Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 29,30/4 e 1,2/5/22017

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE

**Primo Piano:**

- **Seminario Assoporti-RemTech** (La Gazzetta Marittima)
- **Riforma dei Porti** (ANSA)

**Dai Porti:**

**Trieste:**

**"...Approvazione del rendiconto generale 2016 .."** (Il Nautilus, ANSA, Informatore Navale, Ferpress, Il Piccolo)

**"...Dalla Russia all'Iran via Trieste..."** (Uomini e Trasporti)

**Venezia:**

**"...La rivoluzione del turismo..."** (Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima)

**Genova:**

**"...Porto offshore? Spostato nel futuro..."**(Il Gazzettino Veneziamestre)

**"...Terminal rinfuse verso lo spezzatino..."** (Il Secolo XIX, The Medi telegraph)

**"...Genova e Savona presenti alla Fiera Break Bulk Europe di Anversa..."** (Ferpress, ANSA)

**"...Sanguineri in pole position per la poltrona di segretario..."** (Il Secolo XIX)

"...Le navi a gas supereranno quota 200 in meno di tre anni..." **(The Medi Telegraph)**

**Ravenna:**

**"...Imbarchi eccezionali nel porto di Ravenna—Terminal Sapir..."** (Corriere Marittimo)

**"...Ravenna deve essere il terminale della Padania.."** (Corriere Imprese)

**Marina di Carrara:**

**"...Spezia Carrara, un convegno..."** (La Gazzetta Marittima)

**Livorno:**

**"...Break Bulk Europe..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Comitati portuali ok..."** (La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo, La Nazione LI)

**Piombino:**

**"...Ventitrè milioni nei lavori al porto..."** (La Nazione LI, L'Informatore Navale)

**Napoli:**

**"...Varato il POT..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Colmata, due opzioni..."** (Il Mattino)

**Salerno:**

**"...al via Med Canada di Cma Cgm..."** (Informazioni Marittime)

**Bari:**

**"...Da Bari a Pendik due volte a settimana..."** (La Gazzetta Marittima)

**Brindisi:**

**"...Msc anche nel 2019 nel porto di Brindisi..."** (Il Nautilus)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 29,30/4 e 1,2/5/22017

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# Indice

**Taranto:**

**"...spunta l'ipotesi della banchina pubblica..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**Gioia tauro:**

**"...entro fine anno la Zes a Gioia Tauro..."** (ANSA)

**Palermo:**

**"...sindaco Catania incontra Presidente authority..."** (ANSA)

**Cagliari:**

**"...A Cagliari il veliero Sea Cloud..."** (ANSA)

**Milazzo:**

**"...Moli da collegare all'asse viario De Simone sprona..."** (Gazzetta del Sud)

**"...Costa Crociere torna a Milazzo..."** (Gazzetta del Sud)

CON UN SEMINARIO IN ASSOPORTI

# RemTech sui dragaggi

## La caratterizzazione dei sedimenti e le tecniche di gestione

ROMA - RemTech Expo è l'evento più specializzato sulle bonifiche e sulla tutela del territorio.

I settori di preminente interesse per RemTech Expo sono, le bonifiche dei siti contaminati (RemTech e RemTech Europe), la protezione delle coste (Coast), la mitigazione del rischio idrogeologico (Esonda) e sismico (Sismo) e la sostenibilità delle opere (Inertia).

Gli obiettivi focali della manifestazione sono la condivisione delle conoscenze e la generazione di nuove opportunità. Nella logica di costruire percorsi periodici di confronto pubblico-privati, anche attraverso strumenti innovativi di condivisione, durante l'anno vengono organizzati tavoli, seminari ed eventi preparatori a settembre.

Dopo il primo evento propedeutico dedicato ai Criteri Ambientali Minimi (CAM edilizia), tenutosi lo scorso 4 aprile presso la sede della

(segue in ultima pagina)

## *RemTech sui dragaggi*

Regione Emilia Romagna a Bologna, è in agenda il 18 maggio il secondo seminario formativo dedicato alle Autorità di Sistema Portuale in esclusiva sui temi dei "Sedimenti marini: caratterizzazione, dragaggio, trattamento e riutilizzo" che si terrà presso la sede dell'associazione nazionale Assoporti.

L'evento è organizzato in collaborazione con la Camera dei Deputati, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare MATTM, il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente SNPA, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale ISPRA e naturalmente alcune delle principali imprese del settore.

Il seminario sarà un importante momento di confronto e condivisione su argomenti di grande attualità quali la Caratterizzazione dei sedimenti, la Gestione del dato analitico, le Tecnologie di dragaggio, le Tecnologie per il trattamento e la Gestione e riutilizzo dei sedimenti.

Coast, segmento parallelo di RemTech Expo, è l'unico evento dedicato alla tutela della costa e del mare, con la partecipazione delle imprese più competitive e delle principali autorità, ministeri, porti, regioni, organi di controllo.

# Porti: Duci, riforma ok, ma dipende troppo da Delrio

Servono risorse ad hoc per la direzione mare del ministero

(ANSA) - GENOVA, 28 APR - "Gli effetti di una regia nazionale del sistema portuale si iniziano a vedere ma il limite è che il settore oggi è ancora troppo dipendente dalla 'stampella' Delrio". Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la Federazione degli agenti marittimi italiani, promuove la riforma della portualità, ma chiede di accelerare la costituzione del tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, dei tavoli di partenariato della risorsa mare, e dotazioni finanziarie mirate per la direzione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti che si occupa del settore marittimo. Il timore è che la nuova "macchina" non sia ancora in grado di andare avanti in modo autonomo. "Dopo anni abbiamo un ottimo ministro: Graziano Delrio è fra i pochi ad avere avuto questa attenzione al settore - spiega Duci - però oggi il sistema dipende troppo dalla sua presenza. Da una parte perché non si è dispiegata del tutto la riforma e dall'altra perché le risorse date all'unica direzione dei trasporti che si occupa del mare non sono adeguata alla mole di lavoro. Oggi sfrutta le dotazioni del gabinetto di Delrio, mentre servono risorse dirette e stabili, che restino anche se cambia ministro".

Il sistema portuale italiano sta dando segnali positivi. "La nuova organizzazione delle grandi alleanze ha reso, ad esempio, Trieste più competitiva dei porti del Nord Europa nei servizi per il Centro Europa" ricorda Duci, che accanto a Genova e Trieste, i due porti sui quali puntare per i traffici internazionali, ritiene debbano avere spazio anche gli altri scali in cui sta aumentando l'offerta delle linee ro-ro, al servizio delle economie regionali. Il Pireo in mano ai cinesi? "Non deve preoccuparci se ci mettiamo in condizioni di servire i traffici che i cinesi concentreranno al Pireo attraverso i nostri porti che sono comunque più vicini ai mercati di sbocco del Centro Europa. Dal Pireo sarà più facile che arrivino feeder su Vado ligure piuttosto che treni in Lombardia" conclude.

# PORTO DI TRIESTE: APPROVAZIONE DEL RENDICONTO GENERALE 2016

TRIESTE – Si è svolta oggi presso la Torre del Lloyd la seduta del Comitato di Gestione che ha esaminato, tra i vari argomenti all'ordine del giorno, il Rendiconto Generale 2016. Il documento contabile è stato approvato all'unanimità e presenta un avanzo di amministrazione di euro 14.355.102.
Tale risultato positivo contribuirà, insieme ad altre fonti di finanziamento esterne, al sostenimento del piano di sviluppo del porto di Trieste, che prevede importanti interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Authority. L'avanzo di parte corrente, pari ad euro 11.026.000, verrà anche utilizzato per dare copertura agli investimenti con fondi propri.
"Questi numeri sono il frutto di una gestione armonica e virtuosa di tutti gli elementi che compongono l'Autorità di Sistema. Dati positivi che si aggiungono alla creazione di occupazione e di valore per l'intero scalo giuliano, in cui le sue società partecipate hanno un ruolo di primo piano", ha commentato il presidente Zeno D'Agostino.Il Bilancio 2016 si è chiuso con un margine operativo lordo di 23.765.038 euro, con un aumento dei ricavi di circa il 3,43% in più rispetto al 2015.

# Porti: Serracchiani, numeri solo positivi per Trieste

Rendiconto 2016 chiude con 14 mln di avanzo amministrazione

(ANSA) - TRIESTE, 28 APR - "Abbiamo approvato il rendiconto generale con la relazione dell'Autorità di sistema portuale e i numeri sono assolutamente positivi". Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, all'uscita dalla riunione del Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale del mare Adriatico orientale.

Il rendiconto 2016 ha evidenziato un avanzo di amministrazione superiore ai 14 milioni.

Alla riunione - riferisce la Giunta regionale - hanno partecipato, oltre a Serracchiani, il presidente Zeno D'Agostino, il segretario generale Mario Sommariva, il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, e il comandante della Capitaneria di Porto Luca Sancilio.

Serracchiani ha rilevato che "i numeri dei primi mesi del 2017 sono estremamente positivi, sia per quanto riguarda il traffico merci, sia per quanto riguarda il numero dei treni. C'è evidente un lavoro che stiamo facendo - ha commentato infine Serracchiani - lavoro che si tradurrà anche in un piano operativo triennale, come chiede la riforma dei porti, che rafforza i servizi del porto e ci permette di guardare al futuro con una certa serenità". (ANSA).

# Porti: Trieste, nel 2016 avanzo di 14 mln

D'Agostino, gestione armonica e virtuosa

(ANSA) - TRIESTE, 28 APR - Si è chiuso con un avanzo di amministrazione di 14.355.102 euro il Rendiconto Generale 2016 del porto di Trieste, approvato oggi dal Comitato di Gestione.

Questo risultato - evidenzia il porto in una nota - contribuirà, insieme ad altre fonti di finanziamento esterne, al sostenimento del piano di sviluppo del porto di Trieste, che prevede importanti interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Authority. L'avanzo di parte corrente, pari ad euro 11.026.000, verrà anche utilizzato per dare copertura agli investimenti con fondi propri.

"Questi numeri sono il frutto di una gestione armonica e virtuosa di tutti gli elementi che compongono l'Autorità di Sistema. Dati positivi che si aggiungono alla creazione di occupazione e di valore per l'intero scalo giuliano, in cui le sue società partecipate hanno un ruolo di primo piano", ha commentato il presidente Zeno D'Agostino.

Il bilancio 2016 si è chiuso con un margine operativo lordo di 23.765.038 euro, con un aumento dei ricavi di circa il 3,43% in più rispetto al 2015. (ANSA).

# TRIESTE:APPROVAZIONE DEL RENDICONTO GENERALE 2016 DA PARTE DEL COMITATO DI GESTIONE PER L'AdSP

**Utile di 14 milioni di euro per l'AdSP**

Trieste, 28 aprile 2017 – Si è svolta oggi presso la Torre del Lloyd la seduta del Comitato di Gestione che ha esaminato, tra i vari argomenti all'ordine del giorno, il Rendiconto Generale 2016. Il documento contabile è stato approvato all'unanimità e presenta un avanzo di amministrazione di euro 14.355.102.

Tale risultato positivo contribuirà, insieme ad altre fonti di finanziamento esterne, al sostenimento del piano di sviluppo del porto di Trieste, che prevede importanti interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Authority. L'avanzo di parte corrente, pari ad euro 11.026.000, verrà anche utilizzato per dare copertura agli investimenti con fondi propri.

"Questi numeri sono il frutto di una gestione armonica e virtuosa di tutti gli elementi che compongono l'Autorità di Sistema. Dati positivi che si aggiungono alla creazione di occupazione e di valore per l'intero scalo giuliano, in cui le sue società partecipate hanno un ruolo di primo piano", ha commentato il presidente Zeno D'Agostino.

Il Bilancio 2016 si è chiuso con un margine operativo lordo di 23.765.038 euro, con un aumento dei ricavi di circa il 3,43% in più rispetto al 2015.

# Trieste: approvato rendiconto generale 2016. Utile di 14 milioni per l'AdSP

(FERPRESS) – Trieste, 28 APR – Si è svolta oggi presso la Torre del Lloyd la seduta del Comitato di Gestione che ha esaminato, tra i vari argomenti all'ordine del giorno, il Rendiconto Generale 2016 dell'AdSP. Il documento contabile – si apprende da una nota – è stato approvato all'unanimità e presenta un avanzo di amministrazione di euro 14.355.102.

Tale risultato positivo contribuirà, insieme ad altre fonti di finanziamento esterne, al sostenimento del piano di sviluppo del porto di Trieste, che prevede importanti interventi contenuti nel Piano Operativo Triennale dell'Authority. L'avanzo di parte corrente, pari ad euro 11.026.000, verrà anche utilizzato per dare copertura agli investimenti con fondi propri.

"Questi numeri sono il frutto di una gestione armonica e virtuosa di tutti gli elementi che compongono l'Autorità di Sistema. Dati positivi che si aggiungono alla creazione di occupazione e di valore per l'intero scalo giuliano, in cui le sue società partecipate hanno un ruolo di primo piano", ha commentato il presidente Zeno D'Agostino.

Il Bilancio 2016 si è chiuso con un margine operativo lordo di 23.765.038 euro, con un aumento dei ricavi di circa il 3,43 per cento in più rispetto al 2015.

# FVG: Serracchiani, numeri solo positivi per il porto di Trieste e rendiconto ok

(FERPRESS) – Trieste, 28 APR – "Abbiamo approvato il rendiconto generale con la relazione dell'Autorità di sistema portuale e i numeri sono assolutamente positivi". Lo ha affermato in una nota la presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani all'uscita dalla riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale.

La seduta si è tenuta stamani a Trieste nella sede della Torre del Lloyd alla presenza di tutti i componenti del Comitato: l'Autorità di sistema, con il presidente Zeno D'Agostino e il segretario generale Mario Sommariva, la presidente Serracchiani, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il comandante della Capitaneria di Porto Luca Sancilio.

