



Dai Porti:

- **Assemblea programmatica Assoporti** (Ferpress, Corriere Marittimo)
- **Riforma Portuale** (L'avvisatore Marittimo, Ferpress, La Repubblica GE, Il Sole 24 Ore)

Trieste:

"...Record per treni e contenitori nei primi dieci mesi a Trieste..."
(L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...AdSp contro Ente Camerale sul futuro di Chioggia..." (Ferpress,)

"...Musolino risponde al presidente di SAVE su futuro della crocieristica..."
(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Nuovi dragaggi ne 2018..." (Ansa)

"...Record Container..." (Ansa, La Repubblica GE)

"...Aiuti di Stato..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...ottimismo degli operatori genovesi..."
(L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica GE, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Piu certezza sui tempi delle opere..." (L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Nasce il Polo tecnologico..." (Gazzetta Marittima)

"...Terminal Darsena..." (Il sole 24 Ore.com, Il secolo XIX)

Civitavecchia:

"...UE finanzia il progetto Civitavecchia-Barcellona..."
(Ansa, Seareporter, Civonline, Informatore Navale, Informazioni Marittime,
Corriere Marittimo)

Salerno:

"...Incidente mortale nel porto di Salerno..." (Ansa, Ferpress)

"...Prorogare la fase di autonomia della gestione locale..." (Il Mattino)

Bari:

"...Griffi lascia gruppo Zes..."
(The MediTelegraph, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...Approvato POT..."
(Ansa, Informazioni Marittime, Ferpress, Gazzetta del Sud)

"...Assegnati 20 milioni di euro ai porti calabresi..."
(Ferpress, Stretto Web)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
21 DICEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...opportunità di sviluppo del porto..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

"...Iva non versata..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Bilancio del Porto..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Intimidazioni al presidente..." (Civonline, Il Messaggero Marittimo,
Giornale di Sicilia, L'Avvisatore Marittimo)

Assoporti: disponibile il video dell'Assemblea dello scorso 12 dicembre

(FERPRESS) – Roma, 20 DIC – La scorsa settimana si è tenuto a Roma l'evento programmatico di Assoporti alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Graziano Delrio, il quale ha chiuso i lavori.

Un'assemblea all'insegna del rinnovamento e del lavoro di squadra che ha visto il coinvolgimento di tutti i presidenti delle Autorità di sistema portuale con l'obiettivo di condividere progetti e strategie per affrontare uniti le nuove sfide della globalizzazione.

http://archivio2.assoporti.it/filmati/ASSOPORTI_ROMA_20171212_0.mp4

Assemblea programmatica Assoportori: La video registrazione

[Segui la video registrazione dell'Assemblea Programmatica di Assoportori: 12 dicembre 2017](#)

Corsini: "Pianificazione nazionale ed effettiva realizzazione delle Opere"

ROMA - Stefano Corsini, presidente del sistema portuale di Livorno e Piombino, nella giornata di Assoporti, interviene sul rapporto tra **la pianificazione nazionale e l'effettiva realizzazione delle Opere**.

Delle Opere non poteva non parlare il presidente del porto che ha sulla rampa di lancio, il più grande progetto infrastrutturale presente, in questo momento, in Italia.

A margine della Assemblea Programmatica, Corsini interviene su maturità progettuale, punto debole fino ad oggi in Italia, per il quale sarà necessaria la semplificazione delle procedure. La riforma se da un lato ha semplificato, dall'altro deve arrivare a definire strumenti che permettano una progettazione tesa all'accelerazione dei tempi:

"La pianificazione nazionale è attualmente frutto di una stagione straordinaria, in cui c'è stato un lavoro comune, una comunità d'intenti per arrivare a certi documenti di programmazione che dovevano guidare tutto il sistema.

Manca da completare: il piano generale della logistica e dei trasporti, manca da fare il DPP, ci sono gli strumenti, come ha detto il ministro Delrio, ma manca una maturità progettuale, è vero. E' dove siamo stati fermi per tanti anni.

La maturità progettuale si recupera anche attraverso la revisione della pianta organica e con la capacità di gestire la progettazione anche in modo esternalizzato. Ma ti devi strutturare con le competenze giuste. Le Autorità nel passato hanno guardato meno agli ingegneri e più ai gestori.

Dopo bisogna semplificare le procedure. Alcuni decreti che stanno per uscire che mi risulta richiederanno una progettazione che sarà molto complessa, le procedure approvative continuano ad essere molto complesse e poco tese all'accelerazione dei tempi e quindi bisogna intervenire.

Una delle cose importanti in questo momento è la velocità, il tempo non passa invano e mentre il tempo passa le cose cambiano. Ci sono gli strumenti."

IL PUNTO DI VISTA DI FRANCESCO MUNARI, AVVOCATO E DOCENTE UNIVERSITARIO

«Buon inizio, ma la riforma va completata»

«Il Comitato di gestione? Meglio del Comitato portuale, perché separa il regolatore dai regolati»

A che punto è l'applicazione della riforma portuale nei porti di Genova e Savona, oggi sotto l'unico cappello dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale? «È ancora abbastanza *in itinere*», risponde Francesco Munari, avvocato, docente all'Università di Genova e esperto di diritto dei porti. «Si sono avviate una serie di procedure. Altre sono da mettere a punto».

L'Autorità portuale la dà quasi per conclusa. Che cosa manca?

«Diverse prassi si erano sviluppate fra i due porti e non sempre l'imposizione di una prassi sull'altra riesce immediata. Poi c'è un problema di organigrammi, di funzionari. Uno dei temi è capire se ci dev'essere un direttore di scalo anche a Genova come a Savona, oppure se Genova, essendo lo scalo principale non ne abbia bisogno».

A Savona è stato nominato un direttore di scalo?

«Non ancora. Mi risulta che a Savona i funzionari che prima prendevano le decisioni in autonomia, adesso siano soggetti a una verifica da parte di Genova. Questo può causare delle difficoltà iniziali che sono fisiologiche

perché si aumentano i livelli decisionali e bisogna digerire il nuovo meccanismo. Per il resto mi sembra che la fusione sia stata fatta bene, senza intoppi, salvo il lavoro che questa fusione determina».

Cioè?

«Per esempio il segretario generale di Genova prima si occupava soltanto di Genova, adesso deve occuparsi di tutti e due i porti. Le varie funzioni che prima non erano fra loro coordinate adesso bisogna coordinarle e questo può voler dire, almeno inizialmente, più lavoro per conoscersi. Ma la logica è quella di un efficientamento e mi auguro che questo avvenga. Doversi far carico di uniformare le pratiche con Savona è complesso. Per esempio sul famoso testo del nuovo atto di concessione demaniale standard con i terminalisti sono mesi che si lavora, ma non risulta che ci sia ancora un testo che funziona o che sia apprezzato da tutti e comunque non è stato ancora ufficialmente adottato».

Che cos'altro manca?

«La cosa più eclatante a Genova è che il Comitato di gestione è ancora incompleto. Questo, come dire, la dice lunga. Il Comune di Genova

non si è ancora espresso».

Però c'è Marco Doria.

«Ma non dovrebbe starci. Non doveva starci prima e non dovrebbe starci adesso. Mi risulta fra l'altro che il collegato porti abbia espressamente escluso le cariche politiche nel Comitato di gestione, quello che si è sempre detto e che qualche porto si è dimenticato lasciando i rappresentanti politici nei Comitati di gestione. Con questo abbiamo chiuso le ambiguità, speriamo».

Gli operatori erano preoccupati di non sedere più in Comitato. Questo ha avuto conseguenze nel rendere più difficili i rapporti fra l'Autorità e gli operatori?

«Non direi. È molto meglio il Comitato di gestione rispetto a quello che era prima il Comitato portuale perché si crea una chiara separazione fra il regolatore e i soggetti regolati. Le categorie la loro voce la possono fare sentire e la fanno sentire. Il Comitato portuale era una vecchia reliquia del Consorzio autonomo del porto di Genova che era stata importata nella legge 84. Adesso finalmente ce ne siamo liberati».

Il porto di Savona temeva di diventare secondario. È stato così?

«Secondo me è un rischio che non c'è mai stato e che non c'è. Non mi pare che ci siano neppure lontanamente segni di marginalizzazione di Savona. Sotto questo profilo c'è attenzione assolutamente equivalente per i due porti. La mancata nomina del direttore non incide su questo, perché a Savona ci sono persone che stanno facendo il loro lavoro e perché il direttore di scalo, per come prevede la legge, non ha poteri straordinari. Savona deve considerarsi null'altro che un pezzo della stessa Authority. Il problema della capacità decisionale riguarda tutti. All'inizio si deve fare un po' di rodaggio, mi auguro che sia soltanto rodaggio».

Con la presidenza di Luigi Merlo, Genova era uscita da Assoport perché si sentiva marginalizzata a Roma, ad esempio rispetto ai porti di transhipment. Adesso l'asse dell'attenzione nazionale sembra essersi spostato verso l'Adriatico. È un'impressione sbagliata?

«Direi di sì. Il mugugno fa parte del carattere genovese. I porti si promuovono se sono guidati da persone in gamba, non a seconda di come si chiama il porto».



Il porto container di Pra', nel ponente genovese, colonna mediterranea del gruppo Psa di Singapore

ANCI: Maresca, chiesta riunione con Delrio per rivedere provvedimento esclusione sindaci da AP

(FERPRESS) – Roma, 20 DIC – Il consigliere delegato del Comune di Genova a Porto e Mare, Francesco Maresca, ha partecipato lunedì 18 dicembre all'incontro convocato a Roma da Anci Porti avente come focus il decreto 169 che riforma la disciplina delle attività portuali prevedendo, tra l'altro, l'esclusione di fatto dei sindaci o dei loro delegati politici dal comitato di gestione portuale.

“Abbiamo chiesto – dichiara Maresca – una riunione con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio per rivedere il provvedimento. In caso contrario abbiamo deciso come Anci Comuni di intraprendere una via giudiziaria per incostituzionalità”.

Anci Porti ha accettato la proposta del consigliere Francesco Maresca di procedere, parallelamente e con l'ausilio delle Università, a redigere un disegno di revisione della norma da parte di Anci, da sottoporre al prossimo governo.

“Ritengo che un porto come Genova che dà lavoro a 8mila persone e crea un indotto lavorativo di 50mila unità non si possa permettere di fare a meno del Comune di Genova nel suo comitato”

Maresca è stato anche invitato dalla sindaca di Monfalcone, Anna Maria Cisint, per una audizione in Consiglio comunale.

La protesta

Lavoro portuale nuovo appello dei sindacati al governo

Instabilità, incertezza e conflittualità. Resta alta la tensione nei porti italiani dopo l'approvazione da parte del consiglio dei ministri del "Correttivo" da cui, alla fine, è stata tolta la parte riguardante lo scivolo pensionistico per lavoratori che svolgono un'attività "usurante", senza che questa sia stata ancora riconosciuta dalle norme. Il rischio è che, in mancanza di nuovi interventi, le tensioni possano sfociare in altre iniziative di protesta come quelle della settimana scorsa che hanno paralizzato tutte le banchine del Paese. Alla base della decisione di togliere da un correttivo comunque ricco di provvedimenti a sostegno del settore la parte del lavoro è stata la mancata copertura finanziaria.

«Il Parlamento provveda a sanare il grave buco normativo che diversamente determinerà un dilagante clima di instabilità, incertezza e conflittualità nei nostri

porti - spiegano in una nota unitaria Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti per il settore portuale, aggiungendo che - è necessario rimediare al danno causato dalla Ragioneria di Stato, che ha osteggiato in contrasto con le stesse indicazioni espresse dalle Commissioni parlamentari di Camera e Senato, l'approvazione del meccanismo di sostegno al reddito per l'accompagnamento all'esodo anticipato dei lavoratori non più idonei o in esubero dei porti, il cui lavoro particolarmente usurante non è riconosciuto dalla legge».

Secondo i sindacati, l'intervento a sostegno del settore, così come ipotizzato, non comporterebbe un aggravio dei costi a carico dello Stato e quindi potrebbe essere avviato senza particolari problemi.

«Il meccanismo previsto, per il momento congelato, - spiegano infatti Filt, Fit e Ultrasporti - non graverebbe sui contribuenti

né sul bilancio dello Stato, perché le risorse per l'uscita anticipata dei lavoratori portuali sono finanziate con una piccola parte delle risorse proclotte dei porti stessi».

Ma il correttivo suscita anche la reazione dei comuni italiani. L'Anci, infatti, si dice pronta a dare battaglia contro la norma che



Un'immagine di lavoro portuale

vieta ai sindaci di sedere nei comitati di gestione delle autorità di sistema. Ad annunciarlo è Francesco Maresca, consigliere delegato a Porto e Mare del comune di Genova, all'incontro romano di Anci Porti. «Abbiamo chiesto una riunione con il ministro Graziano Delrio per rivedere il provvedimento - dice Maresca - In caso contrario come Anci Comuni intraprenderemo una via giudiziaria per incostituzionalità».

Anci Porti approva anche la proposta di Maresca di redigere un disegno di revisione della norma, da sottoporre al prossimo Governo. «Ritengo che un porto come Genova, che dà lavoro a 8 mila persone e crea un indotto lavorativo di 50 mila unità, non si possa permettere di fare a meno del Comune nel suo Comitato» spiega Maresca.

