provenienti da importanti studi di livello mondiale.

## La sede dell' Authority e il nuovo teatro in Fiera

*Ci saranno 370 posti a sedere e un palco mobile*

Domenico Bertè Prima che l' Authority portuale di Messina divenga l' Authority di sistema dello Stretto, ci sono alcuni conti in sospeso in via Vittorio Emanuele. Conti da chiudere con la città, con quegli impegni presi per la restituzione al territorio di spazi preziosi come quello della fiera, in chiave moderna e funzionale. Sarà pubblicato in questi giorni sulla Gazzetta europea e sul sito degli appalti della pubblica amministrazione il bando per la costruzione del nuovo Teatro in fiera e dell' edificio che ospiterà, a questo punto, la sede della nuova Authority di sistema dello Stretto. Ovviamente gli uffici guarderanno l' altra sponda, Villa S. Giovanni e Reggio, ed è come una premonizione che si avvera, visto che il progetto risale a tempi non sospetti rispetto alla nascita della sedicesima Authority.

I lavori a base d' asta sono fissati alla cifra di 9.885.895,90 euro e i tempi di realizzazione sono due anni. Le aziende avranno tempo fino al 28 febbraio per presentare le domande, mentre, un mese dopo saranno aperte le buste.

La gara si svolgerà secondo il metodo della offerta economicamente più vantaggiosa. Fra i parametri che danno maggiore punteggio, non c' è il tempo di realizzazione ma il ribasso economico ed il risparmio energetico.

La struttura ospiterà i nuovi uffici dell' Authority, divisi su due piani. L' edificio sarà lungo 80 metri, largo 10 e alto 7. A piano terra sono previsti, oltre all' atrio di accesso con punti di controllo, tre sale per conferenze e riunioni. Il piano superiore è destinato agli uffici veri e propri con 18 stanze, 10 delle quali fronte mare. Il nuovo edificio manterrà alcune soluzioni architettoniche e di finitura esterna razionalista tipica di molte costruzioni della fiera vincolati dalla soprintendenza e sulle quali è in corso un corposo restauro da molti mesi.

Incastonato nell' edificio bianco che cambierà la prospettiva di una parte importante del viale della Libertà, ci sarà il teatro in Fiera. Chiuso da un paio di decenni, più volte occupato e poi definitivamente murato, lo spazio potrà diventare un gioiello di tecnologia a disposizione degli artisti e della città.

Potrà avere 370 posti a sedere oppure divenire un grande open space per rappresentazioni artistiche più particolari. Il palcoscenico sarà mobile e l' ingresso rimarrà sempre lungo il viale della Libertà, come era un tempo. Nella ricostruzione della sede dell' Authority e del teatro, verrà fuori anche una splendida terrazza di 760 metri quadri, chiusa, da uno sbalzo fra i moduli dell' edificio, sul lato strada e affacciata

## -segue

---

sull' area fieristica e quindi sul mare.

Sarà collegata con ascensori al piano terra e si presta ad iniziative ricreative di vario genere. Questa gara d' appalto dovrebbe essere la prima di una serie che l' attuale commissario Nino De Simone vuole lanciare prima del concreto passaggio di consegne al nuovo ente. L' altra, altrettanto importante, è quella che riguarda il terminal croceristico, la nova stazione di partenza e arrivo per le grandi navi che solcano il Mediterraneo.

## L' Adsp aiuta la mensa dei poveri

Augusta. Un partenariato tra l' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale** Augusta-Catania e l' associazione "Il Buon Samaritano di Augusta - Onlus" ha portato la fornitura di generi alimentari per la mensa dei poveri, servizio che l' organizzazione di volontariato distribuisce dal 2008. L' Adsp, sempre particolarmente sensibile alle esigenze sociali del territorio è intervenuta in maniera tangibile per l' organizzazione del pranzo natalizio servito alle persone indigenti della città offrendo cibo dal 5 dicembre scorso al 6 gennaio prossimo per la mensa giornaliera de "Il Buon Samaritano" di Augusta gestita dai volontari dell' omonima associazione, che si svolge ogni giorno locali dell' Opera Pia Parisi Zuppelli Santangelo di Via Orfanotrofo n° 22. Tale iniziativa rientra tra le "Politiche di buone pratiche per l' integrazione sociale dei porti" che l' Adsp con il suo presidente **Andrea Annunziata** ha intrapreso. Il presidente de "Il Buon Samaritano" Irene Noè esprime gratitudine nei confronti del sindaco Di Pietro: "al primo cittadino si deve il sostegno dell' Adsp - dice Noè - perché con la sua partecipazione ha sensibilizzato l' intervento dell' ente portuale.