Il rendiconto 2016 ha evidenziato un avanzo di amministrazione superiore ai 14 milioni. In generale, la presidente della Regione ha rilevato che "i numeri dei primi mesi del 2017 sono estremamente positivi, sia per quanto riguarda il traffico merci sia per quanto riguarda il numero dei treni".

"C'è evidente un lavoro che stiamo facendo – ha commentato infine Serracchiani -, lavoro che si tradurrà anche in un piano operativo triennale, come chiede la riforma dei porti, che rafforza i servizi del porto e ci permette di guardare al futuro con una certa serenità".

# Per il Porto una dote di 14 milioni

## Approvato il bilancio 2016. D'Agostino: «Realtà solida e partecipate rilanciate»

L'AUTORITÀ

di Diego D'Amelio

Il porto di Trieste segna un utile di oltre 14 milioni. Questo dice il bilancio 2016, approvato ieri nella seconda riunione del nuovo comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale. Rendiconto generale e relazione sulle attività dell'anno passato hanno ricevuto unanime via libera dai tre componenti con diritto di voto: il presidente dell'Autorità Zeno D'Agostino, la presidente della Regione Debora Serracchiani e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza.

Il documento contabile presenta per l'esattezza un avanzo di amministrazione di 14,3 milioni, nel quadro di un bilancio 2016 chiusosi con un aumento dei ricavi pari al +3,43% rispetto al 2015 e un margine operativo lordo di 23,7 milioni. Il comitato ha inoltre chiuso una serie di pendenze contabili di lunga data, che in alcuni casi si trascinavano addirittura dagli anni Ottanta: un passaggio che produrrà un ulteriore avanzo da 2,5 milioni. Come recita la nota dell'Autorità portuale, «tale risultato positivo contribuirà, insieme ad altre fonti di finanziamento esterne, al sostenimento del piano di sviluppo del porto di Trieste, che prevede importanti interventi contenuti nel Piano operativo triennale dell'Authority (introdotto dalla riforma Delrio, *ndr*). L'avanzo di parte corrente, pari a 11 milioni, verrà anche utilizzato per dare copertura agli investimenti con fondi propri». D'Agostino saluta con soddisfazione il conto economico del porto: «I numeri sono frutto della gestione armonica e virtuosa di tutti gli elementi che compongono l'Autorità di sistema: una realtà solida, con un patrimonio totale da 608 milioni e indebitamenti sotto la media dei porti italiani. Si tratta di dati positivi che si aggiungono alla creazione di occupazione e di valore per l'intero scalo giuliano, in cui le sue società partecipate hanno un ruolo di primo piano». Il neonominato presidente di Assoporti evidenzia al proposito la scelta strategica di trattenere e rilanciare Trieste Terminal Passeggeri, Adriafer e Porto Trieste Servizi, tutte in fase di vendita ai privati al momento del suo insediamento. «Queste realtà non sono più palle al piede, ma sono diventate un traino. Grazie a Pts non abbiamo esternalizzato alcuni servizi e ciò consente di risparmiare 700mila euro all'anno. Adriafer ha invece triplicato i dipendenti e raddoppiato il fatturato: abbiamo ricapitalizzato una società decotta e l'abbiamo fatta diventare una punta di diamante».

Serracchiani parla a sua volta di «numeri assolutamente positivi e così anche quelli riguardanti i primi mesi del 2017, per quanto riguarda sia il traffico merci che il numero dei treni. Il piano operativo triennale rafforza i servizi del porto e ci permette di guardare al futuro con una certa serenità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Zeno D'Agostino

Debora Serracchiani

**I DATI POSITIVI**
Si aggiungono alla creazione di valore e di posti di lavoro

**IL TREND PROSEGUE**
Traffico merci e treni ancora in crescita da gennaio

Veduta del porto di Trieste. A destra, movimentazione di container al Molo VIII

# DALLA RUSSIA ALL'IRAN, VIA TRIESTE

Un nuovo collegamento voluto da Ekol Logistics connette su ferro il porto giuliano con Kiel, a Nord della Germania, e da qui, su nave cargo, prosegue per Göteborg, in Svezia. Ma da Kiel si raggiunge anche San Pietroburgo, mentre Trieste, via Turchia, avrà connessioni con l'Iran, dove l'operatore logistico turco sta concentrando molti investimenti

C'è una tensione nel mondo che va verso il protezionismo e l'innalzamento delle barriere, ma ce n'è un'altra che tende ad abbatterle e a creare collegamenti tra parti del globo fino a ieri impensabili, portandosi dietro un flusso di crescita e di sviluppo. Ecco perché è bello sapere che al centro di questo reticolo di collegamenti ci sia un porto italiano, Trieste, che già negli ultimi due anni ha visto un incremento del 68% dei traffici ferroviari (più di 7600 treni movimentati nel 2016) e adesso si trova improvvisamente più vicino al Medio Oriente e alla Russia. In che modo? Grazie al primo collegamento intermodale che, dal 22 febbraio, corre lungo il corridoio Adriatico-Baltico. A volerlo è stato Ekol, operatore logistico turco presente in 15 paesi e che, dallo scorso dicembre, detiene il pacchetto di maggioranza (il 65%) del Terminale EMT dello scalo giuliano. Il collegamento parte in treno una volta a settimana (ma dovrebbe presto diventare bisettimanale così da ridurre i tempi di transito) ogni mercoledì alle 11 per percorrere i 1.360 km fino a Kiel, nella Germania del Nord, in 26 ore, coinvolgendo Alpe Adria, Mercitalia e TX Logistik. A quel punto una nave cargo di Stena Line trasferisce le unità di carico a Göteborg, in Svezia, in 14 ore. In senso inverso il collegamento parte di sabato, scala a Kiel la domenica e arriva a Trieste il lunedì pomeriggio. Ogni convoglio è composto da 16 vagoni doppi a tasca sui quali possono essere collocate 32 unità di carico (semirimorchi, container o casse mobili).

Cosa c'entra tutto questo con la Russia e il Medio Oriente? C'entra perché il Trieste-Kiel, nei piani di Ekol, è – come ha chiarito **Alaa Jennane**, direttore di Ingegneria Business Development di Ekol – «un ponte intermodale che collega Scandinavia, Germania settentrionale, Russia e Mar Baltico con il Sud Europa e il Medio Oriente, per esempio Turchia e Iran».

Attenzione, non si tratta di riferimenti geografici casuali. Appena caduto l'embargo con l'Iran, infatti, Ekol ha investito a Teheran e a Qazvin, i centri in cui si concentrano i due terzi del commercio del paese. Di questa seconda città, collocata sulla rotta verso Turchia e Azerbaijan, vorrebbe fare entro il 2020 il più grande polo logistico del Medio Oriente attraverso la realizzazione di un centro operativo di 65.000 mq con un investimento da 20 milioni di euro. E già nelle prossime settimane prenderà il via un'offerta di servizi logistici che, attraverso la Turchia, giungerà a Trieste. Ma Kiel è anche un punto di transito importante, dal quale – ha sottolineato **Wilfried Klein**, Development Manager Progetto di Ekol – «siamo in grado di consegnare ad altre destinazioni nel nord della Germania e Danimarca su strada con consegne a partire da venerdì mattina». Ma soprattutto dalla città tedesca parte un collegamento con San Pietroburgo dal quale possono transitare canali commerciali intensi, a maggior ragione se l'embargo con la Russia dovesse cadere. Insomma, dalla Russia all'Iran, via Trieste.

Forse anche per questo la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, **Debora Serracchiani**, presente al taglio del nastro del collegamento, ha parlato di un momento quasi storico, ricordando come all'origine del processo di collegamento Trieste-Göteborg, ci sia un'attività iniziata negli anni in cui, da parlamentare europeo, con l'attuale ministro dei trasporti austriaco, **Jörg Leichtfried**, era riuscita a convincere la Commissione della valenza strategica del Corridoio Adriatico-Baltico. Un'intuizione che oggi diventa realtà.

## CHI È EKOL

Fondata nel 1990, è un operatore logistico
sente oggi in 15 paesi (l'ultimo, la Slovacch
conquista di queste ore) attraverso centri d
stribuzioni estesi per oltre 750 000 mq. M
menta 1.500 rimorchi e container a settim
tramite la disponibilità di una cinquantin
treni blocco in tutta Europa. In più possied
navi ro-ro, 5.500 mezzi di trasporto e dà lav
a 6 500 persone. Nel 2016 ha fatturato c
570 milioni di euro. Dal dicembre 2016 deti
il 65% del EMT di Trieste. Nel 2017 conta d
sportare 140.000 unità di carico su navi ro
100.000 su treno. Investimenti sono in co
in Iran e in Turchia con la costruzione del
minal di Yalova. Altri ancora sono pianifica
Slovenia, Georgia, Azerbaigian e Kazakista

Il Secolo XIX

IL PRESIDENTE DEL PARCO SPEZZINO: LE GUIDE BLOCCHERANNO I VISITATORI IN ECCESSO

# La rivoluzione del turismo

## Cinque Terre verso il numero chiuso sui sentieri. Tornelli a Venezia

TORNELLI a Venezia. Super tariffe per i bus turistici a Firenze e l'idea di realizzare una task force nazionale per risolvere i problemi delle città d'arte. E, nelle Cinque Terre, l'intenzione sempre più concreta di imporre il numero chiuso lungo i sentieri, troppo affollati in questi ultimi tempi. Le cifre record di turisti che hanno fatto registrare le ultime vacanze pasquali e i successivi ponti cominciano a creare contraccolpi. E si studiano le contromisure.

MENDUNI >> 2

## Arriva il numero chiuso

# Turisti, cifre da record Sentieri blindati alle 5 Terre

## A Venezia ticket e tornelli. Firenze: «Serve una task force»

MARCO MENDUNI

VENEZIA rompe gli indugi: dice sì alla delibera per controllare il numero dei turisti, un assalto da 30 milioni di arrivi ogni anno. Saranno rilevati dalle utenze telefoniche e dall'aggancio al wi-fi gratuito. Prima i contapersone, poi i tornelli ai pochi accessi alla città, per regolare il flusso. «Dobbiamo dare - spiega il sindaco Luigi Brugnaro - una risposta all'Unesco, che sollecita misure tempestive ed eccezionali per tutelare la nostra città». Spunta anche l'ipotesi ticket per piazza San Marco e il progetto è quello di limitare a 65 mila gli accessi ogni giorno. Dopo quella soglia, porte sbarrate.

**La proposta fiorentina**

A Firenze il sindaco Dario Nardella ricorda la sua ricetta: «Super tariffe per i bus turistici, quelli che scaricano in città i visitatori mordi e fuggi». E lancia un'idea: una task force nazionale per risolvere i problemi delle città d'arte, «con il ministro del Mibact Dario Franceschini e i sindaci dei centri più importanti: obiettivo, individuare misure comuni da mettere in pratica». Sotto sotto, torna la tentazione del numero chiuso nelle città prese d'assalto dai visitatori. Il ministro non chiude la porta: non si possono blindare le città, dice, ma alcuni singoli monumenti devono essere tutelati.

**Folla ingovernabile**

Anche le Cinque Terre seguono lo stesso destino. «Quella che inizia - spiega Vittorio Alessandro, il presidente del parco - sarà una stagione di sperimentazioni, in cui introdurremo novità forti». Ma se anche questi provvedimenti non riusciranno a fermare una fiumana di turisti che ha raggiunto dimensioni ingovernabili «interverremo - insiste Alessandro - con ordinanze basate sulla sicurezza e la tutela dell'incolumità delle persone, la legge ce lo permette». Il successo delle Cinque Terre ha raggiunto dimensioni imprevedibili. «Cinque anni fa - insiste il presidente - la partita sembrava chiusa, con la sequenza devastante di alluvione, chiusura di Via dell'Amore e inchiesta giudiziaria. Invece siamo qui a governare un afflusso eccezionale».

**Ecco gli eco-contatori**

Il primo provvedimento sarà la chiusura dei sentieri a mare quando la folla diventa eccessiva. Ora il Parco ha in mano rilevazioni precise. Sono i dati rilevati dagli eco-contatori, apparecchiature non visibili agli escursionisti, che hanno consentito di effettuare il conteggio delle persone in transito. Ad aprile sono state 45mila rispetto alle 43 mila dello stesso mese del 2016, sul tratto che va da Vernazza a Monterosso. La punta: 4.600 persone il giorno di pasqua. Troppe, anche per

motivi di sicurezza. Che cosa prevede il piano? Sono già state individuate le guide autorizzate in un apposito elenco.

**I percorsi sbarrati**

«Saranno loro - spiega Alessandro - a fermare i turisti una volta che i sentieri saranno arrivati al loro limite massimo di capienza e a indirizzarli su altri percorsi». Perché, spiega il sindaco di Vernazza Vincenzo Resasco, «ci sono anche altri sentieri più a monte che sono bellissimi, su quelli vanno indirizzati i turisti per meglio distribuire l'afflusso». Dice Patrizio Scarpellini, il direttore del Parco: «Immaginiamo il nostro territorio come un grande museo. Dobbiamo individuare un numero giusto di visitatori che possano accedere. Quando le sale di visita sono piene non è possibile, ad altre persone, l'accesso fino a che altri non saranno defluiti».

Se i sentieri si possono sbarrare, più difficile è affrontare il problema dell'invasione dei cinque caratteristici borghi. Però tutto può essere organizzato meglio. Oggi il biglietto treno+parco viene venduto solo alla stazione ferroviaria. Conseguenza: è possibile capire quanti turisti siano in arrivo con i convogli solo nel momento in cui si presentano alla biglietteria. Presto inizierà anche la vendita online.