— (massimo minella)

Enti locali. Gli ultimi correttivi mettono in archivio i tre miliardi di risparmi all'anno ipotizzati con la riforma

Alle Province 1,6 miliardi in sei anni

Gianni Trovati
ROMA

Il maxi-finanziamento da 1,62 miliardi in sei anni arrivato ieri sotto forma di emendamento per gli investimenti nella manutenzione straordinaria delle strade mette agli atti che l'aria sulle Province è cambiata del tutto. In pratica, una volta che la manovra sarà in Gazzetta Ufficiale, l'ambizioso capitolo finanziario della riforma, che aveva messo in programma tre miliardi di euro all'anno di risparmi, sarà definitivamente superato, e anzi le nuove Province potranno dirsi più ricche delle vecchie. La legge di bilancio, grazie alle modifiche approvate nel passaggio alla Camera, offre un sostegno aggiuntivo da 423 milioni di euro, la possibilità di riaprire le assunzioni e, appunto, una nuova spinta agli investimenti: i primi 120 milioni per la manutenzione straordinaria delle strade arriveranno nel 2018, e dal 2019 al 2023 arriveranno rate da 300 milioni all'anno. Ma al di là delle singole cifre, è

importante guardare la direzione. La riforma del 2014, che nelle intenzioni del governo avrebbe dovuto rappresentare l'antipasto dell'abolizione costituzionale delle Province poi naufragata con il referendum, era stata seguita nella manovra di pochi mesi dopo dalle sue ricadute finanziarie. Rappre-

TURN OVER PIENO

Due amministrazioni su tre dall'anno prossimo potranno dedicare ai nuovi ingressi tutti i risparmi prodotti da pensionamenti e altre uscite

sentate appunto dai tre miliardi di risparmi all'anno che sarebbero dovuti arrivare dall'uscita di scena dei vecchi enti. Ipotesi coraggiosa ma sfortunata, come mostrato quasi subito dai calcoli della Sose sui «costi standard» dei nuovi enti e soprattutto dallo stato di abbandono progressivo di molte strade.

Da allora, una serie infinita di pezzi piccole e grandi ha sostenuto i bilanci provinciali, e azzerato i tagli carico delle Città metropolitane. Mentre la corsia preferenziale per i pre-pensionamenti e la mobilità verso gli altri enti, regioni in primis, ha alleggerito gli organici. Già a fine 2016, come registrato dal commissario alla spending review Yoram Gutgeld, i tre miliardi di risparmi si erano ridotti a 843 milioni. Ma da allora è passata molta acqua sotto i ponti, e molte leggi sopra i tavoli del Parlamento.

La legge di bilancio per quest'anno aveva scritto la prima assicurazione sulla vita, azzerando fino al 2043 l'ultima tranche dei tagli miliardari. La manovra di primavera ha messo sul piatto altri aiuti e l'ultima legge della legislatura chiude il quadro. Le Province oggi hanno meno costi fissi di prima, e a conti fatti più risorse da spendere.

Proprio l'esodo degli «esuberanti», completato alla Camera con la norma ponte che accompagna in

modo definitivo verso le regioni i 6mila dipendenti dei centri per l'impiego, ha alleggerito i costi del personale nei bilanci «di area vasta». Per questo motivo, circa due terzi delle Province dedicano ora al personale meno del 20% delle entrate correnti, e potranno quindi dal 2018 dedicare a nuove assunzioni tutti i risparmi prodotti da pensionamenti e altre uscite. Anche le altre potranno ricominciare ad assumere, con un turn over al 25%. Le assunzioni dovranno guardare prima di tutto al personale tecnico, per avere uffici in grado di tradurre davvero in investimenti i nuovi fondi.

Nei lavori di ieri, dopo il salvanapoli della scorsa settimana, è spuntato invece una nuova norma con la targa: questa volta riguarda Venezia, mette in pista 265 milioni dal 2018 al 2024 per i Comuni della Laguna e apre le porte di una «zona logistica speciale» con regole pro-investimenti nei porti.

gianni.trovati@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA

L'evoluzione dei numeri

I TAGLI PROGRAMMATI

La riforma delle province avviata con la legge Delrio nel 2014 aveva messo in programma 3 miliardi di euro all'anno di risparmi

RISPARMI ANNUALI

3 miliardi

BILANCIO INTERMEDIO

A fine 2016, secondo il consuntivo del commissario alla spending review, i risparmi strutturati erano scesi a 843 milioni

RISPARMI A FINE 2016

843 milioni

LA MANOVRA 2017

Nella manovra dell'anno scorso era stata azzerata l'ultima tranche di tagli, con un finanziamento stabile fino al 2043

L'ULTIMA COMPENSAZIONE

1 miliardo

LA MANOVRA 2018

Dopo il passaggio alla Camera, la manovra mette a disposizione per il 2018 522 milioni aggiuntivi e 180 per gli investimenti (1,62 miliardi in 6 anni)

PER LE STRADE

1,6 miliardi

PORTI

Trieste, record nei container «A fine anno 600 mila teu»

TRIESTE. Si conferma anche nella seconda parte del 2017 il trend positivo che sta caratterizzando i traffici del porto di Trieste, con un nuovo record per treni e container. 7.147 i treni movimentati tra gennaio e ottobre, con una crescita del +13,86% rispetto allo stesso periodo del 2016, mentre nel solo mese di ottobre ne sono stati lavorati 822, dato record mensile per lo scalo giuliano. Nei primi 10 mesi dell'anno vi è stato un aumento dei volumi totali di traffico del +4,66% sul medesimo periodo del 2016, con 51.137.967 tonnellate di merce trattata. Incremento a doppia cifra dei container (+26,62%) che toccano quota 513.899 teu. «L'eccellente performance dei container è un risultato senza precedenti per il porto, - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - tanto che già ad ottobre abbiamo superato il totale dell'anno 2016 (486.462 teu) ed il record del porto di Trieste del 2014 di 506.019 teu. Con questo trend di crescita prevediamo di raggiungere per la prima volta i 600.000 teu a fine anno».

«Sono volumi non paragonabili ai porti Nord europei - ha sottolineato D'Agostino - ma dimostrano una dinamicità e una vivacità senza precedenti in atto nello scalo. Al di là del risultato dei container, - ha concluso il presidente - siamo un porto multisettoriale, con una forte vocazione ferroviaria e importanti margini di crescita: oltre ai numeri, in questo momento la nostra solidità si misura soprattutto sulla capacità di attrarre compagnie armatoriali e investitori internazionali interessati al nostro sviluppo in ambito logistico e industriale».

AdSP Adriatico Settentrionale: aspro incontro con Camera di Commercio di Venezia e Rovigo su porto di Chioggia

(FERPRESS) – Venezia, 19 DIC – Si è tenuto oggi un incontro tra l’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Settentrionale e la Camera di Commercio di Venezia e Rovigo sui passaggi di consegne per la gestione del Porto di Chioggia. Una riunione dai toni aspri nel corso della quale la Camera di Commercio si è permessa di presentare, senza alcun fondamento giuridico e senza alcun rispetto istituzionale, un atto di diffida all’Adsp.

A quanto risulta, la Camera di Commercio ha adottato una delibera – mai trasmessa all’ Adsp – nella quale si chiede che il porto paghi ad ASPO un corrispettivo economico per entrare in possesso delle aree del porto di Chioggia, aree acquistate, salvo prova contraria, con soldi pubblici, e richiedendo di assorbire tutto il personale di ASPO.

“Oggi, per l’ennesima volta è stato inscenato un teatrino sulla pelle delle imprese e delle attività economiche clodiensi che aspettano da tempo risposte chiare sul futuro dello scalo”, ha dichiarato il Presidente Pino Musolino uscendo dalla riunione.

Va ricordato che l’Autorità di Sistema ha da tempo chiesto chiarimenti al Ministero sulla gestione del porto di Chioggia e sta attendendo che vengano fatti i dovuti passaggi a norma di legge per poter pienamente prendere possesso delle aree e iniziare a governare rapidamente il porto che da troppo tempo assiste solo a composi cali di traffico e inadempienze nella gestione delle aree.

“Per l’ennesima volta abbiamo avuto la conferma che ASPO e Camera di Commercio non intendono collaborare con noi per la crescita e lo sviluppo del porto di Chioggia ma stanno solo mettendo in atto una strategia speculativa che causa inoltre la paralisi dello scalo e ulteriore spreco di denaro pubblico. Questa AdSP non intende far pesare due volte sulle tasche dell’Erario l’acquisto di aree che dovrebbero essere già demaniali, e sicuramente non si presta a questo genere di operazioni al ribasso. Peraltro rispetto ad alcuni passaggi recentemente intrapresi da Aspo e CCIAA, nutro seri dubbi sotto il profilo della legittimità e della regolarità amministrativa”, ha proseguito Musolino.

Dopo aver ripetutamente chiesto l’intervento del Ministero e delle Autorità Competenti sulla base delle norme primarie e sovraordinate quali la legge di riforma dei porti (Dlgs 169/2016) l’Adsp tornerà alla carica, e con più determinazione, perché vengano chiarite una volta per tutte le competenze e le titolarità sul porto di Chioggia che, da 10 mesi dalla creazione – a parole – di un unico sistema portuale sta ancora aspettando di sapere come muoversi.

“Stiamo giocando sulla pelle dei lavoratori, delle imprese e del tessuto economico e sociale della città, l’Autorità di Sistema che presiedo – ha concluso Musolino – “non si presterà mai a giochi e speculazioni a scapito delle persone e delle imprese. Siamo disponibili a collaborare, a discutere e rimboccarci le maniche ma serve chiarezza di intenti e serietà amministrativa perché Chioggia non può, e non deve, più aspettare”.

Musolino risponde al presidente di Save: «Marchi getta soltanto benzina sul fuoco»

VENEZIA - «Enrico Marchi ha espresso chiaramente la sua opinione, peccato che si basi su preconcetti e sull'intenzione, apparentemente e con obiettivi poco chiari, di gettare benzina sul fuoco circa una situazione dibattuta da troppo tempo e che finalmente sta trovando soluzione». Così il presidente del porto di Venezia Pino Musolino ha replicato al presidente di Save, Enrico Marchi, in merito alle dichiarazioni sul futuro della crocieristica a Venezia.

«Non è accettabile che dopo oltre cinque anni di at-

tese dal Decreto Clini-Passera, di dibattiti e mancate decisioni sulla crocieristica a Venezia - afferma Musolino - si punti il dito verso chi, in pochi mesi, è riuscito a far riunire il Comitato perché si indicasse un percorso chiaro e condiviso. Un percorso che guarda al mercato e che tutela anche la Marittima». «Alla domanda di Marchi su quanto tempo ci vorrà? Rispondo che servirà il tempo necessario, secondo le procedure e le norme dell'ordinamento - replica -.

(continua in ultima pagina)

Musolino risponde

pi progetti sono stati tracciati sulla carta e si sono poi dissolti, troppe illusioni sono state nel passato date al comparto della crocieristica, alle imprese dell'indotto e ai lavoratori con il solo risultato di creare false aspettative e dibattiti sterili».

L'Autorità di Sistema portuale «sta predisponendo i progetti sia per la manutenzione del canale Vittorio Emanuele, che sarà sottoposto alla verifica di assoggettabilità alla procedura di "Via", sia per il nuovo terminal di Marghera sul quale - è bene chiarirlo - si terrà conto di tutti i contributi progettuali esistenti senza averne sposato nessuno, si terrà conto della proprietà delle aree senza attuare speculazioni, si

terrà conto della sua realizzazione senza limitare gli altri traffici portuali, perché come obiettivo ultimo abbiamo chiaramente la massimizzazione dell'interesse collettivo».

Per Musolino, «si terrà conto di tutto, di ogni aspetto ambientale, sociale e non ultimo anche economico, ne sia pur certo Marchi. Tutte rassicurazioni certamente non necessarie ma che speriamo possano essere utili per non dare adito a ulteriori e inutili accuse strumentali».

Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha commentato le dichiarazioni di Marchi sulla vicenda delle grandi navi. «Resto amico di Marchi, che avrà tempo e modo di spiegarsi meglio. Ha in parte ragione, in parte ha messo le mani avanti, ma l'importante è che ci sia spirito collaborativo». «Marchi - ha proseguito il sindaco - ha risposto all'intervento del presi-

dente **Luigi Brugnaro** soffermandosi su un punto non chiaro. Ma Musolino non ha detto di aver "assunto" il progetto di D'Agostino, bensì si è solo riferito a un progetto "di quel tipo". Anche perché il progetto di D'Agostino, di per sé, non sta in piedi. Ed è un bene che Marchi intervenga a puntolare, anche se credo che le cose si sistemeranno una volta che saranno chiarite».

Riguardo alle grandi navi, il sindaco ha ribadito: «abbiamo fatto un Comitato molto chiaro, nel cui verbale si parla chiaramente della centralità della Marittima. Dimensioni delle navi, come e quando si realizzerà la soluzione alternativa spetta alle autorità competenti. Per ora ci va però dato merito di aver sbloccato una situazione ferma da decenni. Poi è chiaro che le cose si fanno passo dopo passo».



Navi ormeggiate al terminal passeggeri di Venezia

Porto Genova: nel 2018 nuovi dragaggi

Emerse criticità sullo stato delle banchine



(ANSA) - GENOVA, 20 DIC - Entro la primavera del prossimo anno inizieranno nuovi dragaggi nel porto di Genova, mentre è stato avviato uno studio approfondito sullo stato delle banchine, le cui prime risultanze hanno evidenziato situazioni di criticità e richiesto interventi precauzionali su alcuni moli del terminal traghetti. "Dopo l'intervento del 2014, quando erano stati asportati dal fondale 2,5 milioni di metri cubi di sedimenti - ha spiegato, a margine del Comitato di gestione svoltosi oggi a Palazzo San Giorgio, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini - il porto ha nuovamente bisogno di dragaggi per migliorare l'accessibilità nautica e accogliere naviglio che necessita di un maggior pescaggio".

L'AdSP ha programmato un intervento di medio termine che contempla il dragaggio di circa 550.000 metri cubi di materiale da tutte le principali zone del porto, "ma, in base agli attuali vincoli di legge in tema di analisi dei materiali e individuazione dei siti di conferimento, tutto il procedimento richiederà come minimo 2 anni e mezzo".

Una tempistica che lo stesso Signorini ha definito "incompatibile con alcune situazioni di maggiore criticità", motivo per cui l'authority ha individuato un percorso diverso per gli interventi più urgenti: "In base a quanto previsto dall'ordinamento regionale è possibile dragare materiale e depositarlo, senza estrarlo dall'acqua, in sacche più profonde presenti sul fondale". Modalità che verrà utilizzata per rimuovere circa 50.000 mq di materiale dal porto storico e dal canale di Sampierdarena, con tempi molto più rapidi: "I fondi necessari sono stanziati nel bilancio 2018 ed è già stata avviata una gara per affidare l'appalto. Contiamo - ha concluso Signorini - di poter iniziare coi lavori tra marzo e aprile del prossimo anno".