Un plauso alla collaborazione tra pubblico e privato, confidando nelle future azioni per garantire la continuità delle attività di solidarietà sociale attuate sul territorio di Augusta». "Il Buon Samaritano", in particolare, ristrutturando e adeguando a proprie spese i locali concessi in comodato d' uso dall' Opera Pia Orfanotrofo Parisi Zuppelli Santangelo di Augusta, dal 6 aprile 2008 ha istituito la "Mensa dei Poveri", attualmente denominata "Mensa del Buon Samaritano", allo scopo di somministrare pasti caldi giornalieri a quanti nel territorio si trovano in situazioni di indigenza.

Opera pia

## Augusta, pasto caldo gratis sino all' Epifania

*A garantire il servizio l' **Autorità di sistema del mare della Sicilia Orientale***

Dallo scorso 25 dicembre al prossimo 6 gennaio vengono garantiti dall' **Autorità di sistema del mare della Sicilia orientale** i pranzi natalizi per i meno fortunati che in questo modo, ogni giorno dell' anno, feste comprese, sanno di poter trovare un piatto caldo alla mensa del Buon samaritano, gestita dai volontari dell' associazione di volontariato nei locali dell' Opera pia Parisi-Zuppelli-Santangelo di via Orfanotrofia 22.

Per tutto il periodo natalizio, infatti, l' **Autorità di sistema portuale** sta fornendo i generi alimentari alla mensa nell' ambito di un partenariato avviato con l' associazione, presieduta da Irene Noè che è attiva sul territorio da dodici anni e che fino a ieri ha servito 122.903 pasti.

«Questa iniziativa - ha detto Noè rientra tra le politiche di buone pratiche per l' integrazione sociale dei porti che l' **Autorità di sistema portuale** con questa presidenza ha intrapreso. Un grazie, per tale sostegno, va al sindaco Maria Concetta Di Pietro che con la sua partecipazione ha sensibilizzato l' intervento dell' **Autorità portuale**. Un plauso alla collaborazione tra pubblico e privato, confidando nelle future azioni per garantire la continuità delle attività di solidarietà sociale attuate sul territorio di Augusta».

L' associazione Opera pia Parisi-Zuppelli-Santangelo, iscritta nel registro generale regionale delle organizzazioni di volontariato con decreto dell' assessorato agli Enti locali, è **autorizzata** a ricevere alimenti e contributi da Enti pubblici e da privati può contare su 190 soci, di cui 66 volontari. Oltre ai 32 pasti giornalieri che offre a chi, poco prima di mezzogiorno, si presenta all' ingresso dell' immobile che ospita la mensa, l' associazione provvede al sostentamento di 7 bambini di famiglie bisognose da zero a un anno di età. L' obiettivo di soci e volontari è infatti, quello di aiutare persone che si trovano in una stato di grande forte disagio sociale ed economico non tanto intervenendo quando questo si è già manifestato, ma cercando di prevenirlo con idonei interventi sul territorio.

«La gestione dell' intensa attività svolta dall' associazione è caratterizzata da un servizio accurato che aggiunge la presidente - vuole diventare efficace ed efficiente attraverso il rispetto delle normative vigenti. Le attività amministrative ed operative sono svolte esclusivamente dai soci volontari a titolo interamente gratuito e con un entusiasmo motivato da sentimenti di solidarietà umana e civile nella

## -segue

---

consapevolezza. Tutto questo perché la società contemporanea ha sempre più bisogno di riscoprire nella semplicità e nell' amore dei gesti quotidiani il rispetto e la comprensione fra gli uomini di ogni condizione sociale, razza e religione, ossia senza fare alcuna differen.