**Operazione crocieristi**

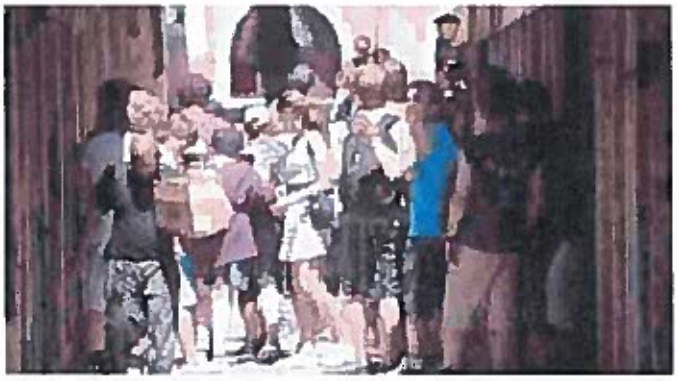
Ulteriore passo: le navi da crociera. «Gli incontri con gli armatori - spiega ancora Alessandro - sono stati confortanti e incoraggianti. I nostri servizi saranno venduti già a bordo e la speranza è che i viaggiatori si aggreghino nell'acquisto. A questo punto saranno sempre le guide turistiche ad accoglierli e a portarli nelle varie destinazioni». Il sistema, permettendo di organizzare meglio i flussi, dovrebbe distribuire meglio i visitatori sul territorio «ed evitare concentrazioni eccessive negli orari in cui alcuni luoghi sono già troppo affollati». Un'estate all'insegna della sperimentazione, appunto. Con la consapevolezza che se la morsa non si allenterà, bisognerà passare a soluzioni più drastiche.

menduni@ lasecoloxix.it

BY NC ND A_CUNIDIRITTI RISERVATI

**45 mila**
**i turisti**
sul sentiero a mare
da Monterosso
a Vernazza ad aprile

**4.600**
**gli escursionisti**
tra Monterosso
e Vernazza
il giorno di Pasqua



**Turisti nel centro storico di Venezia**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

RICONOSCIMENTO PER L'EFFICIENZA ENERGETICA

# Venezia Terminal VTP certificato "Bianco"

VENEZIA - Il complesso crocieristico del Venezia Terminal Passeggeri (VTP) ha ricevuto da GSE (Gestore Servizi Energetici) - al termine di un'approfondita fase di valutazione - i 'Titoli di Efficienza Energetica', anche detti 'Certificati Bianchi'.

Si tratta di un'importante certificazione che attesta il conseguimento di significativi risparmi energetici, attraverso l'applicazione di particolari tecnologie o sistemi di efficientamento.

VTP ha portato a termine, infatti, un articolato progetto di riorganizzazione del proprio sistema di illuminazione interno, lavorando per ridurre al minimo i consumi e le dispersioni di elettricità.

"Siamo particolarmente soddisfatti per questo riconoscimento, che si colloca lungo quella che è sempre stata un'importante linea guida della società, ovvero la riduzione dell'impatto delle nostre attività sull'ambiente circostante", ha dichiarato Sandro Trevisanato, Presidente di VTP. "Crediamo sia una conferma dell'eccellenza di Venezia in termini di sostenibilità. Un risultato che è stato possibile grazie a un duro lavoro di squadra tra VTP e VTP Engineering, la nostra controllata che sviluppa soluzioni tecnologiche di ultima generazione da applicare agli ambiti portuali, ormai riconosciuta nel settore.

ISABELLA DE MONTE

# Una strategia marittima europea integrata, il Friuli Venezia Giulia e la Barcolana

Il turismo è un settore in forte crescita all'interno dell'Ue e il Parlamento europeo si sta impegnando a sviluppare politiche tese a inserire nel quadro turistico iniziative sportive e culturali, nonché la promozione del territorio. Il Friuli Venezia Giulia ospita a Trieste ogni anno la Barcolana. La famosa regata di barche a vela, inserita dal Governo italiano nelle celebrazioni per il sessantesimo anniversario dell'Ue, è un esempio straordinario di strategia marittima integrata, ed è stato il perno intorno a cui verteva l'evento sulle strategie marittime europee che ho recentemente ospitato al Parlamento europeo. Ospiti di rilievo della Commissione e della mia regione si sono soffermati sull'importanza di promuovere la Blue economy per un'offerta turistica condivisa tra servizi di accoglienza e connettività dei trasporti. Particolare attenzione è stata dedicata alla qualità dei prodotti, alla sostenibilità, al rispetto per l'ambiente e alla digitalizzazione. Gli obiettivi di una strategia marittima europea integrata sono lo snellimento delle procedure e una maggiore collaborazione delle strutture turistiche. I punti più significativi sono il miglioramento della competitività nello sdoganare le merci prima che arrivino in porto e gli investimenti nelle macroregioni, per dare al turista un'offerta ricca e diversificata, ma allo stesso tempo semplice e accessibile.

Il Gazzettino Veneziamestre

**INFRASTRUTTURE**

Musolino "congela" il porto off shore «In futuro, forse»

Trevisan a pagina XI

**GRANDI OPERE** Prospettive favorevoli per gli scali adriatici, studio di fattibilità per il canale Vittorio Emanuele

# «Porto offshore? Spostato nel futuro»

*Il presidente Musolino "congela" il progetto per l'attuale mancanza di «condizioni favorevoli»*

Elisio Trevisan

MESTRE

Voops? Non è finito in cantina ma nello spazio siderale, dove il futuro si incrocia con le opportunità che oggi non ci sono. Il destino del Porto Offshore al largo di Malamocco è «spostato nel futuro, quando le condizioni globali favorevoli all'opera si realizzeranno». Più chiaro di così Pino Musolino non poteva essere. Il nuovo presidente della nuova Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale ieri a Mestre ha partecipato a un convegno di ProDemos, associazione di cultura politica che a Venezia ha Francesco Miggiani come responsabile. "La portualità veneziana: scenari e opzioni strategiche" era il titolo e, sulle strategie, è arrivato Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti a dar man forte a Musolino ricordando che tutti i 57 porti nostrani di rilevanza nazionale trattano più o meno lo stesso numero di container di uno dei più grandi scali del Nord Europa, Rotterdam, Amburgo, Anversa; e poi, con uno zoom su Venezia, ha sostenuto che dev'essere riposizionato in base alle esigenze del mercato, quindi, sfruttando le sue enormi potenzialità, sviluppare il terminal traghetti di Fusina, l'integrazione con Trieste (e non un'inutile e dannosa concorrenza), le rinfuse solide e liquide, le grandi aree per la logistica e, sì, anche i container. Mentre il Voops (Venice offshore onshore port system) è basato tutto sul traffico dei contenitori e su quello petrolifero.

Musolino, ringraziando i parlamentari che stanno insistendo per costringere il Governo a mettere mano alla conca di navigazione sbagliata (in sala di questi c'era Michele Mognato), ha insistito sull'ulteriore progetto per realizzare due accessi su alti fondali appena fuori di Malamocco (utilizzando la nuova diga costruita nell'ambito del Mose) per le navi commerciali e per quelle da crociera che, altrimenti a lungo andare, andranno definitivamente altrove; rifugi che serviranno inoltre per tutelare la sicurezza di migliaia di passeggeri in caso di maltempo con le paratoie del Mose sollevate: «Stiamo realizzando la pre fattibilità e la fattibilità di questi progetti, e pure del canale Vittorio Emanuele per far arrivare le navi da crociera alla Marittima. Inoltre vogliamo tenere conto di tutte le altre criticità, possibilmente anticipandole, anche attraverso la costituzione di un tavolo di concertazione con tutti i soggetti coinvolti nella gestione del Porto».

E Ivano Russo, confermando che il Ministero è sempre più convinto della scelta di Musolino a capo di Venezia e Chioggia, ha sostenuto che Venezia deve dare un contributo fondamentale allo sviluppo della "doppia ascella" del Paese: una è Genova e il corridoio Genova-Rotterdam che serve la parte più ricca d'Europa, l'altra è il sistema dei porti Adriatici: «I cinesi si sono comprati il Pireo in Grecia contando di arrivare con una nuova ferrovia nel cuore dell'Europa. Ma non hanno fatto i conti con le difficoltà di attraversare 8 paesi, dei quali 5 dell'Unione Europea e 3 non Ue. Per cui i porti Adriatici sono fondamentali per le loro merci e per il rilancio complessivo della portualità italiana».

Logistica, dunque, è uno dei fattori di crescita di Venezia, e l'imprenditore Damaso Zanardo, presidente della Commissione Città Metropolitana, non a caso ha insistito sulla necessità di ampliare la Zona Franca e di digitalizzare sempre più ogni passaggio per snellire la burocrazia. Mentre Andrea Ferrazzi, capogruppo del Pd in Comune, ha detto che le Programmazioni urbanistiche di Comune, Città metropolitana e Regione concordano sul fatto che la Marittima in prospettiva dovrà essere spostata a Marghera. E Massimo Bernardo del Propeller Club, infine, ha chiesto come sia è possibile che «per gli interporti di Padova e Verona passi il 90% del traffico dei porti liguri di Spezia, Savona, Vado... piuttosto che quel traffico che viene imbarcato o sbarcato dalle banchine lagunari».

In fondo alla sala c'era l'ex ministro Cesare De Piccoli, il principale proponente del nuovo porto crocieristico alla bocca del Lido, che sorrideva sornione: «Io sto fermo: un po' alla volta, scarta questa, scarta quella, arriveranno alla mia soluzione».

© riproduzione riservata

Il Secolo XIX

IL RISIKO CONCESSIONI

## Porto di Genova, per il Terminal Rinfuse soluzione spezzatino

SPINELLI, Aponte e Ottolenghi sono interessati alle aree del Terminal rinfuse, nel porto di Genova. Ma esiste anche un "piano B".

GALLOTTI >> 14

PORTO DI GENOVA, IL RISIKO DELLE CONCESSIONI

# Terminal Rinfuse verso lo spezzatino

## Spinelli, Aponte e Ottolenghi interessati alle aree. Ma c'è anche un "piano B"

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** L'immagine più efficace è quella della fisarmonica: perché l'alleanza (inedita) che si sta consolidando sui moli all'ombra della Lanterna, si allarga e si restringe di continuo e non avrebbe ancora preso una forma definitiva.

Però, al momento, può contare su almeno tre capisaldi: Spinelli, Aponte e Ottolenghi. I tre big dello shipping, come confermano diverse fonti, avrebbero deciso di definire un nuovo assetto del Terminal Rinfuse, disegnando sulla mappa di quell'area del porto di Genova i confini dei propri interessi, facendosi avanti per un'acquisizione di quelle aree in crisi di traffico e subentrare nella concessione. Uniti sì, ma a ognuno il proprio pezzo di banchina: a Spinelli interessa la parte che confina con il terminal Rebora e potrebbe così aumentare la superficie della propria operatività. A Gianluigi Aponte, che si muoverebbe attraverso il consorzio Bettolo in cui detiene il 65% mentre il restante è in capo a Gip ora guidata da Giulio Schenone dopo l'addio di Luigi Negri, fa gola invece quella parte di molo che completerebbe il nuovo terminal container che si sta ancora costruendo, così da ottenere una continuità con gli spazi assegnati. A Ottolenghi rimarrebbe un'area per spostare i depositi della Carmagnani da Multedo sotto Lanterna e occuparsi di rinfuse liquide. Questa parte del piano però è la più complessa anche politicamente, a poche settimane dal voto. Per questo è probabile che i tempi della finalizzazione di questa alleanza, che potrebbe poi diventare un consorzio, possano allungarsi. Comunque in caso di difficoltà insuperabili per questa parte del progetto di spezzatino del Terminal Rinfuse, Spinelli e Aponte potrebbero andare avanti su un binario parallelo: perché l'urgenza è quella di dare una prospettiva ai lavoratori del terminal di Ascheri. Di questa alleanza, poi, potrebbe far parte anche GetOil, società che ha già depositi di prodotti petroliferi a Calata Giaccone, proprio in quell'area.

L'alleanza a tre però non giocala partita da sola. Una cordata savonese sarebbe interessata alle aree del Terminal Rinfuse e potrebbe mettersi in concorrenza con i "genovesi". Questa seconda soluzione però sarebbe in contraddizione con la visione che l'Authority di sistema guidata da Paolo Signorini sta tentando di realizzare: la specializzazione degli scali di Genova e Savona. Le rinfuse potrebbero diventare uno dei punti di forza dello scalo di ponente, mentre sotto la lanterna si garantirebbe più spazio a container, traghetti e rinfuse liquide.

I tempi comunque dell'operazione sono definiti: Augusto Ascheri è in trattativa da tempo con diversi soggetti per la cessione del terminal e la mossa rientra anche nel piano di cessione di alcuni asset. La fine di maggio è il periodo indicato affinché un piano concreto venga presentato ed è probabile che i diversi attori intendano rispettare questa scadenza. In fondo tutti vogliono chiudere il dossier: Spinelli vuole allargare per portare ancora più traffico a Genova, Aponte vuole definire la partita di Bettolo e con il consorzio garantirsi lo spazio adeguato per rendere il terminal nascente più efficiente. Ottolenghi, poi, ha deciso in vestire e così riuscirebbe a chiudere un capitolo che ha aperto da lungo tempo. Ascheri potrebbe così cedere un asset che è diventato problematico per la crisi delle rinfuse e i lavoratori potrebbero beneficiare di nuove prospettive: salvezza per i 40 portuali del terminal e

un ruolo anche per i *carbuné* della Pietro Chiesa che non saranno esclusi dal nuovo assetto. Manca solo l'ok dell'Autorità portuale, appuntamento comunque fissato tra qualche settimana.

www.thenoditelegraph.it

L'area sotto la centrale Enel nel porto di Genova oggi parte del Terminal Rinfuse BALOSTRO

# Porto di Genova, Terminal Rinfuse verso lo spezzatino

Genova - Il risiko della concessioni. Spinelli, Aponte e Ottolenghi interessati alle aree. Ma c'è anche un "piano B".