Porti: a Genova record di container nel 2017

Superata la soglia di 2,6 milioni di teus

(ANSA) - GENOVA, 20 DIC - Nel 2017 il porto di Genova segnerà un nuovo record per quanto riguarda la movimentazione di container: a fine anno i volumi complessivi dovrebbero superare la soglia dei 2,6 milioni di teus, infrangendo il primato dello scorso anno, quando i contenitori movimentati erano arrivati appena al di sotto dei 2,3 milioni. La previsione è stata annunciata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. "E' un nuovo record assoluto per il porto, arrivato grazie ad un miglioramento del contesto economico generale, siamo stati anche fortunati". Nell'esprimere soddisfazione per il completamento dell'integrazione tra i porti di Genova e Savona, Signorini ha ribadito di ritenere "un fatto molto positivo l'interesse manifestato negli ultimi mesi da grandi operatori internazionali, sia fondi d'investimento che armatori e terminalisti, nei confronti del porto di Genova. Tutti i grandi player mondiali dello shipping in qualche modo sono interessati al nostro porto. Il ruolo dell'amministrazione è quello di creare le condizioni affinché l'interesse si trasformi in investimenti concreti, e per farlo dobbiamo essere più veloci nel dare le risposte che i privati ci chiedono. Esistono degli ostacoli oggettivi di natura burocratica, ma come ente dobbiamo fare tutto il possibile per rendere più efficienti e immediate le procedure".

Il porto

Container record nel 2017 Concessione della darsena quattro in corsa

FABRIZIO CERIGNALE

La notizia della previsione di un nuovo record per i container, ma anche la conclusione del progetto di integrazione tra Genova e Savona oltre ad alcune decisioni importanti. Quelle infrastrutturali, con l'avvio di un progetto di dragaggio che, nell'arco di tre anni dovrebbe risolvere le problematiche sia per il porto storico che per il canale di Sampierdarena, che da quello delle concessioni, con la proroga di altri tre mesi per la Darsena Nautica. E poi le difficoltà legate al lavoro portuale, con le difficili situazioni di Pietro Chiesa e Compagnia Unica. Sono stati molto numerosi i temi di discussione della conferenza stampa che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, e il segretario Generale, Marco Sanguinetti, hanno tenuto al termine del comitato di gestione. «Questo è stato un anno positivo per l'attuazione della riforma - ha spiegato il presidente - con Genova e Savona che hanno completato tutti gli atti. Resta ancora qualche problema di armonizzazione di regolamenti e condizioni operative, ma abbiamo ereditato due porti diversi, non puoi uniformare il funzionamento di un porto per decreto». Ma il 2017 è stato anche un anno sicu-

ramente positivo per i traffici con il record storico, con circa 2,8 milioni di container.

«Abbiamo visto l'interesse manifestato negli ultimi mesi dai grandi player mondiali nei confronti del porto di Genova. Sta avvenendo una rivoluzione sulle banchine - spiega - con mutamenti di controllo, famiglie storiche che lasciano, fondi che arrivano, ma questo è vero in tutto il mondo. Genova e Savona hanno una fortuna, sono oggetto di interesse sia per la loro storia che per la posizione geografica, che, però, deve essere cavalcata. Il ruolo dell'amministrazione e' quello di creare le condizioni affinché, l'interesse si trasformi in investimenti concreti». Per fare questo ha spiegato il presidente, bisogna essere più veloci e superare alcuni ostacoli di natura burocratica. E qui entriamo nelle "note dolenti" del bilancio. «Avrei voluto fare mille cose entro il 2017 - spiega Signorini - avrei voluto già pubblicare Ente Bacini, Torre Piloti, lo studio della Diga, avrei già voluto firmare la convenzione con Rfi per il ferro nel porto, ma siamo troppo lenti». E, ancora, il tema del lavoro sulle banchine portuali che vede, da un lato, la situazione della Culmve e dall'altra quella Compagnia Pietro Chiesa. E se per i "Carbonin" il segretario generale San-



Signorini
il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale
Paolo Signorini: Nel 2017 il porto di

Genova segnerà un nuovo record per quanto riguarda la movimentazione di container. A fine anno i volumi complessivi dovrebbero superare la soglia dei 2,6 milioni di teus, infrangendo il primato dello scorso anno

"Risultato arrivato grazie a un miglioramento del contesto economico generale, siamo stati anche fortunati"

guineri parla di due possibili ipotesi, l'assorbimento da parte di Compagnia Unica, oppure della società che gestisce il terminal Rinfisc, per la dialettica tra Culmve e terminalisti Signorini invita al dialogo. «Nessuno deve mettersi sull'aventuroso, ma tutti quanti devono fare la propria parte». Ma quella di ieri è stata una riunione operativa del Comitato, che ha avuto al centro temi di grande interesse, come quello del rinnovo per licenze plurenni, che erano in scadenza a fine anno, tra le quali la Darsena Nautica. Per adesso è stato deciso il rinnovo alla società "Saloni Nautici", a cui è stato prorogato l'affidamento fino al 31 marzo 2018. Ma tra le istanze, oltre a Uchia e Cantieri Amicosi aggiungono anche quella congiunta di Fiera di Genova e Porto Antico, e "Leghe Leggere Campanella". Infine l'Informativa sul dragaggio, tema fondamentale per garantire l'accessibilità al Porto di Genova. L'Autorità di Sistema ha, infatti, deciso di intervenire a "medio termine" nell'arco di tre anni, per liberare lo scalo di 55 mila m3 di materiali. «Quest'anno faremo i dragaggi più urgenti - ha concluso Signorini - in attesa di fare la gara per quelli di maggiore consistenza, che aggidicheremo con tempi più lunghi».

REPORTAGE DI FABRIZIO CERIGNALE

L'OBIETTIVO DEL COMUNE ANNUNCIATO DAL CONSIGLIERE DELEGATO MARESCA

«Genova, aiuti di Stato per il porto»

Convincere Bruxelles a concedere una deroga permetterà di realizzare la free zone

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Andremo a trattare con l'Unione europea per far sì che Genova rientri nel campo di applicazione degli aiuti di Stato», spiega Francesco Maresca, esperto di diritto portuale, membro della giunta del sindaco Marco Bucci come consigliere comunale delegato allo sviluppo delle attività marittime. L'obiettivo dell'intervento su Bruxelles, in coordinamento con il governo italiano, sarà quello di garantire gli strumenti giuridici per realizzare zone franche o zone economiche speciali (Zes) alle spalle e al servizio delle banchine genovesi. «Fra dicembre e gennaio - continua Maresca, intervenuto sul tema durante la presentazione del contest "Lo spirito del Conte" all'Università di Genova - ci incontreremo con il sindaco e le categorie interessate (Alce e Spediporto) per mettere a punto il programma».

Proprio Spediporto, l'associazione delle case di spedizione del porto di Genova, ha messo la realizzazione di una Zes integrata con lo scalo fra le proprie priorità già dall'assemblea annuale dello scorso. «Serve - aveva detto allora il presidente dell'associazione, Alessandro Pitto - una politica condivisa fra Stato, Regioni del Nord Ovest e Comuni che traguardi la creazione di un porto ad alta efficienza produttiva e di servizi, collegato sia nelle infrastrutture materiali che immateriali con i retroporti e le piattaforme informatiche nazionali e europee e in grado di attrarre investimenti e insediamenti produttivi grazie all'istituzione di una Zes che offra alle merci la possibilità di essere lavorate, finite, personalizzate e spedite al destinatario fi-

nale attraverso il ricorso a manodopera altamente qualificata e a processi di robotizzazione». Il Comune di Genova ha risposto all'appello e adesso vuole entrare nella fase operativa. «Lo strumento - afferma Francesco Maresca - potrebbe essere la zona franca portuale o la free trade zone, oggi chiamata Zes, che avrebbe un doppio vantaggio: sia incentivi fiscali che incoraggino le assunzioni sia altri tipi di benefici. A beneficiarne, con criterio non solo territoriale, ma di materia, sarebbero le aziende relative all'ambito portuale, anche quelle distribuite in città, come commercialisti e studi legali. Tra dicembre e gennaio faremo una serie di incontri con il sindaco, Marco Bucci, l'Associazione ligure commercio estero (Alce) e Spediporto. Il Comune si fa promotore di questa iniziativa, a prescindere dalle competenze. Coinvolgeremo il governo per andare a dire all'Unione europea che il porto di Genova, pur essendo in ripresa, è strategico, ma ha difficoltà a esprimere le sue potenzialità. L'Unione deve rendere Genova compatibile con gli aiuti di Stato in modo da permettere la creazione di una Zes. Chiederemo una deroga per poter rientrare nel campo di applicazione di questi aiuti. Dovranno riconoscere che Genova è sottoutilizzata rispetto al proprio bacino di utenza». Il delegato del sindaco ricorda che la città soffre una forte disoccupazione a causa della continua dismissione di attività, fra le ultime quella annunciata dei grandi magazzini della Rinascente, mentre il porto rappresenta una fonte di lavoro con 8 mila occupati diretti e più di 50 mila nell'indotto.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL PORTO CHIUDERÀ L'ANNO CON UN NUOVO RECORD NEL TRAFFICO CONTAINER

L'ottimismo degli operatori genovesi

Dagli agenti marittimi agli spedizionieri, le previsioni per il 2018 sono positive

Il momento è favorevole: «Perché tra il 2017 e il 2022 il traffico delle merci e delle merci in container ha una previsione di crescita del 5,6% e del 5% rispettivamente».

Alberto Banchemo, alla guida di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, spiega come i volumi «saranno supportati da progetti infrastrutturali come quello cinese, *Belt and road initiative*, l'*international North South transport corridor*, che interessa l'India, la Russia e l'Asia centrale, e il *Quality for infrastructure partnership* del Giappone». E Genova (con Savona) sono centrali in questo quadro: «Sono due realtà che i cinesi hanno messo sotto attenzione e lo dimostra la presenza di Cosco a Vado - spiega ancora Banchemo - Perché sono due porti polivalenti, che ospitano quasi tutte le attività dai passeggeri, alle rinfuse solide e liquide, nel quadro nazionale finalmente la nostra importanza è stata sottolineata anche da Piemonte e Lombardia, come loro porto, questo ha permesso di mettere il piede sull'acceleratore delle infrastrutture, perché la vera chiave del fu-



Una nave al Vte di Genova Pra

turo dei nostri scali sta nella connessione con l'interland». E proprio il porto di Genova chiude con un nuovo record storico di traffico container: «C'è una ripresa diffusa - analizza Alessandro Pitto, numero uno di Speditoporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - tira l'export e anche l'import è aumentato». Nel quadro positivo ci sono però due questioni che le maggiori associazioni di operatori genovesi

vorrebbero risolte. «C'è un problema relativo all'insufficienza degli spazi per ospitare i container vuoti ed è stato sollevato questo autunno da un paio di compagnie associate, dopo un periodo particolarmente congestionato dovuto a uno sbilanciamento import-export - racconta Banchemo - Fino a qualche anno fa, i picchi di mercato erano abbastanza standard, ma oggi, alle condizioni attuali, facciamo fatica a fare

previsioni attendibili e Genova ha il numero di aree per garantire un buon supporto all'import-export in condizioni che possiamo definire normali, ma non in condizioni straordinarie. Quello che si conosce poco è che la logistica dei vuoti è strutturale rispetto allo sviluppo dei traffici. Accogliamo con entusiasmo i progetti del presidente Signorini di portare il nostro scalo a 3,5 milioni di teu, ma bisogna essere consapevoli che per arrivare a questi numeri occorrono delle infrastrutture di "corredo" essenziali, come le aree protette lo stoccaggio dei vuoti».

L'altro tema è incentrato sulla natura delle **Authority**. «Trasformarle in Spa come chiede anche il presidente di Genova e Savona Paolo Signorini, potrebbe rendere più efficiente e snello il processo decisionale - spiega Pitto - Ma a legge invariata, con questa riforma, non credo sarà possibile attuare la trasformazione». Anche per Pitto il tema della coesione tra operatori riveste un ruolo centrale: «Perché così potremmo "vendere" meglio il nostro sistema portuale, attirando più investimenti».

Genova al centro della rivoluzione mondiale

Signorini: «Il ciclone si sta muovendo, ma l'interesse di gruppi di dimensioni globali c'è già»

Genova è al centro di una rivoluzione mondiale che è appena agli inizi. «È un ciclone che si muove con tempi medio-lunghi» spiega Paolo Emilio Signorini, da un anno esatto alla guida degli scali del capoluogo ligure e di Savona. Gli occhi dei grandi si sono posati sul porto della Lanterna e «c'è grande interesse: sono gruppi di dimensioni globali che hanno dimostrato interesse forte per le nostre banchine. Sono queste opportunità che hanno guidato le missioni in Asia, con la consapevolezza che Genova sta diventando centrale sul mercato globale. Ma non arriva tutto subito». Ecco la rivoluzione lenta che potrebbe proiettare il capoluogo ai vertici della portualità.

«Il record di traffico di quest'anno è certo merito di tutto il cluster genovese, ma è la prospettiva futura che vorrei ci guidasse nel nostro lavoro: non è un caso che il vice premier cinese venga in visita a Genova. E quando sbarca, non è una coincidenza che voglia vedere il porto. Però

non sarà tutto e subito. Le logiche di investimenti di questi grandissimi gruppi mondiali, si poggiano sulle certezze che dobbiamo garantire loro».