### Manovra, non c'è la Zes per Messina: niente sgravi fiscali per le imprese dell' area del porto

Bocciata la possibilità di sgravi fiscali per le imprese in provincia di Messina che vorticano intorno al porto dello Stretto. In manovra non è presente, al momento, la creazione della Zes, la Zona economica speciale all' interno della quale poter prevedere misure di sostegno alle imprese nel neonato sistema portuale dello Stretto. Le Zes possono infatti essere istituite in zone meno sviluppate o in transizioni, come previsto dalla normativa europea. "La Sicilia - si legge in una nota - è tra le regioni meno sviluppate, con Pil pro capite inferiori al 75% della media europea, insieme a Calabria, Basilicata, Puglia e Campania". Facile comprendere come l' approvazione di tale misura avrebbe consentito una boccata d' ossigeno alle imprese del territorio siciliano che comprende l' area di Messina, Milazzo e quella limitrofa a Tremestieri. Per l' autorità portuale di Messina, come già riportato, la Zes dovrebbe sorgere a Tremestieri nell' area della piastra logistica, all' ex Sanderson e in una parte della Falce. A Giammoro al centro mercantile e poi all' ex Montecatini a Milazzo e all' ex Pirelli a Villafranca. Le Zes, inserite nel Decreto Sud, sono già diffuse in molti Stati d' Europa e anche oltre i confini europei. Il fine è quello di attrarre capitali agevolando le imprese che operano intorno ad una o più aree portuali: semplificazioni amministrative e benefici fiscali rappresentano il fulcro dell' istituzione. Forza Italia, con un ordine del giorno a firma di Matilde Siracusano, aveva chiesto all' esecutivo un impegno concreto all' interno del decreto fiscale. Al momento, è arrivata però una bocciatura. Il capogruppo alla camera del Movimento Cinque Stelle, Francesco D' Uva, aveva rassicurato: "Sulla questione delle Zes - si legge in una nota di Forza Italia - torneremo con una rivisitazione organica della disciplina. Nulla, ad oggi, preclude l' istituzione di Zone economiche speciali nella provincia di Messina". "Con la bocciatura dell' odg alla Manovra - afferma Matilde Siracusano - tutti potranno rendersi conto che in realtà, non c' è nessuna volontà a istituire la Zes per l' Area dello Stretto. L' attuale maggioranza di Governo smentisce con i fatti le promesse per il rilancio del Sud". La partita, comunque, anche alla luce della creazione della nuova Autorità portuale dello Stretto, potrebbe considerarsi non del tutto conclusa. © Riproduzione riservata.

DARIO LA ROSA

## Nella Manovra non c'è spazio per la Zes a Messina

Niente Zes per Messina. Almeno al momento. Sembra paradossale, se si considera che il territorio messinese è quello col Pil pro capite minore tra le tre città metropolitane siciliane e che, a sua volta, la Sicilia è tra le regioni meno sviluppate, con Pil pro capite inferiori al 75% della media europea. Paradossale perché il fine delle Zes, Zone economiche speciali, è quello di attrarre capitali agevolando le imprese che operano proprio nelle zone meno sviluppate, intorno ad una o più aree portuali, con semplificazioni amministrative e benefici fiscali.

Secondo l'Autorità portuale di Messina, la Zes "ideale" dovrebbe sorgere a Tremestieri nell'area della piastra logistica, all'ex Sanderson e in una parte della Falce. A Giammoro al centro mercantile e poi all'ex Montecatini a Milazzo e all'ex Pirelli a Villafranca. E invece nella manovra del Governo non c'è nulla.

«In Aula si è consumata l'ennesima beffa ai danni del Mezzogiorno - attacca la deputata messinese di Forza Italia Matilde Siracusano -. Con un odg alla Manovra avevo chiesto al Governo di impegnarsi per l'istituzione della Zes per l'Area portuale dello Stretto di Messina e rilanciare il progresso economico del territorio, in continuità con la presenza

della nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto. Purtroppo, dopo la bocciatura del mio emendamento al decreto fiscale relativo all'istituzione della Zes per lo Stretto, anche questo odg è stato respinto».