Genova - L'immagine più efficace è quella della fisarmonica: perché l'alleanza (inedita) che si sta consolidando sui moli all'ombra della Lanterna, si allarga e si restringe di continuo e non avrebbe ancora preso una forma definitiva. Però, al momento, può contare su almeno tre capisaldi: Spinelli, Aponte e Ottolenghi. **I tre big dello shipping, come confermano diverse fonti, avrebbero deciso di definire un nuovo assetto del Terminal Rinfuse, disegnando sulla mappa di quell'area del porto di Genova i confini dei propri interessi, facendosi avanti per un'acquisizione di quelle aree in crisi di traffico e subentrare nella concessione.** Uniti sì, ma a ognuno il proprio pezzo di banchina: a Spinelli interessa la parte che confina con il terminal Rebora e potrebbe così aumentare la superficie della propria operatività. A Gianluigi Aponte, che si muoverebbe attraverso il consorzio Bettolo in cui detiene il 65% mentre il restante è in capo a Gip ora guidata da Giulio Schenone dopo l'addio di Luigi Negri, **fa gola invece quella parte di molo che completerebbe il nuovo terminal container che si sta ancora costruendo, così da ottenere una continuità con gli spazi assegnati.** A Ottolenghi rimarrebbe un'area per spostare i depositi della Carmagnani da Multedo sotto Lanterna e occuparsi di rinfuse liquide. Questa parte del piano però è la più complessa anche politicamente, a poche settimane dal voto. Per questo è probabile che i tempi della finalizzazione di questa alleanza, che potrebbe poi diventare un consorzio, possano allungarsi. **Comunque in caso di difficoltà insuperabili per questa parte del progetto di spezzatino del Terminal Rinfuse, Spinelli e Aponte potrebbero andare avanti su un binario parallelo:** perché l'urgenza è quella di dare una prospettiva ai lavoratori del terminal di Ascheri. Di questa alleanza, poi, potrebbe far parte anche GetOil, società che ha già depositi di prodotti petroliferi a Calata Giaccone, proprio in quell'area.

L'alleanza a tre però non gioca la partita da sola. Una cordata savonese sarebbe interessata alle aree del Terminal Rinfuse e potrebbe mettersi in concorrenza con i "genovesi". Questa seconda soluzione però sarebbe in contraddizione con la visione che l'Authority di sistema guidata da Paolo Signorini sta tentando di realizzare: la specializzazione degli scali di Genova e Savona. Le rinfuse potrebbero diventare uno dei punti di forza dello scalo di ponente, mentre sotto la lanterna si garantirebbe più spazio a container, traghetti e rinfuse liquide. I tempi comunque dell'operazione sono definiti: **Augusto Ascheri è in trattativa da tempo con diversi soggetti per la cessione del terminal e la mossa rientra anche nel piano di cessione di alcuni asset.** La fine di maggio è il periodo indicato affinchè un piano concreto venga presentato ed è probabile che i diversi attori intendano rispettare questa scadenza. In fondo tutti vogliono chiudere il dossier: Spinelli vuole allargare per portare ancora più traffico a Genova, Aponte vuole definire la partita di Bettolo e con il consorzio garantirsi lo spazio adeguato per rendere il terminal nascente più efficiente. Ottolenghi, poi, ha deciso in vestire e così riuscirebbe a chiudere un capitolo che ha aperto da lungo tempo. Ascheri potrebbe così cedere un asset che è diventato problematico per la crisi delle rinfuse e i lavoratori potrebbero beneficiare di nuove prospettive: **salvezza per i 40 portuali del terminal e un ruolo anche per i *carbuné* della Pietro Chiesa che non saranno esclusi dal nuovo assetto.** Manca solo l'ok dell'Autorità portuale, appuntamento comunque fissato tra qualche settimana.

# Porti: Genova e Savona alla Break Bulk di Anversa

I due scali movimentano 13 milioni di tonnellate di rinfuse

(ANSA) - GENOVA, 28 APR - Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che riunisce i porti di Genova e Savona partecipa con il suo stand "Southern gateway to the European Market" al Break Bulk di Anversa per promuovere i traffici nel settore.

Insieme i due scali movimentano 13 milioni di rinfuse all'anno (9 a Genova fra merci varie e ro-ro e 4 a Savona) in crescita nei primi mesi del 2017. "Nel primo bilancio dell'Autorità di sistema portuale - spiega il presidente Paolo Emilio Signorini - i due scali, che hanno già un ruolo di rilievo, possono contare su importanti investimenti che hanno l'obiettivo di completare importanti lavori in fase di realizzazione, aumentando la capacità di sviluppare nuovi traffici ed innalzando ancora i livelli di efficienza". La fiera annuale delle rinfuse di Anversa riunisce i principali protagonisti del settore a livello internazionale, con oltre 350 espositori e oltre 8000 visitatori, tra cui i quattro operatori che lavorano nei porti del sistema Genova-Savona: Campostano Group, Savona Terminal Auto, per il porto di Savona; gruppo Messina e Terminal San Giorgio per Genova, oltre a numerosi agenti marittimi liguri. Dai prodotti siderurgici ai ro-ro (traghetti) dai prodotti forestali ai metalli i porti liguri hanno mostrato con i rispettivi operatori le attuali offerte e gli sviluppi possibili con progetti dedicati a nuovi traffici, soprattutto nel settore project cargo, cioè quello delle spedizioni speciali, presentandosi come la porta del sud del mercato europeo.

# I porti di Genova-Savona presenti alla fiera Break Bulk Europe di Anversa 2017

(FERPRESS) – Anversa, 28 APR – Il Sistema portuale di Genova e Savona si è presentato alla fiera Break Bulk Europe di Anversa con uno stand proiettato sulla ribalta internazionale "Southern gateway to the European Market" per promuovere e creare business nei settori del break bulk. Lo scrive in una nota l'Autorità portuale di sistema.

L'appuntamento annuale riunisce i principali protagonisti del settore a livello internazionale, con oltre 350 espositori e oltre 8000 visitatori, tra cui i quattro operatori che lavorano nei porti del sistema Genova-Savona: Campostano Group, Savona Terminal Auto, per il porto di Savona; gruppo Messina e Terminal San Giorgio per Genova, oltre a numerosi agenti marittimi liguri. Dai prodotti siderurgici ai ro-ro (traghetti) dai prodotti forestali ai metalli i porti liguri hanno mostrato con i rispettivi operatori le attuali offerte e gli sviluppi possibili con progetti dedicati a nuovi traffici , soprattutto nel settore project cargo.

Savona, oltre alle rinfuse, registra volumi interessanti di merci varie con oltre 4 milioni di tonnellate tonnellate (2016) movimentate su un totale di 12 milioni e 611 mila, con una punta di movimentazioni Ro-ro che ha toccato i 2 milioni e 500 mila rotabili (dato dell'anno 2016) rafforzando lo storico bacino savonese come riferimento delle linee intra-mediterranee.

Genova, al di là della consolidata leadership nei contenitori, ha movimentato oltre 9 milioni di tonnellate tra merci varie e ro-ro, confermando il suo posizionamento sulle principali rotte di collegamento nazionale e mediterraneo attraverso un'offerta terminalistica diversificata e specializzata (forestali ,metalli e magazzini delle commodities quotati alla borsa di Londra). Complessivamente il nuovo sistema portuale Genova-Savona, solo nel break bulk, supera i 13 milioni di tonnellate movimentate in dodici mesi. Nonostante la variabilità che caratterizza il comparto delle merci varie, il sistema Genova-Savona ospita un'offerta portuale caratterizzata dalla presenza di operatori di rilievo nazionale e internazionale in grado di soddisfare le esigenze di approvvigionamento e distribuzione del mercato italiano con proiezioni centroeuropee. Nei primi mesi del 2017 prosegue la generale tendenza positiva dei traffici, con una crescita del comparto rinfusiero nello scalo savonese (+ 3%), e un significativo incremento del traffico convenzionale (merci varie e ro-ro) nel porto di Genova (+10%).

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha sottolineato come, anche all'interno di una rassegna internazionale quale quella di Anversa, i due porti liguri abbiano evidenziato un ruolo di rilievo nella movimentazione del break bulk, un settore dove la professionalità degli addetti è il principale fattore competitivo. "Nel primo bilancio della AdSP- ha aggiunto Signorini – i due scali possono contare su importanti investimenti che hanno l'obiettivo di completare importanti lavori in fase di realizzazione, aumentando la capacità di sviluppare nuovi traffici ed innalzando ancora i livelli di efficienza".

La fiera di Anversa ha fatto ancora emergere la crescente importanza del fattore ambientale, una leva competitiva in più per il sistema portuale ligure occidentale già attrezzato per rappresentare la porta di accesso europea dei nuovi traffici delle linee che da Est e Sud alimentano l'import-export italiano e del centro Europa.

Il Secolo XIX

NOMINE

# Sanguineri in pole position per la poltrona di segretario

TORNA a circolare il nome di Marco Sanguineri come segretario generale dell'Autorità portuale di sistema Genova-Savona, ente nato la scorsa estate dalla riforma dei porti del governo Renzi. Il segretario generale è la figura che guida la macchina amministrativa dello scalo - nel caso di Genova-Savona, il più importante d'Italia - ed è per questo che la sua scelta è delicata quanto quella del presidente: secondo la legge quest'ultimo lo propone all'approvazione comitato di gestione (che ha dentro Comuni di Genova e Savona, Regione, Capitaneria) che lo deve approvare.

Sanguineri, attuale direttore Pianificazione del porto di Genova, è apprezzato negli ambienti industriali e sarebbe guardato con favore dalla sinistra. Il suo nome sarebbe tornato in pole dopo l'indisponibilità di altri soggetti interpellati, come gli ex segretari generali Mario Sommariva (a Bari) e Massimo Provinciali (a Livorno). Il nome di Sanguineri potrebbe essere già proposto dal presidente Paolo Emilio Signorini al Comitato di gestione del prossimo 8 maggio, ma in una settimana non è detto che ci possano essere ulteriori rivolgimenti politici, benché anche alla Spezia - comitato di gestione previsto per la fine di questa settimana - sembra che la partita sul segretario si stia chiudendo, con una quadra tra Regione di centro-destra e enti locali di centro-sinistra (al netto di Savona).

Tra i nomi circolati per il ruolo di segretario generale a Genova-Savona, quello di Mario Valducci (ex senatore Pdl ora all'Autorità dei trasporti) e dell'avvocato Davide Maresca.

**A. QUA.**

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

The Medi Telegraph

# Le navi "a gas" supereranno quota 200 in meno di tre anni

Genova - Una crescita superiore al 50% entro il 2020. Il costante aumento di consumi di Lng (gas naturale liquefatto) coinvolgerà nei prossimi anni anche il settore dello shipping e nello specifico del trasporto marittimo.

Genova - Una crescita superiore al 50% entro il 2020. Il costante aumento di consumi di Lng (gas naturale liquefatto) coinvolgerà nei prossimi anni anche il settore dello shipping e nello specifico del trasporto marittimo. **A rivelarlo è un'indagine della società inglese di ricerca Energy Aspects secondo la quale la flotta mondiale delle unità alimentate a Lng supererà quota 200 navi entro il 2020**. Un aumento considerevole visto che, stando ai dati più recenti, oggi le unità in circolazione che utilizzano carburante "verde" sono solamente 77.

Secondo la ricerca britannica, il 2% della flotta mondiale nel 2025 sarà formato da navi a Lng: una percentuale composta da imbarcazioni adibite al trasporto passeggeri e merci, compresi alcuni pattugliatori militari. La maggior parte di queste nuove navi circolerà in Nord America e in acque europee, anche se uno dei problemi maggiori che crea non pochi problemi nel rifornimento delle navi è rappresentato dalla mancanza di depositi di stoccaggio per il gas naturale liquefatto, sia lungo le coste che nei principali porti di tutto il mondo. L'Italia, in questo senso, **è in netto e preoccupante ritardo rispetto all'evoluzione del mercato armatoriale.** Il gas naturale liquefatto, in quanto carburante eco-sostenibile, soddisfa la maggior parte delle nuove norme sulla circolazione marittima che impongono una riduzione da parte delle navi delle emissioni nocive.

E proprio alla svolta "green" del trasporto marittimo di passeggeri sarà dedicata la seconda edizione del "**Forum Shipowners & Shipbuilding**", organizzato da The MediTelegraph, Il Secolo XIX e Ttm-Tecnologie Trasporti Mare, il prossimo 5 giugno a Genova (Stazione Marittima), con il patrocinio di Confitarma.

L'evento, che coinvolgerà costruttori navali, armatori, fornitori e istituzioni, si svolgerà in due diverse sessioni. **La prima sarà introdotta da una relazione sulle nuove tecnologie utilizzate dai cantieri navali** per rispondere alle esigenze degli armatori in materia di sostenibilità ambientale. La discussione sarà poi animata dai rappresentanti dei principali armatori di navi da crociera e traghetti. La seconda sessione, il cui chairman sarà **il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci**, sarà aperta da una relazione sull'evoluzione del mercato (con riferimento anche alle nuove normative internazionali nel campo delle emissioni) e proseguirà con gli interventi di presidenti di Autorità di sistema portuale e sindaci di alcune delle più importanti città italiane.

La partecipazione al Forum (intitolato "Navi passeggeri, porti e ambiente / Il futuro verde dello shipping: investimenti, opportunità, effetti") è gratuita fino ad esaurimento posti, con iscrizione obbligatoria sul nostro sito.

# Imbarchi eccezionali nel porto di Ravenna -Terminal Sapir

**RAVENNA-** Importante operazione di imbarco a Ravenna al terminal Sapir, 8 tubi (tecnicamente "reactor legs") di 70 metri di lunghezza e 63 tonnellate di peso ciascuno, assemblati nelle scorse settimane in area portuale, sono stati imbarcati sulla nave Amoenitas diretta ad Anversa, l'impiantistica poi dallo scalo belga proseguirà via terra con destinazione finale la Siberia. A questo imbarco nello scalo ravennate seguiranno altre due analoghe operazioni programmate nelle prossime settimane, in totale saranno 24 i tubi che attraverso il porto adriatico raggiungeranno la Siberia per la costruzione di un impianto di polimeri.