La geografia del porto potrebbe così cambiare radicalmente e la rivoluzione sbarcare sulle banchine. «Estate parati» dice Signorini ai suoi: «Mentre cerchiamo di agganciare i grandi player, dobbiamo compiere tutto quello che è necessario per facilitare l'operazione». Significa che è necessario completare le opere del piano triennale: «Quando parlo con i manager che guidano i grandi gruppi armatoriali e terminalistici, mi chiedono se potranno contare su tempi certi per la realizzazione della nuova diga; mi interrogano su quando saranno disponibili i binari nella zona del terminal di Bettolo; vogliono sapere con certezza quando completeremo il piano». Questo è il livello concreto delle domande dei potenziali investitori. Poi c'è quello culturale: «Perché sono anche interessati a co-

noscere il livello di litigiosità che potrebbero trovare sul territorio - dice Signorini - Mi spiego: se ogni atto della pubblica amministrazione suscita un vespaio tra gli attuali operatori, l'investitore estero si spaventa. Viene così convinto che non ci sia il clima giusto per sbarcare a Genova. Qui non si tratta di legittime rimostranze a provvedimenti che si vogliono avvertire: è più un clima da guerra continua. E lo voglio dire chiaramente: così non ci sono stati e non ci saranno vincitori». Il capitolo sulle concessioni è solo uno dei tanti nel libro della litigiosità genovese: «Su questo abbiamo lavorato molto, dobbiamo fornire un quadro concessorio chiaro. È fondamentale per ottenere gli investimenti dei privati, di quelli che già ci sono e di quelli che potrebbero arrivare». Il terreno perché arrivino i grandi player va preparato anche sulle infrastrutture immateriali: «Abbiamo un vantaggio: siamo stati i primi a sviluppare e utilizzare il Port commu-

nity system. Per gli operatori c'è stato un vantaggio immediato e dobbiamo proseguire su questa strada. Intendo spronare l'Authority su questi temi, chiederò ai privati sforzi maggiori. Perché dobbiamo diventare un porto 2.0, in grado di stare sul mercato e accelerare la rivoluzione».

L'orizzonte del porto non è solo ad Est. «Sono stato in Svizzera recentemente. C'è grande interesse per i porti liguri e per Genova in particolare» racconta Signorini. «Li sono stati fatti tanti investimenti per togliere i camion dalle strade e incentivare l'utilizzo della ferrovia merci. Ora che gli incentivi stanno progressivamente calando, gli operatori cercano i volumi per rendere quegli asset sostenibili economicamente». Significa che Genova è l'interlocutore naturale e che forse potrebbe non essere più la vittima dello strapotere del Nord che «ruba» ogni anno 600 mila teu agli scali liguri, ma potrebbe diventare alleata degli svizzeri per aumentare il traffico. E anche questa sarebbe una rivoluzione.

www.themediatelegraph.it

LO SCALO LIGURE, FRA I LEADER IN EUROPA, NEL MIRINO DI COLOSSI INTERNAZIONALI



La nave ro-ro Jolly Cristallo fotografata al terminal Messina, nel bacino sampierdarenese del porto di Genova

INFO TELEGRAPH

IL "PORTO D'ITALIA" SI CONFERMA UN POLO DI ECCELLENZA INTERNAZIONALE

Genova-Savona, i passeggeri sorridono

Mercato in sofferenza, ma il 2018 sarà l'anno della svolta. È il merito non sarà solo delle crociere

GENOVA. L'avvio nel 2017 della linea Grimaldi da Savona a Tangeri, via Barcellona, ha rappresentato una delle principali novità dell'anno nel settore passeggeri del mar Ligure occidentale. Gli oltre 59 mila viaggiatori trasportati stanno permettendo al settore passeggeri del porto di Savona di chiudere l'anno in crescita, nonostante il calo registrato da crociere e altri traghetti. La compagnia Grimaldi ha inoltre rafforzato la propria presenza nello scalo acquistando il terminal in cui scalanano le proprie navi, ossia il Savona terminal auto. I passeggeri di Grimaldi non bastano comunque finora a bilanciare i dati dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, visto che anche a Genova i numeri di crociere e traghetti sono in calo. Nei primi sette mesi fino a luglio 2017, nel terminal genovese di Stazioni Marittime i passeggeri sono stati 1.452.754, ossia il 4,0 per cento in meno rispetto allo stesso periodo del 2016. Sostanzialmente stabili quelli dei traghetti (979.974, -0,6 per cento) e in netto calo i crocieristi (472.780, -10,5 per cento) sulla scia di un ridimensionamento che ha riguardato quest'anno l'intero settore crocieristico nazionale.

un'inversione di tendenza è prevista già dal 2018. A Savona i passeggeri sono distribuiti su tre terminal. I dati dell'Autorità di sistema portuale sono aggiornati fino a settembre. Nei primi nove mesi dell'anno i crocieristi del terminal Costa sono stati 610.155 (-3,87 per cento rispetto allo stesso periodo del 2016), mentre i passeggeri dei traghetti che hanno utilizzato il terminal Forship sono stati 304.154 (-4,83 per cento).

A questi si aggiungono quest'anno i passeggeri di Savona terminal auto, che nel 2016 erano poco più di tremila e che con la nuova linea di Grimaldi sono saliti nei primi nove mesi di quest'anno a 59.897.

Di conseguenza fra gennaio e settembre i passeggeri transitati a Savona sono stati 974.206 (+1,72 per cento). Sul fronte traghetti, Raoul Zanelli Bono, direttore commerciale di Corsica Sardinia Elba Ferries, afferma: «Per quanto riguarda il traffico nel 2017 sono stati registrati 326 mila passeggeri al 30 novembre. Per il 2018 è confermata la programmazione 2017, con la stessa offerta di posti, anche dal porto di Savona-Vado Ligure. Circa 670 viaggi programmati fino al 30 settembre

2018, con navi di tipologia Cruise Ferries e Mega Express».

Sul fronte delle crociere, le proiezioni per il 2018 della società Risposte Turismo sono positive (Savona +12,6 per cento, Genova +0,5 per cento), ma i dati forniti direttamente dai terminalisti sono anche più ottimisti. «Prevediamo - spiega Edoardo Monzani, direttore generale del terminal Stazioni Marittime di Genova - una stagione positiva. Dobbiamo sistemare le banchine e ripartiamo. I passeggeri delle navi da crociera saranno 998.500, il 5 per cento in più rispetto al 2017. Quelli dei traghetti saliranno a 2.031.000 (+3 per cento)». La novità principale della stagione genovese sarà l'arrivo della "Msc Seaview", la seconda unità di classe Seaside della compagnia Msc che sarà consegnata la prossima primavera. Per il resto, nel porto di Genova non si prevedono cambiamenti significativi, sia nelle crociere sia nei traghetti, confermando compagnie e servizi già visti nel 2017.

Per Savona, a fare il punto è Roberto Ferrarini, vice presidente terminal & port management di Costa: «Nel 2017 le navi Costa hanno generato a Savona un traffico di circa 900 mila crocieristi,

tra imbarchi, sbarchi e transiti, con 190 scali. Nel 2018 prevediamo un lieve aumento degli scali al Palacrociere, che saliranno a 197 con conseguente crescita anche del totale ospiti, anche grazie al ritorno di "Costa Victoria" a partire da marzo e ad alcuni scali della "Thompson Dream". Savona si confermerà quindi il porto principale di Costa Crociere anche per il prossimo anno. La nostra intenzione è quella di proseguire nel percorso di collaborazione portato avanti in questi anni con le istituzioni locali, che ha avuto un ulteriore impulso con la firma dell'accordo per lo sviluppo sostenibile delle crociere a Savona, insieme a Comune e **Autorità portuale**. Crediamo che questa collaborazione abbia dato ottimi risultati, facendo di Savona una vera e propria eccellenza nel settore. Abbiamo grandi progetti per il futuro, a cominciare dall'arrivo a fine 2019 di "Costa Smeralda", la nostra nuova nave alimentata a gnl, che sarà posizionata proprio nel Mediterraneo occidentale: un'altra grande occasione di crescita e innovazione che porto e città non possono lasciarsi sfuggire».

www.themeditelegraph.com

PORTO E CITTÀ NON SIANO ESTRANEI

Aldo Lampari

Dai referendum in Veneto e Lombardia, l'unico dato certo che è emerso è che esiste autonomia ed autonomia. Guardiamo la Liguria, andando esclusivamente in soldoni. Nella graduatoria del federalismo fiscale occupa uno degli ultimi posti in Italia.

pagina XI

Commento

LA CITTÀ DEVE SOSTENERE IL PORTO

Aldo Lampari

Dai referendum in Veneto e Lombardia, l'unico dato certo che è emerso è che esiste autonomia ed autonomia. Guardiamo la Liguria, andando esclusivamente in soldoni. Nella graduatoria del federalismo fiscale occupa uno degli ultimi posti in Italia (ogni cittadino riceve ogni anno dal "centro" poco più di 1100 euro più di quel che versa) nel caso in cui tutte le tasse portuali rimanessero in Liguria, la situazione si capovolgerebbe: ogni ligure potrebbe "vantare" un credito di 975 euro versati in più rispetto a quanto ricevuto. Uno studio dell'Università Bocconi del marzo 2007 annunciava che i porti Liguri "rendevano" allo Stato italiano circa 4-5 miliardi di euro all'anno di "tasse portuali", nella più ampia accezione. Oggi quei miliardi sono circa 6. Però nel gioco del federalismo fiscale, a questo super introito farebbe inevitabilmente seguito un taglio di pari importo in provvidenze dal Centro. La solidarietà fra Regioni di cui oggi la Liguria beneficia - pernarrebbe a favore di altre Regioni. La demanialità delle aree portuali sussiste ed il porto di Genova "lavora" per transiti da e per tutte le Regioni d'Italia e per conto di tutte queste "drena" imposte. Quindi, se di autonomia (e sarebbe l'unica davvero utile) dei porti si può parlare, questa è quella economica nella gestione degli scali. Le imposte vadano dove devono. I porti, e quello di Genova in particolare in Italia. Ormai vivono in simbiosi anche con l'economia che li circonda. Dice Ilaria Delponte, nella sua puntuale pubblicazione "Evoluzione degli spazi portuali e strumenti di pianificazione (Aracne Editrice)" che: "Ciò che suscita l'interesse maggiore osservando uno scalo non è solo la sua natura tecnica. Quanto piuttosto lo studio della variabilità dei rapporti che esso instaura con le realtà insediative attraversate. Una variabilità che può es-

sere interpretata rispetto a molteplici declinazioni formali. Agli spazi della connessione infrastrutturale frequentemente si associano un pluralità di elementi interagenti, che possono essere raggruppati approssimativamente in due principali famiglie: quelli direttamente coinvolti nei cicli trasportistici che fanno capo al porto (inteso come nodo di transito e trasbordo di merci e persone) e quelli apparentemente estranei al funzionamento interno delle reti tecniche ma ad esse associati per ragioni di accessibilità, prossimità, contiguità". La visione aperta della Delponte, centra il vero concetto di autonomia, ovvero autonomia organizzativa sostenuta da capacità finanziaria dei porti, per consentire all'autorità che li guida di poter essere centro di crescita a tutto tondo per il territorio che li ricomprende. Richiamando investimenti. La crescita ha un ovvio bisogno di investimenti. E Genova, in materia, si muove. Leggendo lo studio "Impatto economico sociale del porto di Genova", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria e l'8,3% per l'occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. Infatti, riprendendo come fonte l'analisi in merito [dell'autorità portuale di Genova](#), la stampa specializzata dice che: "In vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese del terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milio-

ni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container". E gli investimenti pubblici? Ci sono, certo, ma sono sempre pochi e lunghi ad arrivare. Altrove non è così. Nel nord Europa sul porto si investe molto e con continuità. Perché il rapporto tra città portuali e società civile locale è fortissimo. E sotto la Lanterna? Qui c'è scollamento e disaffezione. Un po' come accade per il Parlamento e la politica. A Genova, attorno al porto, si respira, da parte della gente comune, una via di mezzo tra l'irricoscenza ed il disconoscimento. E soprattutto, quando si parla di porto, lo si fa al passato. Solo di rado al presente, quasi mai al futuro. E spesso con disinteresse. Tanti, troppi genovesi il porto non lo conoscono, non lo capiscono e forse si fa troppo poco per farlo conoscere e capire. Molti cittadini non ne comprendono il funzionamento, non sanno chi lo guida, non ne intuiscono le possibilità che avrebbe di rivoltare come un guanto l'economia del territorio. Per troppi lo scalo è un insieme di costruzioni sul fronte del mare. Solo gli anziani ricordano gli anni Cinquanta e Sessanta quando dentro ed attorno alle banchine era un formicolare di attività, giorno e notte. Oggi il porto è uno sconosciuto in casa propria. Altrove non è così. Il comprensorio di Anversa produce da solo il 19% del Pil belga. Troppo per far sì che non si debba sostenerne ad ogni costo la posizione economica, quella portuale in primis. E la popolazione lo sa, e partecipa alla ventura del proprio scalo. Niente si muove nel comprensorio che non abbia ritorni per le banchine.

“
La filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54mila unità lavoro
”

“
A Genova, attorno al porto, si respira da parte della gente comune, una via di mezzo tra l'irricoscenza ed il disconoscimento. E soprattutto, quando si parla di porto, lo si fa al passato
”

Il Secolo XIX

L'ANNUNCIO DELL'AUTORITY SANGUINERI: «LA PIETRO CHIESA? PROBABILMENTE SPARIRÀ»

Genova, più spazio per Msc al terminal Vte

La compagnia ginevrina aumenta la presenza a Pra'. Quattro domande per la gestione della Darsena

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Msc aumenterà la propria presenza al terminal Vte di Genova. Le navi del gruppo con sede a Ginevra, che già scalano le banchine gestite dal gruppo Psa, entro il primo semestre del 2018 potranno contare su più spazi a disposizione in quello che è oggi il principale terminal contenitori del porto ligure.