Secondo la Siracusano un'ingiusta contraddizione, specie alla luce di quanto affermato qualche settimana fa dal Capogruppo del M5S alla Camera, Francesco D'Uva, che parlando della bocciatura al mio emendamento, denunciava il montaggio di un caso giornalistico ad hoc». D'Uva aveva detto che «sulla questione delle Zes torneremo con una rivisitazione organica della disciplina. Nulla, ad oggi, preclude l'istituzione di Zone economiche speciali nella provincia di Messina».

Ma per Matilde Siracusano «con la bocciatura del mio odg alla Manovra tutti potranno rendersi conto che, in realtà, non c'è nessuna volontà a istituire la Zes per l'Area dello Stretto. L'attuale maggioranza di Governo smentisce con i fatti le promesse per il rilancio del Sud».

Al momento nessun'previsione nel territorio dei porti della provincia.

# Informazioni Marittime

---

## Lavoro, sicurezza e salute in ambito portuale

Un settore che secondo l'Inail mostra un'incidenza infortunistica (e di eventi luttuosi) che ha ormai raggiunto livelli di crescita esponenziali

Il tema della salute e sicurezza del lavoro portuale è un tema che va esaminato attentamente, al fine di comprendere le peculiarità di un settore che secondo i dati elaborati dall'Inail mostra un'incidenza infortunistica (legata anche ad eventi luttuosi) che ha ormai raggiunto livelli di crescita esponenziali. La normativa specifica in materia di sicurezza e salute dei lavoratori portuali è contenuta nel d.lgs. 272/1999, mentre per i lavoratori marittimi si fa riferimento al d.lgs. 271/1999.

Le attività oggetto del decreto 272 vengono suddivise sostanzialmente in due settori: quello riconducibile alle operazioni e ai servizi portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione merce, servizi complementari e accessori) denominato in linguaggio comune anche "lavoro portuale" e quello riguardante le lavorazioni di manutenzione trasformazione e riparazione delle navi all'interno dei porti. Le criticità maggiori in termini di sicurezza vengono rinvenute proprio relativamente a questi due microcosmi lavorativi, vediamo insieme come.

Per quanto concerne le attività di riparazione delle navi, diciamo subito che qui sono presenti i rischi maggiori per la salute dei lavoratori: sostanze aerodisperse nei lavori di saldatura, pitturazione e coibentazione con materiali sostitutivi, rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, ecc; nel lavoro portuale circoscritto alle sole merci, il rischio chimico è invece meno diffuso, mentre rilevante permane il rischio per l'apparato osteoarticolare (addetti alla guida di mezzi, movimentazione manuale dei carichi, posture vincolate e sforzi ripetuti). Attualmente i due decreti sopraccitati versano in una situazione di stallo normativo e questo rappresenta senza dubbio un problema non trascurabile.

Il d.lgs. 81/2008 meglio noto come "testo unico in materia di salute e sicurezza del lavoro", quello che per intenderci ha sostituito la vecchia legge 626/1994, non ha infatti ancora fagocitato al suo interno i due decreti ma si è limitato solo a prorogarne però la validità, in attesa di futuri processi di armonizzazione e coordinamento che per stentano ad essere avviati. Nel frattempo questa situazione ha generato una serie di problematiche che ad esempio per quanto concerne il d.lgs. 272/99 (con particolare riferimento alle attività portuali di movimentazione merce) afferiscono ai seguenti aspetti:

**1) interfaccia porto-nave:** due luoghi di lavoro molto diversi fra loro che producono notevoli rischi per la sicurezza di coloro che si trovano a dover operare in spazi particolarmente insidiosi e non sempre ben conosciuti, come sovente accade nel caso delle stive; **2) rischi da interferenza** dovuti alla compresenza nei porti di lavoratori appartenenti a diverse categorie: autotrasportatori, spedizionieri, militari, personale degli enti portuali e degli enti pubblici con ruolo controllo; **3) rischi da investimento** dovuti alla contestuale presenza di lavoratori che si muovono a piedi e dei numerosi mezzi di movimentazione e sollevamento che vengono utilizzati nelle aree portuali.