L'eccezionalità dell'imbarco conferma il porto di Ravenna come polo di attrazione per le operazioni ad alta specializzazione, per la movimentazione del materiale impiantistico sono state infatti necessarie due gru Liebherr di amplissimo sbraccio che hanno operato in abbinata.

Rossi, numero uno del porto: «L'Alto Adriatico è un sistema unico che ha come concorrente il Nord Europa. Servono fondali a 12,5 metri e un nuovo scalo ferroviario per attrarre nuovi operatori»

# «Ravenna deve essere il terminale della Padania produttiva»

di Massimo Degli Esposti

> Entro l'estate vorremmo chiudere la fase progettuale. Serviranno poi sei dodici mesi per le autorizzazioni, quindi per la seconda metà del 2018 potremmo partire con gli appalti e l'avvio dei lavori

> Non ha senso rincorrere Venezia per le crociere o Trieste per i container e le grandi navi, quando ottenere quei due metri in più di pescaggio significherebbe rimuovere due milioni di metri cubi in più di materiali sensibili

Daniele Rossi, 57 anni, laurea in giurisprudenza, già manager in Eni-Saipem e Rocchi Marino e da dicembre scorso presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centro settentrionale-Porto di Ravenna, è l'uomo che dovrà riportare la pace in città dopo un decennio di «guerra del Porto». O almeno un armistizio fra Comune, industriali e la stessa Autorità per avviare la riqualificazione dello scalo, quinto in Italia nonostante annosi problemi di insabbiamento dei fondali, l'obsoleta logistica portuale, difficoltà storiche a terra. Il suo predecessore Galliano di Marco, col suo mega progetto da 400 milioni e oltre, aveva acceso la miccia del conflitto, sfociato poi nelle dimissioni e nel commissariamento.

**Rossi, lei ha accantonato quel progetto. Si riparte da zero?**

«Non da zero. L'Ente ha disponibilità economiche che consentono di realizzare le opere fondamentali per rilanciare il Porto, ma non sufficienti a fare tutto e subito. Il problema è duplice: di scelta delle priorità, cioè dove spendere, e di metodo, cioè come spendere. L'abbiamo affrontato partendo da un indirizzo strategico, discusso con gli enti di riferimento, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione, Comune, Camera di commercio, operatori portuali. E ora abbiamo raggiunto una sostanziale e indispensabile convergenza di opinioni»

**Su che basi?**

«Concentrarci su quelle che sono le attività "core" del nostro porto, abbandonando l'idea che tutto possa essere strategico. L'Alto Adriatico va visto come un sistema unico, che ha come concorrenti i porti del Nord Europa. In questa visione Ravenna rappresenta il terminale naturale dell'area Padana produttiva, con una vocazione specifica per le rinfuse solide e liquide».

**Quindi?**

«Realizzare in tempi brevi gli interventi fondamentali per restare competitivi. Escavo dei fondali fino a 12,5 metri, sufficienti a soddisfare temporaneamente le esigenze del mercato. Nuovi piazzali logistici portuali e nuovo terminal nella penisola Trattaroli. Riorganizzazione della logistica nel retroporto. Quest'ultima è la partita su cui Ravenna si gioca il futuro. Indispensabile, per esempio, è un nuovo terminal ferroviario interno al porto, bypassando la stazione centrale di Ravenna. L'anno scorso abbiamo movimentato circa 7.200 treni, ma dovremmo fare molto di più, approfittando di un magico momento di attivismo delle Fs».

**Asset**
Daniele Rossi è il presidente dell'Autorità portuale di Ravenna. Cinquantacinque anni, laureato in giurisprudenza, ha alle spalle una carriera in ambito petrolifero e dell'offshore (Eni-Saipem, Gap, Rocchi Marino)

**Abbandonare il progetto di escavo fino a 14,5 metri non vi taglia fuori da mercati importanti?**

«Non ha senso rincorrere Venezia per le crociere o Trieste per i container e le grandi navi, quando ottenere quei due metri in più di pescaggio significherebbe rimuovere e allocare alcuni milioni di metri cubi di materiali di risulta dagli escavi ambientalmente sensibili. Rientreremmo nella spirale delle polemiche sulle casse di colmata, gli espropri, le bonifiche che ci ha bloccato per anni. Containers e crociere sono importanti, perché non c'è grande porto che possa farne a meno, come non c'è bar che venda solo caffè. Però dobbiamo immaginare per questi settori una crescita "sostenibile" nel tempo».

**Lei ha lanciato un appello generale alla città. Perché?**

«Come dicevo, la vera partita si gioca sul retroporto, cioè su interventi che non dipendono solo da noi, ma richiedono impegni coordinati di più soggetti. Problemi di viabilità e urbanistica per gli enti locali, investimenti per il sistema ferroviario. Questa è la mia grande preoccupazione, e il motivo dell'appello a mantenere un sostegno forte al progetto di Hub portuale».

**La tempistica?**

«Entro l'estate vorremmo chiudere la fase progettuale che stiamo gestendo assieme al Provveditorato per le opere pubbliche. Serviranno poi sei-dodici mesi per le autorizzazioni, quindi per la seconda metà del 2018 potremmo partire con gli appalti e ad inizio 2019 ci sarà l'avvio dei lavori».

**Far presto per approfittare di uno scenario positivo?**

«Quest'anno non sarà brillante a causa dei problemi in Turchia, Grecia e Medio Oriente. Però stanno partendo iniziative importanti, come Marebonus, che incentiva le autostrade del mare; il settore ci ha già dato soddisfazioni e con due linee attive ci ha già permesso di togliere 80 mila tir dalle strade».

**E il piano Eni per gli investimenti in Adriatico avrà ricadute sul porto?**

«Sicuramente. La presenza di aree disponibili in porto e di aziende specializzate nella cantieristica per l'off shore sono uno dei nostri punti di forza. Confidiamo anche sul progetto Edison-Pir per un impianto di stoccaggio e distribuzione di gas naturale liquefatto. Sarà il primo in Italia e farà di Ravenna l'unico punto di rifornimento di tutto l'Adriatico per le nuove navi alimentate a Lng, obbligatorie in Europa dal 2021. Sarà un fattore di attrattività determinante negli anni futuri».

## Spezia-Carrara un convegno sull'integrazione

*LA SPEZIA - Fusione, integrazione, accorpamento, sistema. Sono le parole d'ordine della riforma portuale che ha previsto l'unione di porti sino a ieri spesso concorrenti. La Spezia e Marina di Carrara sono primi a focalizzare l'attenzione sulle problematiche, sulle opportunità e anche sulle*

**(segue a pagina 10)**

# *Spezia-Carrara un convegno*

*criticità insite nella creazione di un sistema logistico unitario che faccia perno su due porti ma che integri razionalmente anche le aree di Santo Stefano di Magra. Mercoledì 3 maggio a La Spezia, presso l'auditorium dell'Autorità di sistema portuale, un confronto fra istituzioni e operatori per analizzare le prospettive di questa integrazione. E per rispondere ai dubbi espressi da Confindustria Livorno-Massa.*

*Ecco il programma: ore 9.00 registrazione; ore 9.15 saluti: Carla Roncallo (presidente Autorità portuale di sistema), Massimo Federici (sindaco di La Spezia), Paola Sisti (sindaco di Santo Stefano di Magra), Angelo Zubbani (sindaco di Carrara); ore 9.45 integrazione porto - retroporto occasione di sviluppo: Michele Acciaro (professore a Kuhne Logistic University, Hamburg), Andrea Fontana (presidente Ass. Agenti Marittimi La Spezia), Alessandro Laghezza (presidente Ass. Spedizionieri La Spezia) Giuseppe Peleggi (direttore Agenzia delle dogane e dei Monopoli); ore 10.50 Santo Stefano di Magra: rotta sull'hub logistico: Federica Montaresi (Autorità di Sistema Portuale), Carlo Alberto Cozzani e Massimiliano Giberti (DAD Università di Genova); Franco Nicola Cupolo (Amministratore Delegato Operations&Sales Gruppo Contship Italia); Stefano Zunarelli (professore di Diritto della navigazione e dei trasporti – Università di Bologna); ore 11.30 tavola rotonda - obiettivo hub logistico: Roberto Alberti (presidente Federspedi), Massimo De Gregorio (presidente ANASPED); Gian Enzo Duci (presidente Federagenti); Andrea Ghirlanda (presidente Ass. Agenti Marittimi Marina di Carrara); Luigi Merlo (direttore relazioni istituzionali per l'Italia MSC); Bruno Pisano (presidente ASSOCAD); Carla Roncallo (presidente Autorità di Sistema Portuale); intervento Giacomo Raul Giampedrone (assessore Regione Liguria); ore 12.15 conclusioni: Ivano Russo (dirigente del Gabinetto del Ministro Delrio).*

DENUNCIATA DAL PRESIDENTE DI CONFIDUSTRIA LIVORNO-MASSA

# L'anomalia Carrara-La Spezia

**Secondo Ricci, ne deriveranno danni anche alle infrastrutture di collegamento**

LIVORNO - "A giorni festeggeremo il primo anno di attività della nuova Confindustria Livorno-Massa Carrara". Così il presidente dell'associazione, il livornese Alberto Ricci, in un'intervista su Il Sole-24 Ore di due giorni fa. Tra gli obiettivi in buona parte ormai raggiunti, secondo Ricci, la modernizzazione del sistema associativo per accrescere la gamma e la qualità dei servizi per le aziende associate,

(segue in ultima pagina)

Alberto Ricci

## *L'anomalia Carrara*

oltre a una rappresentanza più forte verso le istituzioni e il territorio.

Quello che a Ricci e alla Confindustria Livorno-Massa non va già è "lo smembramento del sistema portuale toscano, derivato dall'accorpamento [illegible] portuale di Carrara con La Spezia". Secondo Confindustria "ne conseguiranno danni rilevanti al PIL della Toscana oltre che alla politica delle infrastrutture di collegamento ed energetiche". Ad oggi, secondo quanto ha dichiarato il presidente Ricci "nessuna fonte istituzionale ha fornito una motivazione fondata per quest'anomalia".

ALLA FIERA EUROPEA D'ANVERSA PER AUTO E FORESTALI

# Break Bulk Europe 17: la "missione" livornese

**Partecipazione massiccia dei portuali, dei terminalisti e delle agenzie marittime - Difendere e sviluppare i business acquisiti**

ANVERSA - In tanti ad Anversa alla conquista di nuovi traffici nel campo del project cargo, dei prodotti forestali e dell'automotive. Per la dodicesima edizione del Break Bulk Europe, la più grande fiera europea dedicata a tutto ciò che non si muove in container, è sceso in campo il cluster livornese al completo. A darsi appuntamento sotto le insegne dello stand dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno-Piombino, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (presenti l'ad Aldo Padova, il direttore commerciale Antonio Rognoni e il direttore generale Simone d'Angelo); il terminal Lorenzini (rappresentato dai fratelli Grifoni, Daniele e Averardo, e dal rappresentante commerciale Federico Disegni); l'agenzia marittima Medov (con Stefano Salvestrini e Alessandro Barberis), l'interporto Vespucci, con il direttore tecnico Claudio Bertini.

Gli obiettivi degli operatori erano molteplici e tutti tarati sulle nuove aspirazioni dello scalo labronico, che l'anno scorso ha fatto il pieno di auto nuove (quasi 600.000 vetture sono transitate per le banchine del porto) e prodotti forestali (due milioni di tonnellate di cellulosa e legname), mettendo anche a segno importanti risultati in un settore molto delicato come quello del project cargo (di recente acquisizione il nuovo contratto della durata di due anni - di cui abbiamo già scritto - siglato da Cilp con Hitachi Europe che conferirà con cadenza mensile', sulle navi della Wallenius, vagoni e moduli ferroviari destinati al sistema ferroviario in UK).

Gli incontri con gli operatori si sono susseguiti senza soluzione di continuità: "Siamo estremamente soddisfatti - ha detto Daniele Grifoni - ad Anversa abbiamo avuto incontri molto proficui per il nostro terminal: prevediamo di stringere nuovi accordi nel breve periodo. La presenza, imprescindibile, dell'Autorità di Sistema Portuale è stata fondamentale per il supporto fornitoci in questa tre giorni: il lavoro di squadra ha funzionato perfettamente".

L'obiettivo è apparso fin da subito chiaro: sviluppare nuovi traffici, certo, ma mantenere anche quelli esistenti. "Parlando con molti nostri clienti e armatori potenzialmente acquisibili - ha dichiarato Rognoni - emerge la necessità di migliorare le dotazioni infrastrutturali del nostro scalo portuale. Livorno ha bisogno di piazzali in cemento armato per gli heavy lift e di adeguate connessioni ferroviarie".

Per il direttore commerciale della compagnia Impresa lavoratori portuali il business acquisito va difeso: "Lo scalo labronico si sta affermando sempre di più come porto di transhipment anche di mezzi pesanti, quindi un'azione combinata tra l'autorità di sistema e gli operatori portuali è assolutamente necessaria e urgente".

Urgente, certo, anche perché gli altri porti non stanno a guardare e si attrezzano. Ne sa qualcosa Stefano Salvestrini, della Medov, l'agenzia marittima che a Livorno rappresenta tra gli altri anche la Wallenius Wilhelmsen e la Eukor Car Carrier, colossi del trasporto marittimo e della logistica automotive: "Il porto - è il suo giudizio da esperto - è fortemente congestionato con gli arrivi delle auto, pertanto sarebbe il caso di pensare a realizzare aree di parcheggio multipiano per ottimizzare gli spazi esistenti e corsie in cemento armato da banchina a terminal nella movimentazione dei cingolati per efficientare i traffici".