La novità è emersa ieri, durante la conferenza di fine anno dell'Authority di Genova-Savona, alla quale hanno partecipato il presidente Paolo Emilio Signorini e il segretario generale di Palazzo San Giorgio, Marco Sanguineri. A disposizione di Msc saranno messi altri 200 metri rettilinei di banchina, verso Ponente, al momento inutilizzati e dove saranno posizionate alcune gru "Pacoco". «L'area - ha spiegato al Secolo XIX/The MediTelegraph il pre-

sidente Signorini - dovrà essere adeguata prima di poter ricevere navi portacontainer». «Il progetto - ha aggiunto - rientra nell'intenzione di Msc di incrementare la propria presenza nel porto di Genova in attesa che anche Bettolo diventi operativo».

Darsena, quattro domande
Aumenta il numero di pre-

tendenti per la gestione della Darsena nautica di Genova. La struttura oggi è nelle mani de "I Saloni Nautici", società al 100% di Ucina. La concessione è stata prorogata da Palazzo San Giorgio fino a marzo 2018, anche se per l'area sono già arrivate da inizio mese due richieste di affidamento: una della stessa Ucina e l'altra del cantiere genovese Amico & Co. A queste si sono aggiunte, negli ultimi giorni, altre due istanze avanzate da Leghe Leggere Campanella e da Fiera di Genova assieme alla società Porto Antico. L'area si estende su una superficie di 92.850 metri quadrati, di cui 21.450 di spazi coperti,

62.338 di specchio acqueo e 6.900 di pontili galleggianti, le stesse superfici dove trovano spazio le barche durante il periodo di svolgimento del Salone Nautico di Genova.

Pietro Chiesa, titoli di coda
«La Pietro Chiesa probabilmente sparirà». Lo ha annunciato ieri Marco Sanguineri, segretario generale

dell'Authority di Genova-Savona. Ci sono solo «due ipotesi sul tavolo che riguardano il futuro della compagnia genovese: i dipendenti della Pietro Chiesa saranno assorbiti dalla Culmv oppure dalla società che gestisce il terminal Rinfuse», ha aggiunto il segretario di Palazzo San Giorgio. «Non abbiamo mai detto che dobbiamo esistere in eterno - ha risposto Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa - ma considero quella del segretario generale una battuta del tutto fuori luogo. Non è infatti l'Authority che deve decidere quale sarà il nostro destino».

www.themeditelegraph.it



La Msc Istanbul nel porto di Pra' (Genova)

DAI PASSEGGERI AI CONTAINER. L'OBIETTIVO È DIVENTARE UN PUNTO DI RIFERIMENTO PRIMARIO NEL MEDITERRANEO

Savona-Vado Ligure, l'orgoglio ponentino

Berta (Confindustria): «La macchina operativa dell'Authority sta funzionando»

Gli industriali savonesi promuovono l'assetto organizzativo della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale a più di un anno dall'unificazione del porto con lo scalo genovese, proprio come previsto dalla riforma voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

«Dopo un periodo iniziale dove si sono registrate alcune difficoltà - spiega Alessandro Berta, direttore generale di Confindustria Savona e membro del tavolo di partenariato dell'Authority - oggi le cose stanno andando per il verso giusto e l'intera macchina operativa della nuova Autorità portuale funziona correttamente. Tutto questo - oltre che per Genova - è certamente un bene per Savona, considerato nella nuova organizzazione "scalo satellite" rispetto al capoluogo ligure». Secondo il direttore degli industriali, per il porto di Savona si chiude dunque un anno più che positivo. «I traffici stanno registrando buoni numeri - commenta - e attendiamo per i prossimi mesi l'entrata in funzione della piattaforma contenitori di Vado Ligure».

«Savona - prosegue Berta -

ha dimostrato ormai di essere uno scalo completo e così dovrà continuare a fare anche in futuro, concentrando il proprio business non solo sui container ma anche su tutte le altre tipologie di merci, senza ovviamente trascurare il business passeggeri, sia per quanto riguarda i traghetti che le navi da crociera. Grandi vantaggi per lo scalo della nostra città potranno arrivare anche dal recente ingresso del gruppo Grimaldi nel Terminal Auto attraverso l'acquisizione della società Marittima Spedizioni, agenzia attiva a Savona dal 1973. Con una potenzialità di traffico annuo di 250 mila veicoli, il terminal è uno dei punti privilegiati di import ed export in tutto il Nord Italia e si propone come hub nel Mediterraneo per le Autostrade del Mare».

La più importante novità che dal 2019 interesserà il porto di Savona sarà, in ogni caso, l'entrata in funzione della nuova piattaforma di Apm Terminals. Il terminal - che a regime impiegherà 500 persone - potrà movimentare fino a 1,1 milioni di teu l'anno con 26 movimenti per gru l'ora e fondali da 16 a 23 metri. Il mercato per cui il ter-

минаl di Vado nasce è quello delle mega-portacontainer che progressivamente stanno entrando in servizio sulle principali rotte del mondo e che presto i maggiori armatori globali cominceranno a immettere sul Mar Mediterraneo. Tuttavia, la struttura non sarà focalizzata solo su questo segmento di mercato: la presenza di Cosco al 40%, infatti, apre alla possibilità di operare nel project cargo.

«Il 2017 - dichiara Paolo Cornetto, managing director di Apm Terminals - è stato per la nostra società un anno molto importante perchè ha significato la definitiva chiusura del complesso iter amministrativo del progetto della piattaforma di Vado Ligure: ad agosto, infatti, è stata approvata la variante progettuale relativa alle modifiche della modalità di costruzione, da "impalato" a "terrapieno"». «In precedenza - sottolinea Cornetto - erano state già ottenute tutte le autorizzazioni necessarie ed i procedimenti legali di opposizione al progetto si sono conclusi tutti a nostro favore». «La costruzione della piattaforma - prosegue - sta andando avanti bene visto che siamo oggi al 54% del completamento dei

lavori. Altri segnali che confermano la validità del progetto e la sua valenza per il territorio sono il fatto che, dopo anni di stop, da Vado sono ripartiti i primi treni merci e che stiamo procedendo sia con nuove assunzioni che con la formazione di personale che poi entrerà in azienda».

«Fino al 12 gennaio 2018 - chiude Cornetto - è poi aperto un bando con Isforecoop per la formazione di 40 disoccupati con la qualifica di "operatore di terminal portuale" e ci siamo impegnati ad assumerne almeno venti, anche se il loro numero potrebbe facilmente salire. Questi lavoratori andranno a operare sui nuovissimi "straddle carrier", le gru a cavaliere per la movimentazione orizzontale dei container che abbiamo acquistato e che sono arrivate a Vado circa un mese fa. Il bando è comunque parte di un programma di formazione più ampio, al termine del quale avremo assunto oltre sessanta disoccupati. A fine marzo 2018, infine, arriveranno anche le prime gru: la realizzazione della piattaforma di Vado procede e stiamo lavorando per vedere le prime navi nella primavera del 2019».



L'Avvisatore Marittimo

Gli investimenti

VADO, ACCORDO SULLA VIABILITÀ DELLA PIATTAFORMA CONTAINER

GENOVA. Vale circa 350 milioni in investimenti pubblici con interventi a livello infrastrutturale, viabilistico per mitigazione di impatto ambientale, waterfront, messa in sicurezza dei ril e dell'erosione costiera, l'accordo di programma sottoscritto tra Regione Liguria, Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure e Autostrada dei Fiori per la piattaforma multifunzionale Maersk di Vado Ligure. «Un documento - ha spiegato l'assessore regionale allo Sviluppo economico e ai Porti Edoardo Rixi - che fissa tempi certi, coperture finanziarie e un cronoprogramma delle opere accessorie per la piattaforma». Tra gli impegni, la realizzazione del casello di Bossarino e l'adeguamento per la messa in sicurezza della strada a scorrimento veloce Vado-Quiliano-Savona con un investimento di circa 40 milioni da parte di Autostrada dei Fiori e 74 milioni di euro di investimenti dell'Autorità di sistema portuale che serviranno a mitigare l'impatto dell'aumento dei traffici sui cittadini.

LA NUOVA PIATTAFORMA

Il terminal di Vado corre: prime navi nel 2019

«Lavori già completati al 54%»
L'opera tra le più attese in Italia

«La costruzione della piattaforma sta andando avanti bene, siamo al 54% del completamento dei lavori», spiega Paolo Cornetto, managing director di Apm Terminals a Savona-Vado. Accanto alle opere infrastrutturali per il nuovo terminal container di Vado Ligure (nella cui compagine Apm rappresenta il 50,1 per cento, Cosco shipping ports il 40 e Qingdao port international development il 9,9) vanno avanti anche gli acquisti di attrezzature, gru di banchina e non solo. «A novembre - afferma il manager - sono arrivati i primi dieci nuovissimi 'straddle carrier', le gru a cavaliere per la movimentazione orizzontale dei container che abbiamo acquistato, dopo un investimento importante: sono dieci, ma la flotta che prevediamo di utilizzare con la piattaforma a regime è di diciannove mezzi di questo tipo. Sono mezzi molto moderni, ad alimentazione mista, diesel/elettrica, cosa che fra l'altro ci consentirà di ridurre le emissioni, e per manovrarli stiamo assumendo operatori specializzati, e altri ne formeremo assumendo disoccupati. A fine marzo 2018 inoltre arriveranno an-

che le prime gru per il nuovo terminal, che partiranno dalla Cina proprio nei giorni attorno a Natale: insomma la realizzazione della piattaforma di Vado procede e stiamo lavorando per vedere l'arrivo delle prime navi nella primavera del 2019».

Mentre il terminal container, il più automatizzato fra quelli realizzati finora in Italia, si avvia a diventare operativo, nelle aree gestite da Apm ci sono già attività in corso, come quella del terminal reefer e il traffico intermodale. «Dopo anni di stop - ricorda Cornetto - da Vado sono ripartiti i primi treni merci, un segnale di attività importante e in linea col nostro obiettivo di movimentare via ferrovia almeno il 40% dei container».

Il terminal container di Vado Ligure è una delle sfide maggiori della portualità italiana degli ultimi anni. La piattaforma è stata contestata almeno su due fronti, entrambi i quali sostengono che l'opera non serve: i comitati di cittadini temono un peggioramento delle condizioni di vita a Vado, mentre molti operatori portuali genovesi considerano che il terminal non genererà nuovo traffico, ma

sottrarrà alle banchine della Lanterna. Apm invece sostiene che porterà a Savona circa un milione di teu a regime conquistando anche nuovi mercati, in Baviera, Svizzera, Austria e Francia. Per ottenere questo risultato la società terminalistica del gruppo danese punta sull'utilizzo della ferrovia. Da Savona partiranno treni lunghi 450 metri che collegheranno il terminal con gli interporti dell'Italia settentrionale. Lo scalo savonese diventerà uno di quelli con maggiore attività intermodale mare-ferrovia. L'obiettivo è il 40 per cento del traffico totale movimentato su treno, un dato paragonabile o superiore a quello degli scali che oggi in Italia hanno maggiore traffico ferroviario, ossia Trieste e La Spezia.

Un punto su cui il terminal si sta muovendo è quello dell'occupazione. Già oggi la piattaforma fa lavorare 142 persone per l'attività dell'ex terminal reefer, su un'area di 37 mila metri quadrati dove si muovono circa 600 mila pallet di frutta fresca all'anno, generando un traffico di 70 camion al giorno. In futuro, grazie anche alla presenza nella compagine societaria

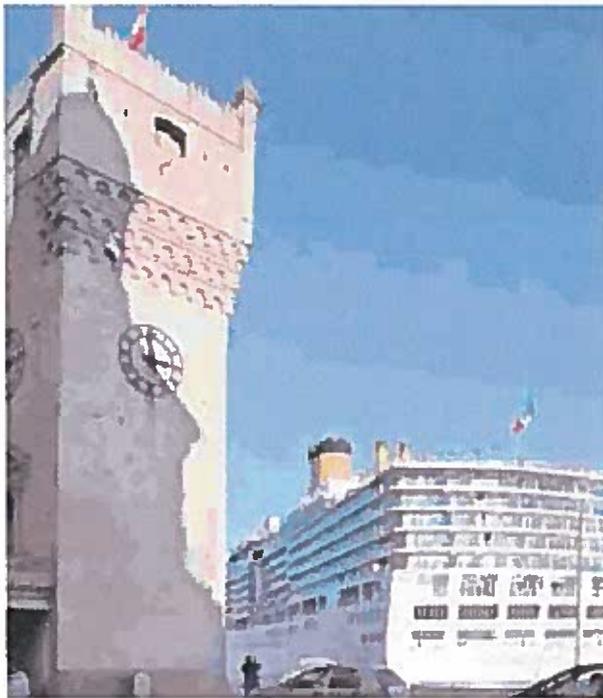
della cinese Cosco, verrà sviluppato, accanto al traffico principale dei container, quello dei carichi eccezionali. Il piano di assunzioni prevede, in aggiunta ai lavoratori del terminal reefer, 237 lavoratori in una prima fase, che saliranno a 309 con l'entrata in servizio del terminal, nel marzo 2019, per diventare quattrocento con la piattaforma a regime, dal 2020, quando sarà pienamente operativa la capacità di 1,1 milioni di teu. Nel quadro delle future assunzioni, il terminal si è impegnato ad assorbire almeno metà dei quaranta partecipanti al corso di formazione per operatori di terminal portuali, organizzato da Is for.coop che fa parte del programma di iniziative avviate dalla Regione Liguria nell'ambito del programma "Blue economy", le cui iscrizioni sono ancora aperte fino al prossimo 12 gennaio 2018. Il corso, gratuito e della durata di 600 ore, è rivolto a 40 disoccupati, giovani e adulti, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario.

GLI OPERATORI PROMUOVONO LA FUSIONE CON GENOVA VOLUTA DAL MINISTRO DEL RIO

E Savona mette da parte la diffidenza

GENOVA. «Molti operatori savonesi credevano che il porto, dopo l'unificazione, sarebbe diventato una specie di succursale di Genova. In questi mesi, anche grazie al nostro lavoro, siamo riusciti a dimostrare il contrario». Marco Sanguineri, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, traccia un bilancio di fine anno per lo scalo ligure e individua le priorità da affrontare nel 2018. «In questi ultimi dodici mesi - sottolinea Sanguineri - Savona ha fatto registrare numeri in crescita in quasi tutti i segmenti di traffico, sia merci che passeggeri. Questo è stato possibile anche grazie all'intervento dell'Authority che ha ascoltato le esigenze degli operatori e assecondato quello che sarà il nuovo assetto del porto nei prossimi anni».