Occorre inoltre segnalare che la sovraesposizione dei lavoratori marittimi e portuali a livelli di rischi così elevati, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro in cui operano, impone inevitabilmente lo sviluppo e la diffusione di una cultura della sicurezza come strumento essenziale ed imprescindibile dell'attività prevenzionistica. Risulta infatti fondamentale ampliare in una logica di sistema, conoscenze, strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi, buone pratiche formative e soluzioni tecnologiche innovative, in cui il fattore safety sia considerato non solo come un mero costo della produzione ma bensì come parte integrante della gestione dei processi lavorativi.

Concludo queste brevi riflessioni con la ferma convinzione che bisognerebbe cambiare mentalità mettendo necessariamente al centro l'uomo e le sue condizioni di lavoro. L'aumento progressivo di infortuni e morti "bianche" negli scali portuali, che qualcuno ha perfino definito dei veri e propri "omicidi sul lavoro", ha evidenziato un sistema ancora troppo fragile in materia di prevenzione e controlli. Rispetto a tale fragilità le istituzioni non sembrano riuscire a focalizzare le azioni rivolte a centrare quegli obiettivi di riduzione degli incidenti che dovrebbero essere prioritari in un paese civile come il nostro.

Anche in riferimento ai recenti fatti di cronaca si ha la sensazione di assistere ad una continua e pericolosa svalutazione del lavoro e dei diritti dei lavoratori. Si è pensato giustamente alla mancanza di lavoro ma troppo poco alla qualità e alla sicurezza del lavoro stesso. Questo stato di cose oltre ad aver generato diseconomie e scarsa competitività, ha finito con il compromettere fortemente anche la salvaguardia delle vite umane che

come sappiamo rappresentano il bene primario

## -segue

---

Al netto dei dieci dipendenti dell'associazione Start 4.0, che avranno compiti di coordinamento, il centro sarà una realtà diffusa su buona parte del territorio ligure. Non un nuovo grande laboratorio ma un'orchestra formata da tanti laboratori, laboratori di centri di ricerca e laboratori aziendali, che esistono e lavorano da anni ma che per la prima volta verranno razionalizzati dentro un'unica cornice. I **"competence center" sono le colonne del piano Industria 4.0 varato due anni fa dall'allora ministro allo Sviluppo economico Carlo Calenda** e tuttora in corso nonostante l'attuale governo lo abbia ridimensionato. Il ministero allo Sviluppo economico ne ha approvati otto in tutta Italia, ciascuno formato da università locali, enti di ricerca e aziende e ciascuno con una propria precisa attività.

Quella del centro genovese riguarderà la sicurezza delle infrastrutture, con ricerche che il direttore del Cnr di Genova, Roberto Marcialis, riassume in cinque punti: «Ci occuperemo di sistemi di tracciamento delle merci e dei prodotti basati sulla tecnologia blockchain, sviluppo di nuovi strumenti e tecnologie per la sicurezza delle persone, sistemi "Internet of things", manutenzione predittiva, protezione dei porti». La **dotazione iniziale di 11,8 milioni da parte del ministero servirà a far partire le linee di ricerche e a finanziarle nei primi anni**, poi il centro dovrà camminare sulle proprie gambe e procurarsi i fondi da sé.

L'Università di Genova, che ha mantenuto un suo ruolo nell'iniziativa, prevede una catena di effetti positivi. Secondo il prorettore Enrico Giunchiglia, «nel breve periodo le aziende che partecipano al centro assumeranno in tutto una quarantina di persone addette alla ricerca nella sicurezza informatica e nella protezione delle infrastrutture. Nel lungo periodo avremo molti più benefici. Il 35% dei finanziamenti dovrà essere destinato a progetti d'innovazione tecnologica nelle piccole e medie imprese, che avranno una grande occasione per rafforzarsi».