## Comitati portuali ok ai bilanci a Livorno e Piombino

LIVORNO - Un utile di esercizio al netto delle imposte di 10,7 milioni, un avanzo di amministrazione di 47,4 milioni di euro, di cui 14,4 disponibili: sono i numeri del bilancio consuntivo 2016 esaminato dal comitato portuale labronico. Una riunione, preceduta dalla commissione consultiva, che ha anche rinnovato le concessioni agli art.16 e quelle ai servizi portuali. Con una notizia significativa per la riforma portuale, sia pure ancora ufficiosa: in commissione consultiva il presidente Corsini e il segretario generale Provinciali hanno anticipato che le commissioni consultive rimarranno in vigore almeno fino a quando non sarà completata la "governance" delle

(segue a pagina 10)

## *Comitati portuali*

AdsP con gli organismi centrali e locali (tavoli di partenariato) che gli operatori hanno già da tempo rivendicato.

Tornando al bilancio l'anno scorso sono stati impegnati dall'Authority labronica 42 milioni di euro, di cui 25,6 per interventi infrastrutturali come il dragaggio dell'Imboccatura Sud e le attività propedeutiche della Piattaforma Europa.

Sul fronte delle entrate nel 2016 l'Autorità Portuale ha incamerato 36,9 mln di euro, di cui 19,7 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali, 11,8 da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali e 4,7 mln da trasferimenti di risorse Stato/Regioni.

Il quadro contabile che emerge dai dati del bilancio consuntivo è positivo - dice una nota dell'Autorità - e l'avanzo di amministrazione testimonia la solidità finanziaria dell'Ente. I 25 milioni di euro per le opere infrastrutturali dimostrano che l'Ente mantiene una buona capacità finanziaria per gli investimenti strategici in porto.

I tempi medi di pagamento della APL alle imprese del settore - continua la nota - mettono in evidenza l'efficienza di Palazzo Rosciano: nel 2016 le imprese sono state pagate mediamente entro 24 giorni dalla ricezione della fattura elettronica, vale a dire sei giorni prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.

Anche il comitato portuale dell'Authority di Piombino ha approvato il proprio consuntivo un giorno dopo quello livornese. Analoga soddisfazione per i risultati. Dalla prossima settimana si procederà alla progressiva unificazione dei due bilanci.

# Corsini: I bilanci consuntivi del 2016 fanno ben sperare per il futuro

**LIVORNO** - Si è dichiarato soddisfatto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale,**Stefano Corsini** "*Esprimo grande soddisfazione per il risultato raggiunto* – ha detto – *stiamo gradualmente mettendo il porto di Livorno e quello di Piombino nella condizione di affrontare al meglio le sfide rappresentate dalla riforma della 84/94 e i bilanci dei due porti presentano numeri di tutto rispetto che ci lasciano ben sperare per il futuro*". I Comitati di gestione dei due scali si sono riunito infatti per l'approvazione de i bilanci consuntivi 2016.

Per quanto riguarda **Livorno** l'utile di esercizio al netto delle imposte è stato pari a 10,7 milioni, un avanzo di amministrazione di 47,4 milioni di euro, di cui 14,4 disponibili. L'ente portuale rende noto che lo scorso anno sono stati impegnati **42 milioni di euro, di cui 25,6 per interventi infrastrutturali come il dragaggio dell'Imboccatura Sud e le attività propedeutiche della Piattaforma Europa**. Sul fronte delle **entrate nel 2016 l'Autorità Portuale ha incamerato 36,9 mln di euro, di cui 19,7 dalle tasse sulle merci imbarcate** e sbarcate, di ancoraggio ed erariali, 11,8 da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali e 4,7 mln da trasferimenti di risorse Stato/Regioni. Il Quadro contabile che emerge dai dati del bilancio consuntivo è positivo e l'avanzo di amministrazione testimonia la solidità finanziaria dell'Ente. I 25 milioni di euro per le opere infrastrutturali dimostrano che l'Ente mantiene una buona capacità finanziaria per gli investimenti strategici in porto. I tempi medi di pagamento della APL alle imprese del settore, mettono in evidenza l'efficienza di Palazzo Rosciano: Nel 2016 le imprese sono state pagate mediamente entro 24 giorni dalla ricezione della fattura elettronica, vale a dire sei giorni prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.

Per quanto riguarda **il porto di Piombino, l'Autorità Portuale** ha informato che **nel 2016 ha speso: 23 milioni di euro, di cui più di 4 milioni per il completamento del dragaggio dello specchio acqueo antistante il banchinamento il I° Banchinamento della Variante II del Piano Regolatore Portuale e altri 4 milioni per il raccordo e prolungamento del molo Batteria.** Il raffronto con i dati dell'anno precedente mette in evidenza un primo importante risultato: nel 2016 è stato conseguito un utile di esercizio al netto delle imposte di 3 mln di euro; mentre i sostanziali avanzi di gestione testimoniano della solidità finanziaria dell'Ente. Sul fronte delle entrate l'anno passato l'APP ha incamerato 20,4 milioni di euro, di cui 1,2 dalle tasse sulle merci imbarcate/sbarcate ed erariali, 400 mila euro dalle tasse di ancoraggio; 3,2 milioni di euro dai canoni di concessione e 6,6 milioni dalle entrate in conto capitale per trasferimenti di risorse da Stato e Regioni. I tempi medi di pagamento della APP nel 2016 sono stati pari a 18,45 giorni, 11,55 prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.

# Ventitrè milioni nei lavori al porto Approvato il bilancio dell'Autorità

## *Soddisfatto il neo presidente Stefano Corsini: «Cantieri a buon punto»*

– PIOMBINO –

**VENTITRE'** milioni di euro sono stati spesi lo scorso anno per i lavori al porto di Piombino. Uno scalo che negli ultimi tempi ha cambiato volto e che sta diventando la vera diversificazione economica del territorio. Lavori ed investimenti per far diventare il porto sempre più competitivo sia dal punto di vista commerciale che turistico.

**IL COMITATO** portuale ha approvato il bilancio consuntivo spiegando che dei ventitré milioni di euro, più di 4 milioni sono stati spesi per il completamento del dragaggio dello specchio acqueo antistante il banchinamento, il I° banchinamento della variante II del Piano Regolatore Portuale, e altri quattro milioni per il raccordo e prolungamento del molo Batteria. Soldi spesi, nel 2016, dall'Autorità Portuale di Piombino per realizzare e manutenere le infrastrutture in ambito portuale.

**IL RAFFRONTO** con i dati dell'anno precedente mette in evidenza un primo importante risultato: nel 2016 è stato conseguito un utile di esercizio al netto delle imposte di 3 milioni di euro; mentre i sostanziali avanzi di gestione testimoniano della solidità finanziaria dell'ente. Sul fronte delle entrate, l'anno passato l'Autorità Portuale ha incamerato 20,4 milioni di euro, di cui 1,2 dalle tasse sulle merci imbarcate/sbarcate ed erariali, 400 mila euro dalle tasse di ancoraggio; 3,2 milioni di euro dai canoni di concessione e 6,6 milioni dalle entrate in conto capitale per trasferimenti di risorse da Stato e Regioni.

**LE STRUTTURE** Il porto di Piombino ha cinque chilometri di banchine e si stanno completando gli ultimi lavori

**LA GESTIONE**
**Le opere del 2016 sono state seguite dal commissario Guerrieri**

**I TEMPI MEDI** di pagamento della Autorità Portuale nel 2016 sono stati pari a 18,45 giorni, 11,55 prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa. Soddisfatto il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini. Anche se, è giusto ricordarlo, l'attività del 2016 è stata interamente eseguita sotto la guida del commissario straordinario Luciano Guerrieri che ha concluso il suo mandato solo poco tempo fa con l'avvento di Corsini.

**«ESPRIMO** grande soddisfazione per il risultato raggiunto – ha detto Corsini – stiamo gradualmente mettendo il porto di Livorno e quello di Piombino nella condizione di affrontare al meglio le sfide rappresentate dalla riforma della 84/94 e i bilanci dei due porti presentano numeri di tutto rispetto che ci lasciano ben sperare per il futuro». Nella stessa giornata, il Comitato Portuale ha approvato all'unanimità la relazione sulle attività svolte dall'ente nel 2016 che ha rappresentato l'intensa e proficua attività amministrativa, progettuale e realizzativa dell'Autorità.

m. p.

**IL COSTO DEI DRAGAGGI**

PIÙ DI 4 MILIONI (DEI 23 COMPLESSIVI) SONO STATI SPESI PER IL COMPLETAMENTO DEL DRAGAGGIO DELLO SPECCHIO ACQUEO ANTISTANTE IL BANCHINAMENTO

# Piombino:Dal Comitato l'ok al bilancio consuntivo.Spesi 23 mln di euro per il porto

Piombino, 28 aprile 2017 – Ventitré milioni di euro, di cui più di 4 milioni per il completamento del dragaggio dello specchio acqueo antistante il banchinamento il I° Banchinamento della Variante II del Piano Regolatore Portuale e altri quattro milioni per il raccordo e prolungamento del molo Batteria. Tanto ha speso, nel 2016, l'Autorità Portuale di Piombino per realizzare e manutenere le infrastrutture in ambito portuale.

Il raffronto coi dati dell'anno precedente mette in evidenza un primo importante risultato: nel 2016 è stato conseguito un utile di esercizio al netto delle imposte di 3 mln di euro; mentre i sostanziali avanzi di gestione testimoniano della solidità finanziaria dell'Ente.

Sul fronte delle entrate l'anno passato l'APP ha incamerato 20,4 milioni di euro, di cui 1,2 dalle tasse sulle merci imbarcate/sbarcate ed erariali, 400 mila euro dalle tasse di ancoraggio; 3,2 milioni di euro dai canoni di concessione e 6,6 milioni dalle entrate in conto capitale per trasferimenti di risorse da Stato e Regioni.

I tempi medi di pagamento della APP nel 2016 sono stati pari a 18,45 giorni, 11,55 prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.

Soddisfatto il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini: "Esprimo grande soddisfazione per il risultato raggiunto – ha detto –, stiamo gradualmente mettendo il porto di Livorno e quello di Piombino nella condizione di affrontare al meglio le sfide rappresentate dalla riforma della 84/94 e i bilanci dei due porti presentano numeri di tutto rispetto che ci lasciano ben sperare per il futuro".

Nella stessa giornata, il Comitato Portuale ha approvato all'unanimità la relazione sulle attività svolte dall'Ente nel 2016 che ha rappresentato l'intensa e proficua attività amministrativa, progettuale e realizzativa dell'Autorità.

CON LA "BENEDIZIONE" DEL MINISTRO DELRIO

# Napoli, varato il POT

## Via ai dragaggi e al grande progetto del molo Beverello - Sviluppare la rete Fs cargo

NAPOLI - Un record, quello del primo piano operativo triennale approvato da un'Autorità di sistema portuale: con questo lusinghiero risultato, il presidente del sistema portuale del Tirreno centrale Pietro Spirito si è presentato al ministro Delrio. Che ha parlato, addirittura, di "miracolo", perché "si comincia davvero a far sistema e il piano operativo campano è coerente con quello nazionale".

(segue in ultima pagina)

Pietro Spirito

## *Napoli, varato il POT*

Analizzando il piano di Spirito, si evince che sia Napoli che Salerno pongono limiti al gigantismo navale, per quanto stiano avviando importanti dragaggi in entrambi gli scali. Per Napoli occorreranno due anni, essendo Sin; per Salerno Spirito ipotizza sei/otto mesi. Poi c'è la grande sfida di molo Beverello, il cui progetto è stato consegnato al ministro. E' la sfida delle sfide, un'opera da 28 milioni "necessaria per mantenere il primato nell'accoglienza ai turisti delle crociere". Ci sono due anni di tempo per completarla, con appuntamento per le Universiadi del 2019. Altri impegni nel piano: collegamento ferroviario cargo con la rete europea, intermodalità spinta, valorizzazione degli interporti campani e ricerca di aree per le attività retroportuali. Molta carne al fuoco, in sostanza: ma sembra finalmente esista una volontà univoca del "sistema" per recuperare i tempi persi.

Il Mattino

La trasformazione urbana

# Colmata, due opzioni: nuova darsena di levante o Porto Fiorito

Decisivi per la scelta finale gli esiti degli esami eseguiti dalla stazione Anton Dohrn

**Antonino Pane**

Salvo Nastasi va avanti, la bonifica di Bagnoli ora è più vicina. La collaborazione tecnica del Comune e quella piena dell'Autorità di sistema Portuale del Tirreno centrale stanno spianando la strada verso una soluzione che consentirà di risparmiare centinaia di milioni di euro rispetto ai progetti prospettati in passato e, soprattutto, di accelerare i tempi. Nastasi ha confermato quanto Pietro Spirito aveva già annunciato al suo insediamento: il porto di Napoli farà da contenitore per il milione e ottocentomila tonnellate di detriti che arriveranno da Bagnoli. Il presidente dell'AdSp lavora su due fronti ed è convinto che la soluzione si troverà. La prima, quella che Spirito preferirebbe, riguarda l'utilizzo parziale della cassa di colmata preparata per accogliere la sabbia degli escavi del porto. Per questa soluzione, però, bisognerà aspettare le indagini che la stazione zoologica Anton Dohrn sta effettuando sui sedimenti in fondo al porto. «Se, come credo e spero dice Spirito non tutta l'area portuale risulta inquinata, allora possiamo ottenere una riduzione dell'area Sin all'interno del porto e, quindi, una riduzione della quantità di materiali proveniente dai dragaggi che deve finire nella vasca di colmata».