Tra gli aspetti seguiti con maggiore attenzione da Palazzo San Giorgio c'è quello che riguarda l'aspetto relativo alla sicurezza. «Proprio nei giorni scorsi - spiega Sanguineri - ho partecipato al primo comitato in materia. Con le istituzioni locali abbiamo un ottimo rapporto e grazie anche a questa continua collaborazione, lungo tutto il litorale, sono state portate a termine opere di messa in sicurezza i cui can-



Crociere a Savona: un legame sempre più importante

tiere erano aperti da diverso tempo».

Tra i temi che interessano lo scalo savonese c'è anche quello relativo al lavoro in banchina, soprattutto in vista dell'entrata in funzione della nuova piattaforma container di Vado Ligure. «Ormai da diverso tempo - prosegue il segretario dell'Authority - il nostro ente sta

portando avanti un dialogo quasi quotidiano con i portuali della "Pippo Rebagliati". I numeri di fine anno che riguardano la compagnia sono piuttosto buoni e credo possano crescere ancora dopo l'avvio della piattaforma di Apm Terminals». «La "Rebagliati" - chiude - è una realtà che oggi funziona e garantisce un lavoro a circa due-

cento persone. Il motivo di questo successo è certamente dovuto al buon momento che stanno attraversando i traffici, nonostante le tariffe generali siano ancora piuttosto basse».

Tra le opere di potenziamento che interessano lo scalo di Savona c'è il potenziamento del Savona Terminal Auto. La scorsa estate, tra Savona Terminal Auto e l'Authority di Genova-Savona, è stato sottoscritto un accordo che prevede la realizzazione del nuovo parcheggio "multipiano" che ha l'obiettivo di integrare la struttura già in concessione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice. L'investimento per la costruzione del parcheggio a più piani - indispensabile per far fronte alla maggiore operatività richiesta a fronte dell'aumento dei traffici del settore ro-ro nel porto di Savona - è stato stimato in circa nove milioni di euro.

L'ultima novità, in ordine di tempo, che ha interessato proprio il terminal savonese è stato il lancio di un nuovo servizio diretto per il Messico per il trasporto di carichi rotabili, project cargo ed automobili con l'estensione della linea regolare operata da Grimaldi che collega il Mediterraneo al Nord America dal 2015.

LA COMMUNITY: «SERVE PIÙ CORAGGIO»

«Più certezza sui tempi delle opere»

L'appello degli operatori spezzini

LA SPEZIA. «Molti anni fa, sulla spinta di imprenditori illuminati, La Spezia lanciò e affermò una formula tutta sua, una vera e propria via spezzina alla portualità moderna. E fu un successo fenomenale perché furono riscritte le regole del gioco talora anche correndo sulla lama del rasoio delle normative vigenti. Oggi dobbiamo trovare lo stesso coraggio, dichiarando guerra alla burocrazia che sta uccidendo il nostro porto». A lanciare il guanto di sfida, a nome della Community portuale della Spezia, è Andrea Fontana, presidente dell'Associazione Agenti Marittimi. «Se altrove i tempi della burocrazia - afferma Fontana - possono essere compatibili con i ritmi operativi e le aspettative di traffico, a La Spezia rischiano di diventare letali. È quindi necessario un nuovo patto per La Spezia, una vera e propria riscrittura delle regole del gioco». La proposta degli agenti marittimi prevede un impegno su due fronti: da un lato, gli operatori portuali, che si mettono in gioco per «assumersi responsabilità anche eccedenti il loro ruolo» e si impegnano «a seguire puntualmente tutte le fasi del progetto sollecitando e stimolando i vari passaggi anche con presenza fisica negli uffici dove le pratiche si incagliano»; dall'altro, «l'Autorità di Sistema Portuale che pone in cima all'agenda dei suoi impegni la previsione e la vigilanza sui



Il porto della Spezia

tempi certi, non sfiorabili o negoziabili fra l'approvazione dei progetti e l'avvio dei lavori di nuove opere». La proposta della Community è quella di fissare un termine massimo di sei mesi dall'approvazione all'apertura dei cantieri e, nel caso di uno sfioramento, prevedere un meccanismo silenzio-assenso, frutto del riconoscimento di una procedura di emergenza nell'interesse collettivo del porto e della città. In un quadro di riferimento nazionale in cui anche le norme contenute nella riforma perdono efficacia (è recente il caso dell'Imu sui porti) deve diventare un preciso dovere di tutti (operatori ma anche istituzioni) tutelare e proteggere l'interesse pubblico.

PER LA RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE

Nasce a Livorno Polo tecnologico

L'assessore alle Attività produttive Francesca Martini: Siamo di fronte a un passaggio cruciale per il futuro del sistema economico e industriale

LIVORNO - Sarà una cordata di imprese livornesi a curare lo studio di fattibilità per la realizzazione del nuovo Polo tecnologico di Livorno. La gara che si è conclusa nel giugno scorso è stata infatti vinta da un'Ati (associazione temporanea di imprese) coordinata da Simurg, che ha presentato un'offerta tecnica capace di cogliere la delicata e complessa sfida su cui si gioca il futuro economico e produttivo della città.

"Siamo di fronte a un passaggio cruciale. Se vogliamo che il Polo tecnologico diventi un centro d'eccellenza capace di dare la scossa al sistema economico e industriale della città - commenta l'assessore alle Attività produttive, Francesca Martini - questa prima fase di progettazione diventa fondamentale. Non si tratta infatti solo di porre le basi per la realizzazione del contenitore, ma soprattutto del contenuto. Occorre ridefinire un modello gestionale economico e finanziario di incubazione di impresa che superi le tante difficoltà e fallimenti di molti interventi realizzati in passato e sia in grado contestualmente di attrarre e individuare investitori e imprese di qualità, che sappiano cogliere le occasioni che Livorno offre."

Lo studio di fattibilità si articolerà in due fasi: Un percorso di ascol-



Francesca Martini

to, che prenderà il via il prossimo 25 gennaio e che sarà implementato nel mese di febbraio, finalizzato a coinvolgere gli operatori economici, a livello regionale, nazionale e internazionale, potenzialmente interessati ad investire a Livorno e a raccogliere idee progettuali e di investimento nei settori dell'economia dell'ambiente e del mare, del manifatturiero e tecnologie, della logistica e dell'industria creativa. Poi lo studio di fattibilità vero e proprio, attraverso il quale saranno valutate le condizioni di fattibilità tecnico-urbanistiche, economiche, finanziarie e gestionali necessarie

allo sviluppo del Polo.

"È necessario mettere insieme tutte le risorse, le menti e le passioni che animano questa città per creare un nuovo ecosistema di innovazione" - sottolinea Martini - "Individuarle, coinvolgerle e attivarle per costruire una visione condivisa del futuro. Ecco qual è la sfida che ci attende nei prossimi mesi."

L'idea che sta alla base del Polo tecnologico è facilmente riassumibile nella frase "Diversis Gentibus Una", espressione incisa sul tallero d'oro fatto coniare dal Granduca Ferdinando II nel 1655. L'intero progetto del Polo si basa infatti sul forte richiamo alle radici storiche dello sviluppo economico e sociale della città di Livorno e ai suoi valori di riferimento: l'apertura al mondo, l'unità nella diversità, la proiezione verso il futuro e l'innovazione.

Il Polo Tecnologico, il cui progetto è finanziato per 5.000.000 di Euro dalla Regione Toscana, è uno dei punti qualificanti del "Piano di Ricostruzione e Riqualificazione Industriale per l'area di crisi industriale complessa del polo produttivo ricompreso nel territorio dei comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo" sottoscritto al Ministero dello Sviluppo Economico il 20 dicembre 2016.

Livorno, nuova guida per il Terminal Darsena

Nuova guida per il Terminal Darsena Toscana (Tdt) di Livorno, il principale terminal container del porto toscano, che fa parte del Gruppo Investimenti Portuali (Gip), **controllato da Infracapital ed Infravia dallo scorso febbraio quando hanno acquisito il 95% della società.**

L'attuale amministratore delegato Luca Becce ha infatti deciso, per motivi personali, si legge in una nota della società, di lasciare l'incarico. La proprietà ha così deciso di nominare Marco Mignogna nuovo direttore generale di Tdt, il quale riferirà direttamente all'amministratore delegato di Gip, Giulio Schenone.

Mignogna, 53 anni, ha iniziato la sua carriera professionale nel 1992 in Voltri Terminal Europa (Vte), nel 1995 è entrato a far parte del Gruppo Contship Italia ricoprendo incarichi a La Spezia, Gioia Tauro e Livorno e dal 2009 ad oggi è stato presidente del terminal Eurogate Tanger, in Marocco.

«Luca Becce - commenta Schenone - è stato con noi dal 2006 in Sech prima e dal 2013 come amministratore delegato di Tdt, ed è una parte integrante della nostra 'famiglia'. Comprendo le motivazioni che hanno portato a questa sua scelta, ma sono felice che continui a fare parte della nostra squadra. Al contempo, sono contento del 'ritorno a casa' di Marco Mignogna che sicuramente ci potrà dare un significativo contributo di esperienza e al quale porgo i migliori auguri».



L'AD DI GIP: «LIVORNO, DA SOLI PER LA DARSENA EUROPA»

«Sul terminal Bettolo acceleriamo, ma sarà pronto nel 2021»

Schenone: «Previsione realistica di apertura»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Un anno nell'ufficio che fu del manager di Luigi Negri, con quella riga di ampie finestre da cui si vedono la nuova ruota panoramica negli spazi del Porto Antico e una nave, piccola, che sta scaricando al terminal. «Ieri a Voltri è arrivata una 17 mila teu, noi qui ne abbiamo una 1.700 teu».

Giulio Schenone scherza: sa che «una nave non fa primavera»: «Quest'anno le previsioni di chiusura del Sech sono di aumento. Arriveremo a 312 mila teu e anche per Livorno il 2017 sarà un anno positivo, con un traffico stabile sui 530 mila teu». Il manager genovese di Gip festeggia un anno esatto dall'ingresso dei fondi (Infravia e Infracapital) nella proprietà, con l'addio di Luigi Negri alla plancia di comando. In 365 giorni molto è cambiato. E altre cose stanno accadendo,



Giulio Schenone

come racconta Schenone. **Arriva un nuovo manager per il Tdt di Livorno?**

«Sì, continuiamo a strutturarci. Becca (il direttore generale del terminal livornese, ndr) fa un passo indietro per motivi personali. Rimane nella famiglia, nel consiglio di Tdt, ci darà una mano con il progetto della Darsena Europa e potrà occuparsi di Assiterminal. Al suo posto arriva Marco Mignogna: per lui è un ritorno a casa, a Livorno, dopo gli anni spesi a Tangeri nel terminal di Eurogate».

A proposito: la Darsena Europa vi interessa sempre?

«Certo, è un fattore di continuità aziendale. Vogliamo avere noi il pallino del gioco e seguendo questo ragionamento, parteciperemo da soli alla gara».

Senza Msc?

«Noi siamo convinti di avere le spalle larghe. Se nel percorso qualcuno dimostrerà interesse, ne discuteremo».

Ma sarete concorrenti nella stessa gara?

«Non era obbligatorio andare insieme. E non sono preoccupato. Abbiamo rispetto per tutti, ma siamo un gruppo robusto. Tanto per capirci: a Livorno la concessione scade nel 2031. Siamo in condizione di estrema tranquillità».

E l'idea del "consorzio" con Msc?

«Non dobbiamo andare insieme ovunque...era un'idea della vecchia gestione. Da quel giorno però ne è passata di acqua sotto i ponti e abbiamo fatto la nostra scelta».

Qui a Genova con Msc siete soci: lo sviluppo di Bettolo come sta andando?

«Bene i rapporti con Ginevra sono ottimi. Stiamo ancora



Porti: l'Ue finanzia il progetto Civitavecchia-Barcellona

Obiettivo integrazione delle due catene logistiche

(ANSA) - GENOVA, 20 DIC - La Commissione Europea punta sulle potenzialità dei porti di Civitavecchia e di Barcellona e assegna il co-finanziamento del progetto "BClink: MOS for the future", per l'integrazione delle catene logistiche dei due porti nell'ambito delle Autostrade del Mare.

Il progetto, per un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro, sarà co-finanziato all'interno della call CEF (Connecting Europe Facilities) Transport "Blending" del 2017, l'unico sovvenzionato dall'UE nella priorità delle Autostrade del Mare, con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia.

Il progetto dell'AdSP è stato selezionato per aver saputo evidenziare il valore aggiunto europeo grazie a servizi e azioni a sostegno della mobilità di persone e merci e ad attività volte a migliorare le prestazioni ambientali.

"Questo progetto, che rafforza ulteriormente la congiunzione di Civitavecchia e Barcellona e incrementerà i traffici di merci e passeggeri, è un successo dell'intero sistema regionale e per questo ringrazio la Commissione europea, il Ministro Graziano Delrio e il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti che ha sostenuto con convinzione in sede UE l'importanza del nostro progetto" - ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, durante la conferenza stampa che si è svolta oggi a Roma presso la sede di Confitarma.

Il progetto "BClink: MOS for the future" si articola in due fasi. La prima, da gennaio 2018 a dicembre 2019 per un valore totale di € 7.122.962, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell'ottica di separare i traffici marittimi e ridurre la congestione. La seconda fase, che partirà nel gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021, per un totale di € 14.000.000, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare. "Il finanziamento accordato - ha sottolineato ancora il presidente di Majo - contribuirà a rafforzare la nostra proposta per l'istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell'UE e che, attraverso l'accordo di collaborazione appena siglato con l'AdSP del Mar Adriatico Centrale, possa connettere Spagna ed Europa dell'Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell'Adriatico".