Spirito, insomma, ritiene possibile che si arrivi ad un ridimensionamento dell'area Sin. Il che significherebbe che la sabbia prelevata all'esterno del Sito di Interesse Nazionale potrà essere smaltita in mare aperto e non finire nella cassa di colmata dove, invece, potrebbero finire i residui di Bagnoli che certamente risultano inquinati. «La stazione Dohrn - ha aggiunto Spirito - sta effettuando analisi chimiche e fisiche. Dobbiamo aspettare il risultato e poi prenderemo una decisione». La cassa di colmata dovrà diventare, una volta riempita di sedimenti inquinati, la nuova darsena di levante. La vasca è ormai ultimata e si aspettano solo i risultati definitivi dei collaudi. È stata progettata stimando prelievi di sabbia da tutta l'area Sin portuale e, quindi, solo rivedendo l'ampiezza dell'area si potrà capire se ci sarà spazio disponibile. In caso contrario scatterebbe l'opzione due, quella che prevede il tombamento dell'area dove doveva nascere Porto Fiorito, l'approdo turistico di Napoli Est.

Una storia quella di Porto Fiorito emblematica di come sono stati gestiti i beni demaniali in passato e su come sono stati inseguiti sogni praticamente irrealizzabili. L'idea di un porto turistico a Vigliena nacque nel 1999. Era uno dei tre project financig messi in piedi dalla giunta Bassolino. Nel 2001 la Porto Fiorito Spa ottenne l'area con una concessione di 50 anni dall'Autorità portuale per la zona a mare e dal Comune una concessione di 90 anni per il retroporto. L'investimento previsto era notevolissimo, 120 milioni di euro. Il progetto sembrò subito utopistico se non impossibile da realizzare: nella sua stesura originale, infatti, prevedeva un imbocco all'interno del canale principale del porto. Insomma le grandi navi portacontenitori e i gommoni con i bagnanti avrebbero navigato e manovrato fianco a fianco. I lavori veri e propri non sono mai iniziati, sono state realizzate, però, delle opere preliminari: l'area è stata anche utilizzata per depositare i residui della rottura della cassa di colmata della darsena di levante. Un incidente che è costato carissimo in tempo e denaro alle casse pubbliche e che ora rischia di costare ancora di più perché quei residui accumulati sono diventati negli anni rifiuti e come tali bisognerà smaltirli. Ne è nata una controversia con l'Ente di piazzale Pisacane e ora la cordata di imprenditori pretende un risarcimento dall'Autorità portuale di ben 70 milioni di euro. Spirito da questo orecchio proprio non ci sente. «Stiamo lavorando da un mese - dice - fianco a fianco con il Comune, possiamo risarcire i costi documentati delle opere realizzate. Non un euro in più. Vogliamo una transazione onorevole perché ci rendiamo conto che le spese per realizzare quelle opere sono state sostenute». Spirito va anche oltre. «Con questa soluzione riconosciamo un concorso di colpe nella mancata bonifica delle aree. Tutto qui. Se non arriveremo ad un accordo per la transazione - sottolinea Spirito - siamo pronti a procedere con una revoca della concessione e ognuno si assumerà le proprie responsabilità». Spirito vuole mano libera e, soprattutto, vuole liberare tutta quell'area che potrebbe diventare essenziale per accogliere i sedimenti di Bagnoli o una nuova darsena per i petrolieri qualora si decida di tombare, con detriti di Bagnoli, l'attuale darsena petroli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Ambiente**
In ogni caso il Porto farà da contenitore per un milione 800mila tonnellate di detriti

# Salerno, al via Med Canada di Cma Cgm

*di* **Paolo Bosso** Festa a Salerno per la presentazione di due nuovi servizi di Cma Cgm. Si chiamano "Amerigo" e "Med Canada". Il primo è partito il 7 aprile e collega con una linea diretta settimanale il Mediterraneo con la costa atlantica del Nord America; il secondo è partito il 28 aprile e collega Mediterraneo e Canada. Il servizio "Amerigo" la compagnia francese lo effettua nell'ambito della Ocean Alliance, l'alleanza tra l'armatore francese, Cosco Shipping, Evergreen Line e OOCL. «Un anno fa parlavamo di un servizio, oggi sono quattro», commenta Paolo Lo Bianco, amministratore delegato Cma Cgm Italia. Gli altri due servizi operativi nello scalo campano sono il Baltic Levant Express (Nord Europa-Mediterraneo), in slot agreement con Hamburg e Seago, e il NEMO (Nord Europa-Mediterraneo-Oceano Indiano-Oceania). Nicole Chamard, senior line manager transatlantic trades di Cma Cgm, ha illustrato le principali linee che passano nel Mediterraneo. Una serie di servizi «rivoluzionari», come ha scherzosamente commentato il presidente del gruppo Gallozzi, e gestore del Salerno Container Terminal, Agostino Gallozzi (foto a sinistra): «È l'espressione di una libertà, quella di scegliere un grande armatore. Dell'uguaglianza, quella tra clienti e armatori. Infine di fratellanza, per cui vi dico, fraternamente, venite da noi!». L'arrivo di nuovi servizi che segnano anche un momento storico, quello delle alleanze armatoriali. «Un evento che mostra una fase di profonda trasformazione», sottolinea il presidente dell'Autorità portuale (Adsp) del Tirreno centrale Pietro Spirito (foto a destra), che governa i porti di Napoli e Salerno, oltre a Castellammare di Stabia. «Salerno – continua Spirito – serve un bacino di consumatori notevole, fatto di 14 milioni di persone. Tra novembre dell'anno scorso e marzo l'export campano è cresciuto di un quinto. E qui c'è un porto che garantisce servizi di qualità». **Il porto ha bisogno di dragaggi** Ma la velocità dei servizi, i costi competitivi, non devono far dormire sugli allori. Il porto ha bisogno di allargare l'accesso e approfondire i fondali, altrimenti sarà sempre più complicato far entrare le grandi navi. I lavori di dragaggio sono ancora in una fase iniziale, di analisi ambientale, i tempi saranno lunghi ma una volta iniziati richiedono soltanto pochi mesi di lavoro. «Stiamo aspettando la Valutazione di Impatto Ambientale – spiega il segretario dell'Adsp, Francesco Messineo - la burocrazia in gioco è notevole, per di più il ministero dell'Ambiente non è abituato a dare scadenze precise. A metà maggio ci rifaremo vedere per capire quanto tempo ancora ci vuole per avere l'ok dal dicastero».

CON LE MOTONAVI RO-RO TURCHE

# Da Bari a Pendik (Turchia) due volte a settimana

## La linea è il prolungamento di quella da Trieste - La soddisfazione del presidente Patroni Griffi

BARI - E' partito sabato 22 aprile, dalla Darsena di Ponente, il primo Ro-Ro di un nuovo servizio fra Bari e la Turchia. Sono due unità, la M/n UND EGE e la M/n SF Baleares, a collegare bisettimanalmente i porti di Pendik (Turchia) e Trieste, con arrivo a Bari ogni martedì e sabato. Con una capacità di carico di 3200 metri lineari, entrambe le unità possono raccogliere un numero di mezzi commerciali superiore alle 200 unità per ogni partenza.

A operare il servizio è U.N. Ro-Ro Isletmelleri A.S., grosso operatore turco del trasporto marittimo a corto raggio dalla Turchia all'Italia, con una quota di mercato che sfiora il 50% del traffico ro-ro tra Turchia ed Europa. La compagnia storicamente attiva fra Trieste e i porti turchi di Mersin, con una flotta di dodici navi di nuova generazione e un volume annuale di traffico pari a 322mila veicoli, ha ottenuto il premio "Best Intermodal Project" nel 2005 dall'Associazione Intermodale Europea (EIA) e in Italia fa capo, sia come agenzia marittima che come terminal portuale, alla Samer & Co. Shipping di Trieste.

(segue in ultima pagina)

## *Da Bari a Pendik*

Il nuovo servizio del porto di Bari offre un collegamento con l'Italia meridionale alternativo alle rotte attraverso la Grecia.

"La Turchia è da sempre un mercato interessante rispetto al quale, il porto di Bari, con questa nuova linea Ro-Ro, si appresta oggi più che mai a giocare un ruolo considerevole - questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professore avvocato Ugo Patroni Griffi, alla notizia dell'attivazione della nuova linea. "Incrementare l'offerta di questa modalità di trasporto nella nostra macro area geografica - continua Patroni Griffi - significa determinare una differente performance dello scalo portuale barese e dell'intera piattaforma dei porti dell'AdSP rispetto alle esigenze di trasporto delle imprese pugliesi e lucane e fornire ai nostri operatori un modello di business sostenibile superiore a altri modelli di trasporto in termini di tempo, costo, qualità e ambiente".

# Msc anche nel 2019 nel porto di Brindisi

BRINDISI – La MSC ha confermato il suo interesse per lo scalo messapico anche per la stagione 2019. A pochi giorni dal suo insediamento il neo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi, ufficializza una notizia importante per il Porto e per la Città di Brindisi.
È del 24 aprile scorso, infatti, la nota con la quale l'agenzia marittima Zaccaria & C. s.r.l. ha richiesto l'autorizzazione all'ormeggio per la nave MSC Poesia che, pertanto, scalerà il Porto di Brindisi dall'inizio di aprile fino alla fine di settembre del 2019. La m/n Poesia appartiene alla stessa classe delle sorelle Magnifica e Musica, ed ha una capacità complessiva di circa 3.000 passeggeri e 1.000 membri di equipaggio.
"È questa la conferma – commenta Patroni Griffi – di quanto io stesso ho potuto constatare lo scorso 10 aprile, giorno del mio insediamento come Presidente dell'AdSP, quando ho preso parte alla cerimonia di maiden call della nave Musica: l'Ente portuale brindisino ha ben saputo operare nel settore della promozione evidenziando le peculiarità offerte dall'area salentina coordinandosi in maniera sinergica con l'Amministrazione Comunale ed il Territorio riuscendo a realizzare un sistema di accoglienza che ha trovato nei primi crocieristi entusiastica condivisione e che sicuramente contribuirà a consolidare l'attrattività della Città".

# Taranto, spunta l'ipotesi della banchina pubblica

I 540 ex dipendenti del Tct verso l'Agenzia del lavoro, ma il traffico è ancora da inventare. Nel conto ci sono anche 100 amministrativi. Prete: «Concessioni vincolate alla clausola sociale».

A metà della prossima settimana scadrà il bando per individuare l'amministratore dell'Agenzia per il lavoro di Taranto, struttura (speculare a quella di Gioia Tauro, per un finanziamento complessivo di 45 milioni di euro) istituita dalla Legge di stabilità per venire incontro alla crisi dei traffici di trasbordo. **Entro fine maggio, dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Sergio Prete, ci saranno le condizioni per la partenza dell'Agenzia.** A Taranto la storia è ancora più amara che a Gioia Tauro: «Il porto - ricorda Giancarlo Russo, che con aprile ha concluso il suo ruolo di direttore generale del Taranto Container Terminal (Tct) - era nato nel '98 proprio come satellite di Gioia Tauro, ingolfata dai traffici». Una struttura ampia (1.200 metri di banchina) e moderna, oggi abbandonata per il combinato disposto tra lavori di adeguamento in ritardo (per burocrazia e contenziosi giuridici), crisi del traffico di trasbordo e rilancio da parte dei cinesi di Cosco del vicino (in termini marittimi) porto del Pireo. **Risultato: dal 2014 Evergreen, principale cliente e azionista del Tdt al 40%, comincia a dirottare le linee, l'anno successivo il terminal è in liquidazione.**

I 540 (almeno 100 gli amministrativi) dipendenti Tct rimangono in cassa fino a dicembre 2016, da inizio di quest'anno sono in mobilità. **La gara per il molo Polisettoriale (su cui insisteva il Tct) è naufragata, ora l'Adsp cerca soggetti interessati al compendio, valutando anche l'ipotesi di frazionamento dell'area.** Per i prossimi tre anni, tempo di vita dell'Agenzia, gli ex dipendenti Tct seguiranno la formazione professionale con lo stesso meccanismo di Gioia Tauro, percependo cioè un'indennità per mancato avviamento al lavoro, come fossero fornitori di manodopera portuale temporanea. Chi non troverà impiego in altre strutture, dice Prete, confluirà in una seconda Agenzia del lavoro, diventando "camallo" a tutti gli effetti. A differenza di Gioia Tauro, a Taranto non esiste più il traffico che giustificava l'esistenza del terminal, su cui però lo Stato ha speso mezzo miliardo di euro. «Stiamo valutando - dice Prete - il frazionamento del Polisettoriale, riservando una parte a banchina pubblica per le sette imprese portuali che lavorano a Taranto, e che impiegano 200-300 persone. Per assorbire gli ex Tct, inseriremo nelle domande di concessione o autorizzazione una clausola sociale».

**Taranto non è uno scalo deserto, ma il grosso dei traffici è generato dalle rinfuse, che da sole non possono supplire all'assenza di container e passeggeri, traffici ambiti perché generano altri volumi di occupazione:** secondo un vecchio studio del Tct, l'area di Taranto potrebbe generare 250 mila teu in import/export, nel 2016 il porto ha movimentato in tutto 375 container. Linee di traghetti c'è una di Grimaldi, le toccate di navi da crociera previste per il 2017 sono sette.

Il Secolo XIX

# Taranto, spunta l' ipotesi della banchina pubblica

*I540 ex dipendenti del Tct verso l' Agenzia del lavoro, ma il traffico è ancora da inventare*

GENOVA. A metà della prossima settimana scadrà il bando per individuare l' amministratore dell' Agenzia per il lavoro di Taranto, struttura (speculare a quella di Gioia Tauro, per un finanziamento complessivo di 45 milioni di euro) istituita dalla Legge di stabilità per venire incontro alla crisi dei traffici di trasbordo. Entro fine maggio, dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Sergio Prete, ci saranno le condizioni per la partenza dell' Agenzia.