COMMISSIONE EUROPEA: PROGETTO DA 21 MLN DI EURO PER I PORTI DI CIVITAVECCHIA-BARCELLONA



Civitavecchia, 20 dicembre 2017- La Commissione Europea punta sulle potenzialità dei porti di Civitavecchia e di Barcellona assegnando il co-finanziamento del progetto "BClink: MOS for the future" che prevede di integrare le catene logistiche dei due porti nell'ambito delle Autostrade del Mare.

Il progetto, che ha un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro, è stato selezionato per essere co-finanziato all'interno della call CEF Transport "Blending" del 2017, l'unico sovvenzionato dall'UE nella priorità delle Autostrade del Mare, con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia, la totalità della sovvenzione richiesta dall' AdSP.

Il bando rappresenta una novità assoluta in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti, a tassi particolarmente favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia.

Il progetto è stato selezionato per aver saputo evidenziare il valore aggiunto europeo grazie a servizi e azioni a sostegno della mobilità di persone e merci e ad attività volte a migliorare le prestazioni ambientali.

La condizione principale richiesta dall'Unione è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle Autostrade del Mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione, nell'ambito del processo di selezione, sono state presentate dettagliate analisi costi-benefici e articolati piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti.

"Desidero ringraziare – dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo – la Commissione europea che ha compreso il valore aggiunto del progetto presentato da questa AdSP, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e, particolarmente, il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti che ha sostenuto con convinzione in sede UE l'importanza del nostro progetto".

"Questo progetto – continua di Majo – contribuirà ad efficientare i collegamenti ed incrementare i traffici tra Civitavecchia e Barcellona, grazie anche alla presenza di un armatore come Grimaldi che da anni effettua un servizio regolare di linea tra i due porti del Mediterraneo e con il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a potenziare la presenza del Gruppo nel nostro porto in una forma più strutturata con la definizione di target di traffico sia per l'automotive che per i passeggeri".

Il progetto "BClink: MOS for the future" si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata il prossimo gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di € 7.122.962, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell'ottica di separare radicalmente i traffici marittimi, producendo importanti effetti in termini di

-segue

riduzione della congestione, sia lato-terra che lato-mare. La seconda fase, che partirà nel gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di € 14.000.000, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare.

“Il finanziamento accordato – sottolinea il presidente di Majo – contribuirà a rafforzare la nostra proposta, da veicolare in sede UE, del cosiddetto corridoio euro-mediterraneo, presentato nel corso della Conferenza ospitata a Civitavecchia lo scorso 24 novembre, ovvero l’istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell’UE e che, attraverso l’accordo di collaborazione appena siglato con l’AdSP del Mar Adriatico Centrale, possa connettere Spagna ed Europa dell’Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell’Adriatico”. “Tale corridoio – conclude il numero uno di molo Vespucci – intende svolgere una funzione aggiuntiva integrante e orizzontale rispetto ai 9 corridoi della rete centrale TEN-T e, in particolare, svolge la funzione di collegamento con il corridoio scandinavo-mediterraneo che passa sul nodo di Roma, di cui il porto di Civitavecchia è parte fondamentale”.

BClink: 2,2 milioni dall'Europa per il porto

Assegnato un co-finanziamento per l'integrazione delle catene logistiche dei due scali nell'ambito delle Autostrade del mare. Il presidente di Majo: "Questo progetto efficienterà i collegamenti e incrementerà i traffici tra Barcellona e Civitavecchia"



CIVITAVECCHIA - La Commissione europea punta sulle potenzialità dei porti di Civitavecchia e di Barcellona assegnando il co-finanziamento del progetto "BClink: MOS for the future" che prevede di integrare le catene logistiche dei due porti nell'ambito delle Autostrade del mare. Il progetto, che ha un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro, è stato selezionato per essere co-finanziato all'interno della call Cef Transport Blending del 2017, l'unico sovvenzionato dall'Ue nella priorità delle Autostrade del mare, con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia, la totalità della sovvenzione richiesta dall' AdSP. Il bando rappresenta una novità in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa depositi e prestiti e la banca europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia. Il progetto è stato selezionato per aver saputo evidenziare il valore aggiunto europeo grazie a servizi e azioni a sostegno della mobilità di persone e merci e ad attività volte a migliorare le prestazioni ambientali.

La condizione principale richiesta dall'Unione è che i progetti producano benefici per lo sviluppo delle Autostrade del mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione sono state presentate dettagliate analisi costi-benefici e articolati piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti. «Questo progetto – spiega il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo - contribuirà ad efficientare i collegamenti ed incrementare i traffici tra Civitavecchia e Barcellona, grazie anche alla presenza di un armatore come Grimaldi che da anni effettua un servizio regolare di linea tra i due porti del Mediterraneo e con il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a potenziare la presenza del Gruppo nel nostro porto in una forma più strutturata con la definizione di target di traffico sia per l'automotive che per i passeggeri.

Il progetto "BClink: MOS for the future" si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata il prossimo gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di 7.122.962 di euro, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell'ottica di separare radicalmente i traffici marittimi, producendo importanti effetti in termini di riduzione della congestione, sia lato-terra che lato-mare. La seconda fase, che partirà nel gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di 14mln, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare.

Informatore Navale

“BClink: MOS for the future” svoltasi oggi 20 dicembre 2017 presso la sede di Confitarma nella sala Antonio d’Amico. Confitarma è stata rappresentata dal Vice Direttore Generale Luca Sisto



Civitavecchia, 20 dicembre 2017- La Commissione Europea punta sulle potenzialità dei porti di Civitavecchia e di Barcellona assegnando il co-finanziamento del progetto “BClink: MOS for the future” che prevede di integrare le catene logistiche dei due porti nell’ambito delle Autostrade del Mare.

Il progetto, che ha un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro, è stato selezionato per essere co-finanziato all’interno della call CEF Transport “Blending” del 2017, l’unico sovvenzionato dall’UE nella priorità delle Autostrade del Mare, con un contributo a fondo perduto di 2.2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia, la totalità della sovvenzione richiesta dall’ AdSP.

Il bando rappresenta una novità assoluta in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti, a tassi particolarmente favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia.

Il progetto è stato selezionato per aver saputo evidenziare il valore aggiunto europeo grazie a servizi e azioni a sostegno della mobilità di persone e merci e ad attività volte a migliorare le prestazioni ambientali.

La condizione principale richiesta dall’Unione è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle Autostrade del Mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione, nell’ambito del processo di selezione, sono state presentate dettagliate analisi costi-benefici e articolati piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti.

“Desidero ringraziare – dichiara il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo – la Commissione europea che ha compreso il valore aggiunto del progetto presentato da questa AdSP, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e, particolarmente, il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti che ha sostenuto con convinzione in sede UE l’importanza del nostro progetto”.

“Questo progetto – continua di Majo – contribuirà ad efficientare i collegamenti ed incrementare i traffici tra Civitavecchia e Barcellona, grazie anche alla presenza di un armatore, come Grimaldi che da anni effettua un servizio regolare di linea tra i due porti del Mediterraneo e con il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo sottoscritto un Protocollo d’Intesa volto a potenziare la presenza del Gruppo nel nostro porto in una forma più strutturata con la definizione di target di traffico sia per l’automotive che per i passeggeri”.

- segue

Il progetto “BCLink: MOS for the future” si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata il prossimo gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di € 7.122.962, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell’ottica di separare radicalmente i traffici marittimi, producendo importanti effetti in termini di riduzione della congestione, sia lato-terra che lato-mare. La seconda fase, che partirà nel gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di € 14.000.000, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare.

“Il finanziamento accordato – sottolinea il presidente di Majo – contribuirà a rafforzare la nostra proposta, da veicolare in sede UE, del cosiddetto corridoio euro-mediterraneo, presentato nel corso della Conferenza ospitata a Civitavecchia lo scorso 24 novembre, ovvero l’istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell’UE e che, attraverso l’accordo di collaborazione appena siglato con l’AdSP del Mar Adriatico Centrale, possa connettere Spagna ed Europa dell’Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell’Adriatico”. “Tale corridoio – conclude il numero uno di molo Vespucci – intende svolgere una funzione aggiuntiva integrante e orizzontale rispetto ai 9 corridoi della rete centrale TEN-T e, in particolare, svolge la funzione di collegamento con il corridoio scandinavo-mediterraneo che passa sul nodo di Roma, di cui il porto di Civitavecchia è parte fondamentale”

Informazioni Marittime

Civitavecchia e Barcellona verso l'integrazione delle automare



La Commissione europea ha assegnato a Civitavecchia e Barcellona il co-finanziamento del progetto "BClink: MOS for the future" che prevede di integrare le catene logistiche delle autostrade del mare tra i due porti.

Il progetto vale oltre 21 milioni di euro ed è stato selezionato per essere co-finanziato all'interno della call CEF Transport "Blending" del 2017, l'unico sovvenzionato dall'Ue nelle autostrade del mare, con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia, la totalità della sovvenzione richiesta dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centro Settentrionale.

Il bando rappresenta una novità in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti a tassi favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia.

La condizione principale richiesta dall'Unione è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle autostrade del mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione, nell'ambito del processo di selezione, sono state presentate dettagliate analisi costi-benefici e articolati piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti.

«Desidero ringraziare la Commissione europea, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e, particolarmente, il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, che ha sostenuto con convinzione in sede Ue l'importanza del nostro progetto», commenta il presidente dell'Adsp, Francesco di Majo. Un progetto che, secondo il presidente, migliorerà i collegamenti marittimi tra Civitavecchia e Barcellona, «grazie anche alla presenza di un armatore come Grimaldi che da anni effettua un servizio regolare di linea tra i due porti del Mediterraneo e con il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa volto a potenziare la presenza del gruppo nel nostro porto in una forma più strutturata con la definizione di target di traffico sia per l'automotive che per i passeggeri».

Il progetto "BClink: MOS for the future" si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata il prossimo gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di 7,12 milioni, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell'ottica di separare radicalmente i traffici marittimi. La seconda fase, che partirà a gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di 14 milioni, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle autostrade del mare.

«Il finanziamento accordato – sottolinea il presidente di Majo – contribuirà a rafforzare la nostra proposta, da veicolare in sede Ue, del cosiddetto corridoio euro-mediterraneo, presentato nel corso della Conferenza ospitata a Civitavecchia lo scorso 24 novembre, ovvero l'istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell'Ue e che, attraverso l'accordo di collaborazione appena siglato con l'Adsp dell'Adriatico Centrale, possa connettere Spagna ed Europa dell'Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell'Adriatico». «Tale corridoio – conclude di Majo – intende svolgere una funzione aggiuntiva integrante e orizzontale rispetto ai 9 corridoi della rete centrale TEN-T e, in particolare, svolge la funzione di collegamento con il corridoio scandinavo-mediterraneo che passa sul nodo di Roma, di cui il porto di Civitavecchia è parte fondamentale».

Autostrade del Mare: La Commissione UE fa rotta sull'asse Civitavecchia-Barcellona con 21 mln

"BClink: MOS for the future" è il progetto che cofinanzia i due porti - Il contributo a fondo perduto destinato al porto di Civitavecchia ammonta a **2,2 milioni di euro** che è totalità della sovvenzione richiesta dall' AdSP.

CIVITAVECCHIA- La Commissione Europea punta sulle potenzialità dei porti di **Civitavecchia e di Barcellona** assegnando il co-finanziamento del progetto **"BClink: MOS for the future"** che prevede di integrare le catene logistiche dei due porti nell'ambito delle Autostrade del Mare.

Il progetto, che ha un valore complessivo di oltre **21 milioni di euro**, è stato selezionato per essere cofinanziato all'interno della call CEF Transport "Blending" del 2017, l'unico sovvenzionato dall'UE nella priorità delle Autostrade del Mare, con un contributo a fondo perduto di **2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia**, la totalità della sovvenzione richiesta dall' AdSP.

Il bando rappresenta una novità assoluta in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti, a tassi particolarmente favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti, nel caso di Civitavecchia.

Il progetto è stato selezionato per aver saputo evidenziare il valore aggiunto europeo grazie a servizi e azioni a sostegno della mobilità di persone e merci e ad attività volte a migliorare le prestazioni ambientali.

La condizione principale richiesta dall'Unione è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle Autostrade del Mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione, nell'ambito del processo di selezione, sono state presentate dettagliate analisi costi-benefici e articolati piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti.

"Desidero ringraziare – dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - la Commissione europea che ha compreso il valore aggiunto del progetto presentato da questa AdSP, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e, particolarmente, il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti che ha sostenuto con convinzione in sede UE l'importanza del nostro progetto".

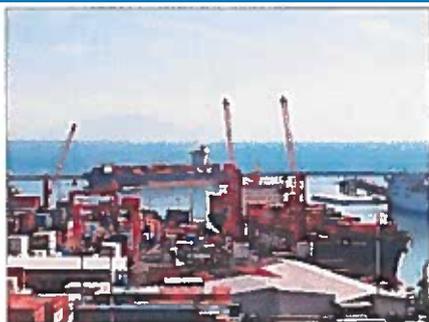
"Questo progetto - continua di Majo - contribuirà ad efficientare i collegamenti ed incrementare i traffici tra Civitavecchia e Barcellona, grazie anche alla presenza di un armatore come Grimaldi che da anni effettua un servizio regolare di linea tra i due porti del Mediterraneo e con il quale, proprio nei giorni scorsi, abbiamo sottoscritto un Protocollo d'Intesa volto a potenziare la presenza del Gruppo nel nostro porto in una forma più strutturata con la definizione di target di traffico sia per l'automotive che per i pas-

Il progetto "BClink: MOS for the future" si articola in due fasi. La prima, che sarà avviata il prossimo gennaio per concludersi a dicembre 2019 per un valore totale di € 7.122.962, riguarda il completamento del pennello parallelo al molo 27-28, grazie al quale il traffico traghetti sarà trasferito nella nuova area dedicata, nell'ottica di separare radicalmente i traffici marittimi, producendo importanti effetti in termini di riduzione della congestione, sia lato-terra che lato-mare.