A Taranto la storia è ancora più amara che a Gioia Tauro: «Il porto - ricorda Giancarlo Russo, che con aprile ha concluso il suo ruolo di direttore generale del Taranto Container Terminal (Tct) - era nato nel '98 proprio come satellite di Gioia Tauro, ingolfata dai traffici».

Una struttura ampia (1.200 metri di banchina) e moderna, oggi abbandonata peril combinato disposto tra lavori di adeguamento in ritardo (per burocrazia e contenziosi giuridici), crisi del traffico di trasbordo e rilancio da parte dei cinesi di Cosco del vicino (in termini marittimi) porto del Pireo. Risultato: dal 2014 Evergreen, principale cliente e azionista del Tdt al 40%, comincia a dirottare le linee, l' anno successivo il terminal è in liquidazione.

I 540 (almeno 100 gli amministrativi) dipendenti Tct rimangono incassa fino a dicembre 2016, da inizio di quest' anno sono in mobilità.

La gara per il molo Polisetto riale (su cui insisteva il Tct) è naufragata, ora l' Adsp cerca soggetti interessati al compendio, valutando anche l' ipotesi di frazionamento dell' area.

Per i prossimi tre anni, tem po di vita dell' Agenzia, gli ex dipendenti Tct seguiranno la formazione professionale con lo stesso meccanismo di Gioia Tauro, percependo cioè un' indennità per mancato avviamento al lavoro, come fossero fornitori di manodopera portuale temporanea. Chi non troverà impiego in altre strutture, dice Prete, confluirà in una seconda Agenzia del lavoro, diventando "camallo" a tutti gli effetti. A differenza di Gioia Tauro, a Taranto non esiste più il traffico che giustificava l' esistenza del terminal, su cui però lo Stato ha speso mezzo miliardo di euro. «Stiamo valutando dice Prete - il frazionamento del Polisettoriale, riservando una parte a banchina pubblica per le sette imprese portuali che lavorano a Taranto, e che impiegano 200-300 persone.

Per assorbire gli ex Tct, inseriremo nelle domande di concessione o autorizzazione una clausola sociale».

Taranto non è uno scalo deserto, ma il grosso dei traffici è generato dalle rinfuse, che da sole non possono supplire all' assenza di container e passeggeri, traffici ambiti perché generano altri volumi di occupazione: secondo un vecchio studio del Tct, l' area di Taranto potrebbe generare 250 mila teu in import/export, nel 2016 il porto ha movimentato in tutto 375 container. Linee di traghetti c' è una di Grimaldi, le toccate di navi da crociera previste per il 2017 sono sette.

*ALBERTO QUARATI*

Il Secolo XIX

NEL CONTO CI SONO ANCHE 100 AMMINISTRATIVI. PRETE: «CONCESSIONI VINCOLATE ALLA CLAUSOLA SOCIALE»

# Taranto, spunta l'ipotesi della banchina pubblica

I 540 ex dipendenti del Tct verso l'Agenzia del lavoro, ma il traffico è ancora da inventare

**IL CASO**

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** A metà della prossima settimana scadrà il bando per individuare l'amministratore dell'Agenzia per il lavoro di Taranto, struttura (speculare a quella di Gioia Tauro, per un finanziamento complessivo di 45 milioni di euro) istituita dalla Legge di stabilità per venire incontro alla crisi dei traffici di trasbordo. Entro fine maggio, dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Sergio Prete, ci saranno le condizioni per la partenza dell'Agenzia.

A Taranto la storia è ancora più amara che a Gioia Tauro: «Il porto - ricorda Giancarlo Russo, che con aprile ha concluso il suo ruolo di direttore generale del Taranto Container Terminal (Tct) - era nato nel '98 proprio come satellite di Gioia Tauro, ingolfata dai traffici». Una struttura ampia (1.200 metri di banchina) e moderna, oggi abbandonata per il combinato disposto tra lavori di adeguamento in ritardo (per burocrazia e contenziosi giuridici), crisi del traffico di trasbordo e rilancio da parte dei cinesi di Cosco del vicino (in termini marittimi) porto del Pireo. Risultato: dal 2014 Evergreen, principale cliente e azionista del Tdt al 40%, comincia a dirottare le linee, l'anno successivo il terminal è in liquidazione.

I 540 (almeno 100 gli amministrativi) dipendenti Tct rimangono in cassa fino a dicembre 2016, da inizio di quest'anno sono in mobilità.

La gara per il molo Polisettoriale (su cui insisteva il Tct) è naufragata, ora l'Adsp cerca soggetti interessati al compendio, valutando anche l'ipotesi di frazionamento dell'area.

Per i prossimi tre anni, tempo di vita dell'Agenzia, gli ex dipendenti Tct seguiranno la formazione professionale con lo stesso meccanismo di Gioia Tauro, percependo cioè un'indennità per mancato avviamento al lavoro, come fossero fornitori di manodopera portuale temporanea. Chi non troverà impiego in altre strutture, dice Prete, confluirà in una seconda Agenzia del lavoro, diventando "camallo" a tutti gli effetti. A differenza di Gioia Tauro, a Taranto non esiste più il traffico che giustificava l'esistenza del terminal, su cui però lo Stato ha speso mezzo miliardo di euro. «Stiamo valutando - dice Prete - il frazionamento del Polisettoriale, riservando una parte a banchina pubblica per le sette imprese portuali che lavorano a Taranto, e che impiegano 200-300 persone. Per assorbire gli ex Tct, inseriremo nelle domande di concessione o autorizzazione una clausola sociale».

Taranto non è uno scalo deserto, ma il grosso dei traffici è generato dalle rinfuse, che da sole non possono supplire all'assenza di container e passeggeri, traffici ambiti perché generano altri volumi di occupazione: secondo un vecchio studio del Tct, l'area di Taranto potrebbe generare 250 mila teu in import/export, nel 2016 il porto ha movimentato in tutto 375 container. Linee di traghetti c'è una di Grimaldi, le toccate di navi da crociera previste per il 2017 sono sette.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Le banchine del terminal container di Taranto

# Porti: De Vincenti, entro fine anno la Zes a Gioia Tauro

'Vareremo norma nazionale, benefici per investitori'

(ANSA) - COSENZA, 28 APR - "Entro fine anno, a Gioia Tauro la prima zona economia speciale d'Italia". Lo ha detto il ministro del Sud e della Coesione territoriale, Claudio De Vincenti, parlando con i giornalisti a margine di un incontro pubblico alla Camera di Commercio di Cosenza.

"Vareremo una norma nazionale, - ha aggiunto il ministro - con la quale definiremo i criteri e i benefici per gli investitori e poi passeremo all'istituzione della Zes". (ANSA).

# Porti: sindaco Catania incontra presidente authority

Hanno parlato di progetti sviluppo e apertura a città

(ANSA) - PALERMO, 28 APR - Il sindaco di Catania Enzo Bianco ha incontrato nel palazzo degli Elefanti il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale Andrea Annunziata. "Una riunione operativa - ha detto il sindaco - per discutere della completa apertura del porto alla città ma anche delle enormi possibilità di sviluppo di un territorio ampio che comprende metà della nostra isola, con una grande attenzione per le questioni legate all'ambiente".

Annunziata, campano, avvocato ed esperto di logistica ed economia dei trasporti, è stato sottosegretario nel secondo governo Prodi e, dal 2008 al 2016, presidente dell'autorità portuale di Salerno, dove sono stati raggiunti considerevoli risultati di crescita. Fa parte del consiglio direttivo di Assoporti.

"Con il sindaco Bianco - ha detto il presidente dell'autorità - stiamo lavorando per far sviluppare armonicamente tutto il distretto assecondando le vocazioni dei porti di Augusta e Catania".

# A Cagliari il veliero Sea Cloud

In crociera con il veliero a Cagliari. Un fuori programma - l' approdo non era previsto nel calendario di Cagliari cruise port - offerto a sessanta a turisti a bordo della Sea Cloud, in giro per il Mediterraneo per una vacanza esclusiva. La nave è arrivata alle 7.30 da Palma di Maiorca pronta a continuare nel primo pomeriggio il proprio itinerario verso Palermo. Il 2017 si conferma un anno record per il porto di Cagliari. Bene aprile, ma maggio ancora di più: sarà il mese dei primati per lo scalo cagliaritano con ben ventinove approdi. Il 9 maggio è previsto l' arrivo in contemporanea di cinque navi per un totale di circa diecimila croceristi: una giornata da record. "Un approdo sicuro al centro del Mediterraneo - spiega l' Autorità portuale di Cagliari - l' efficienza degli operatori portuali, la bellezza e la ricercatezza degli itinerari stanno facendo di Cagliari sempre più una meta capace di ospitare le più belle navi del mondo".

Gazzetta del Sud

Il commissario dell' Authority

# Moli da collegare all' asse viario De Simone sprona

*Anche il comandante Mario Sciotto esorta il Comune ad attivarsi*

milazzo «Il Comune di Milazzo si attivi per la realizzazione dell' arteria viaria di collegamento porto-autostrada. Si tratta di un' opera fondamentale che l' Autorità portuale è pronta a finanziare per liberare le vie cittadine del traffico diretto al porto e per consentire un ulteriore sviluppo delle autorità portuali».
Il commissario De Simone ha lanciato nel corso di una delle ultime riunioni del Comitato portuale l' ennesimo appello all' Amministrazione Formica ritenendo che la fase di stasi della nuova banchina XX Luglio sarà presto superato e quindi a quel punto con un aumento dei traffici ma anche delle opportunità per lo scalo mamertino, la realizzazione di una viabilità dedicata rappresenta più di una necessità. Da palazzo dell' Aquila però nessuna risposta ad un progetto che era stato lanciato dalla precedente Amministrazione guidata da Carmelo Pino e che aveva portato alla redazione di quattro proposte che dovevano essere sottoposte alla valutazione delle istituzioni.
Chi sollecita questa infrastruttura è anche il "Comitato grande porto" il quale sottolinea che a parlare di strada di collegamento porto-asse viario non è stato solo De Simone, ma anche il ministro Del Rio durante un colloquio col sindaco di Milazzo nel recente incontro che il rappresentante del governo nazionale ha avuto con le autorità della nostra provincia.
«Effettivamente - afferma il comandante Mario Sciotto - è paradossale che un asse viario colleghi la città a levante , a ponente, al centro, perfino con la zona di Ciantro recentemente realizzata lasciando isolato il porto che è il cuore pulsante dell' economia della città.
Lo hanno capito anche i nostri avi che al momento della nascita del porto hanno pensato bene di collegarlo con una rete di binari alla stazione ferroviaria che , a quei tempi, non essendo ancora nato il traffico gommato, era l' unica via di accesso al mondo esterno.
Il collegamento porto - asse viario eviterebbe il danneggiamento a cui vanno soggette le vie cittadine attraversate da centinaia di automezzi pesanti durante le operazioni di carico e scarico nel porto per conto delle acciaierie Duferdofin che rimangono la sola attività che ancora fornisce occupazione ai nostri lavoratori portuali.
Inoltre gli automezzi diretti alle isole Eolie sarebbero direttamente convogliati all' interno del bacino portuale senza provocare il caos viario a cui vanno soggette le strade cittadine in modo particolare durante il periodo estivo.
Trattandosi quindi di un opera strategica di vitale importanza , chi di competenza dovrebbe adoperarsi al massimo per intercettare i finanziamenti nazionali ed europei per realizzare l' opera .
Altrimenti , anche in una situazione di dissesto, si potrebbe chiedere al commissario di accendere un mutuo per un importo pari alla quota spettante al comune di Milazzo.
Da parte sua l' Autorità Portuale, anni fa, ha depositato presso il comune di Milazzo due progetti, uno di sottopasso ed uno di sovrapasso per la realizzazione di una bretella di collegamento porto - asse viario dando la massima disponibilità finanziaria per la parte di sua competenza».

Gazzetta del Sud

Dopo tre anni di assenza domani approda la "Neoriviera" con 1.700 ospiti

# Costa Crociere torna a Milazzo Si prepara un' accoglienza speciale

*L' Amministrazione vuole far inserire il porto negli itinerari di interesse*

milazzo Costa Crociere a Milazzo tre anni dopo. Una nave della più nota compagnia di navigazione domani approderà nel porto della cittadina da dove mancava dal 2014, facendo scalo nei giorni successivi all' incendio alla Raffineria.

Una tappa che suscitò polemiche visto che ancora le conseguenze del rogo erano vive e, quindi, l' immagine della città condizionata. Un passato che la città ha dimenticato e spera che altrettanto faccia l' armatore ligure nella scelta dei porti dove far fare scalo alle proprie navi.

Poco dopo le 8 a molo Marullo è attesa la "Neoriviera" che accoglie circa 1.700 passeggeri. La nave rimarrà in porto sino al pomeriggio per consentire ai passeggeri di partecipare alle escursioni programmate in città o nel territorio. Oltre 1.000 crocieristi resteranno in città.

In tale ottica l' assessore al Turismo Piera Trimboli oltre a coinvolgere le guide turistiche milazzesi, i volontari, i ragazzi delle scuole superiori (Liceo Classico e Istituto Tecnico "Da Vinci"), ha ottenuto dall' Autorità portuale la disponibilità di un bus per consentire agli ospiti di raggiungere dal punto di approdo il centro cittadino. D' intesa con l' assessore Presti è stata prevista la visita al Castello e al patrimonio culturale cittadino attraverso percorsi dedicati.

L' assessore alle Attività produttive, Carmelo Torre, invece ha già sensibilizzato i commercianti per mantenere i propri negozi aperti anche durante la pausa pranzo, mentre la Pro loco consegnerà all' arrivo della nave nel porto al comandante un dono di benvenuto rappresentativo della città. «L' obiettivo - ha detto l' assessore Trimboli - è quello di dimostrare che questa città vuole a tutti i costi puntare sul crocierismo. Una scommessa che ho fatto sin dal mio insediamento e che, in questa legislatura, desidero vincere».