- segue

La seconda fase, che partirà nel gennaio 2019 e si concluderà a fine 2021 per un totale di € 14.000.000, prevede la conversione funzionale del molo Contradique del porto di Barcellona, attualmente utilizzato per le rinfuse solide e che, in futuro, sarà destinato al traffico delle Autostrade del Mare.

“Il finanziamento accordato – sottolinea il presidente di Majo - contribuirà a rafforzare la nostra proposta, da veicolare in sede UE, del cosiddetto corridoio euro-mediterraneo, presentato nel corso della Conferenza ospitata a Civitavecchia lo scorso 24 novembre, ovvero l'istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell'UE e che, attraverso l'accordo di collaborazione appena siglato con l'AdSP del Mar Adriatico Centrale, possa connettere Spagna ed Europa dell'Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell'Adriatico”. “Tale corridoio – conclude il numero uno di molo Vespucci - intende svolgere una funzione aggiuntiva integrante e orizzontale rispetto ai 9 corridoi della rete centrale TEN-T e, in particolare, svolge la funzione di collegamento con il corridoio scandinavo-mediterraneo che passa sul nodo di Roma, di cui il porto di Civitavecchia è parte fondamentale”.



Incidente mortale nel porto di Salerno

Portuale schiacciato da carrello elevatore

Lascia la moglie e una figlia di 8 anni, l'operaio di 40 anni rimasto ucciso nel pomeriggio nel porto commerciale di Salerno in un incidente sul lavoro.

Beniamino Tafuri, questo il nome della vittima, dipendente dei Magazzini Generali, era alle prese con delle cataste di bande di rame quando si è visto piombare addosso un carrello elevatore che lo ha letteralmente travolto. L'uomo è stato soccorso e trasportato all'ospedale San Giovanni di Dio Ruggi d'Aragona del capoluogo ma è spirato per le gravi ferite riportate. Sul luogo dell'incidente sono arrivati gli agenti della polizia di frontiera diretti dalla dottoressa Giuliana Postiglione che hanno ascoltato quanti in quel momento hanno assistito all'incidente. A coordinare le indagini il pm della procura di Salerno, Vittorio Santoro.

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, e il commissario dell'Autorità Portuale di Salerno, Francesco Messineo, profondamente colpiti dal tragico evento, si uniscono alla famiglia di Beniamino Tafuri e alla comunità portuale in questo momento di immenso dolore. "Il commissario Messineo - si spiega in una nota - ha immediatamente disposto l'istituzione di una commissione d'inchiesta dell'autorità portuale volta ad accertare la dinamica dei fatti, al fine di individuare ogni possibile misura finalizzata a prevenire il ripetersi di simili incidenti e a ridurre i rischi connessi alle intense attività dello scalo salernitano".

Salerno: sindacati, ancora un ennesimo drammatico incidente mortale nei porti

(FERPRESS) – Roma, 20 DIC – “Nel porto di Salerno si è consumata un’ennesima tragedia che rimette al centro dell’attenzione i temi della sicurezza sul lavoro nei porti italiani”. E’ quanto affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti alla notizia della morte del lavoratore di 42 anni, Beniamino Tafuri.

“Un’ennesima vittima, sul finire di questo anno che è stato costellato di incidenti e di morti sul lavoro. E’ evidente – proseguono le Organizzazioni Sindacali – che gli sforzi prodotti fino ad oggi per la sicurezza sul lavoro nei porti non sono sufficienti e che si deve fare molto di più sul piano della prevenzione e della cultura della sicurezza, per garantire l’incolumità di chi ci lavora.

“Come ormai abbiamo ribadito più volte, è necessario che i provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99 sulla sicurezza delle operazioni portuali ed in particolare i regolamenti attuativi del D.L. 57/12 “Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese” siano emanati al più presto.

“Alla famiglia di Beniamino va in questo momento tutta la nostra vicinanza e il nostro cordoglio.

“Invitiamo pertanto tutti i porti italiani a indire almeno un’ora di sciopero di solidarietà con i lavoratori di Salerno”.

Il dossier

Il pressing Cirielli a Delrio «Prorogare la fase di autonomia della gestione locale»

Il rapporto del ministero delle Infrastrutture «Realtà consolidata»

Oltre 500mila euro per la sola manutenzione ordinaria. E un aumento dei traffici commerciali rispetto all' anno precedente. E' una fotografia decisamente a colori quella che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto del 2016 del porto di Salerno. Analizzato sia da un punto di vista economico-finanziario che operativo.

Due le macrocategorie in cui il ministero ha diviso gli interventi infrastrutturali iniziati o terminati all' interno dell' infrastruttura salernitana.

Quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, e quelli relativi ai singoli step dei grandi progetti. E che vanno dalla manutenzione quinquennale delle Torri Faro del porto commerciale, per un valore di 100mila euro, alla realizzazione del collegamento dell' impianto di sollevamento e recapito reflui al collettore principale, con un importo di 200mila euro. Decisamente a sei zeri, invece, è la media dei grandi progetti di infrastrutturazione che sono in fase di esecuzione o di progettazione. A partire proprio dalla realizzazione dell' hub portuale, del valore di 150milioni di euro. Che prevede, tra gli altri interventi, anche i dragaggi dei fondali e i lavori di ampliamento dell' imboccatura del porto. Solo per gli escavi, l' importo messo in preventivo dall' autorità portuale di Salerno prima che arrivasse la lunga serie di monitoraggi chiesti dal ministero dell' Ambiente era di 18 milioni di euro. Di 1,7 milioni di euro, invece, è il costo del prolungamento della scogliera di Santa Teresa, oggetto di un protocollo di intesa con il Comune di Salerno che risale al 2011, e che ancora in fase di progettazione. Le modifiche alle imboccature (porto commerciale e molo Masuccio), invece, superano i 23 milioni di euro, e anche in questo caso è ancora aperta la fase della progettazione. Così come è stata rimandata la costruzione del fabbricato di servizi del porto commerciale, del valore di oltre 6 milioni di euro, per la quale la progettazione non è nemmeno stata avviata. Ma la relazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto anche un quadro dei risultati operativi dello scalo salernitano nel 2016.

«Dopo un 2015 straordinario si legge nel testo della relazione del Mit - anche il 2016 ha fatto registrare

- segue

un'ottima performance con incrementi da record per volumi di merce movimentata, che hanno superato per la prima volta complessivamente i 13 milioni di tonnellate, con un incremento del 2 per cento rispetto al 2015. Nel settore container, in particolare, si registra nel 2016 un incremento dell' 8 per cento». Per il ministero, insomma, «nel 2016 il Porto di Salerno ha registrato un incremento dell' 1 per cento per il traffico di autoveicoli nuovi, confermando di rappresentare un importante hub port per il settore, offrendo servizi strategici per gli stabilimenti FIAT di Melfi, Pomigliano e Cassino.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri nel 2016 ha subito una flessione del 4 per cento, dovuta al fatto che i traffici dei traghetti Ro/Pax si sono riversati sui container e sono state ridotte le frequenze giornaliere della linea regolare Salerno - Messina, oltre alla riduzione del numero di approdi delle navi da crociera. Mentre il totale dei passeggeri dei collegamenti locali intercostieri (Vie del Mare), ha fatto registrare un incremento del 21 per cento». La relazione del ministero fa un passaggio anche sulla oramai imminente confluenza dell' autorità salernitana, attualmente commissariata, all' interno dell' unica autorità del mar Tirreno Centrale. Proprio su questo tema è intervenuto anche Edmondo Cirielli, deputato di Fratelli d' Italia, che ha depositato una proposta di legge per prorogare fino alla fine del 2019 l' autonomia finanziaria e amministrativa dell' autorità portuale di Salerno. «Nella proposta di legge - spiega il deputato salernitano- sono contenute le ragioni che impongono il mantenimento dell' autonomia fino al 2019 dell' autorità portuale di Salerno. Senza una proroga - conclude Cirielli - sarebbe impossibile assicurare il completamento degli interventi infrastrutturali per i quali è imprescindibile l' azione nonché il controllo e coordinamento in loco da parte dell' autorità».

Diletta Turco

Bari, Patroni Griffi lascia gruppo Zes Puglia dopo ok a Zls

Bari - «Le zes - spiega il presidente dello scalo pugliese- erano state pensate come strumento di recupero di competitività per la portualità meridionale, se poi vengono date ai porti del nord che hanno le infrastrutture moderne, l'alta velocità, sono vicini all'Europa, e alcuni di questi hanno addirittura il porto franco, a questo punto stiamo perdendo tempo».

Il presidente dell'Authority abbandona il comitato regionale: «Si aggrava una situazione drammatica»

Zes, è bufera: Patroni Griffi lascia

Rabbia dopo il varo delle Zls al nord: «Niente recupero di competitività»

Istituendo le Zone logistiche speciali (Zls) al nord, la commissione Bilancio della Camera e il governo complicano la strada della ripresa del Meridione della Puglia e del basso Adriatico: questo il pensiero del presidente dell'Autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi, che per questo ha deciso di abbandonare il Comitato istituito dalla Regione per definire i criteri per la nascita delle Zes in Puglia, le Zone economiche speciali. «Le Zes erano state pensate come strumento di recupero di competitività per la portualità meridionale; così invece stiamo solo perdendo tempo».

MARTUCCI a pag. 16



di Oronzo MARTUCCI

Il via libera della Commissione Bilancio con il parere favorevole del sottosegretario Paolo Baretta a nome del governo alla istituzione delle Zone logistiche semplificate (Zls) mortificherà le prospettive di crescita dei porti del Sud ai quali con il Decreto Mezzogiorno sono state concesse le Zes (Zone economiche speciali): è questo il pensiero del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico, Ugo Patroni Griffi, il quale ha deciso di lasciare il Comitato istituito dalla Regione per definire i criteri per la nascita di una delle due Zes previste per la Puglia.

Patroni Griffi si è dimesso sottolineando le difficoltà ulteriori che si ritroverà ad avere l'Autorità di cui è presidente e comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Bar-

Patroni Griffi si dimette dal Comitato regionale Zes

«Con l'istituzione delle Zls annullato ogni vantaggio competitivo»

letta e Monopoli, ma ha evidenziato ancor più che «questo era un momento per recuperare la competitività del meridione e invece è arrivato un emendamento che complica ancor di più le situazioni drammatiche che ci sono, come nel caso di Taranto, Gioia Tauro, e altri porti meridionali che hanno difficoltà a competere rispetto ai benefici che hanno i porti del nord».

A proposito del fatto che in tanti sostengono che Zes e Zls sono interventi diversi,



Ugo Patroni Griffi

per aree diverse e con benefici diversi, Patroni Griffi è stato netto: «Le Zone logistiche semplificate (Zls) per i porti del nord si chiamano diversamente ma sono sostanzialmente la stessa cosa delle Zes concesse al Mezzogiorno. Ovviamente si tratta di una scelta legittima del Parlamento, ma allo stesso tempo siamo in presenza di una mortificazione del Meridione, perché le Zes erano state pensate come strumento di recupero di competitività per la portua-

lità meridionale, se poi vengono date ai porti del nord che hanno le infrastrutture moderne, l'alta velocità, sono vicini all'Europa, e alcuni di questi hanno addirittura il porto franco, a questo punto stiamo perdendo tempo».

L'uscita dal Comitato regionale per le Zes è così spiegata ancora dal presidente dell'Autorità del Basso Adriatico: «Prima di andare avanti vorrei capire cosa caratterizza le Zes rispetto alle Zls. Vorrei sapere in cosa sono competitive, perché allora non

può essere solo il credito di imposta. Ci vuole qualcosa di più, una distinzione qualitativa tra le Zes e quelle altre cose. Ci vogliono ulteriori vantaggi economici, procedurali, fiscali, doganali. Altrimenti abbiamo uno strumento la cui competitività e attrattività nasce mortificata fin dall'inizio. Il credito di imposta da solo non basta a fare la differenza».

Insomma per Patroni Griffi diventa difficile dare un contributo nella definizione del Piano strategico che la Regione dovrà presentare per motivare la creazione delle Zes e la delimitazione delle aree se non si capisce se la semplificazione per operare nei porti sarà uguale a Nord e a Sud. «E in questo caso perché i grandi investitori dovrebbero venire sino al Sud, dove ci sono ancora difficoltà legate alle logistiche, se possono sfruttare i porti del Nord più attrezzati dal punto di vista della logistica integrata?».



Porti: Gioia Tauro, l'Autorità approva il Piano operativo triennale

Disco verde a unanimità per Bilanci di previsione e consuntivo

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 20 DIC - Il Comitato portuale dell'Autorità di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità, il Piano operativo triennale 2018 - 2020, il Bilancio di previsione 2018 e la variazione del Consuntivo 2017.

Lo rende noto un comunicato dell'Autorità. "Diverse sono le opere infrastrutturali - prosegue il comunicato - programmate nel Pot 2018 - 2020, che definiscono la strategia adottata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro - Crotona - Villa San Giovanni - Palmi - Corigliano Calabro). Con lo sguardo al porto di Gioia Tauro, in seguito all'analisi della crisi internazionale che ha investito gli scali di puro transhipment, è stata pianificata la diversificazione delle attuali attività lavorative. L'obiettivo è quello di differenziare l'offerta dei servizi, e quindi di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, incrementare l'occupazione. Al centro di tale strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi.

Dallo studio di fattibilità posto alla base di questo progetto, ne derivano importanti ricadute occupazionali. Tra i lavori pianificati è previsto il prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) che sarà funzionale anche al bacino di carenaggio per il quale sarà costruita un'invasatura interna per la sua sistemazione definitiva. A sostegno degli altri porti di competenza dell'Ente, il Pot 2018-2020 prevede opere di potenziamento e infrastrutturazione che saranno oggetto di un Accordo di Programma, da sottoscrivere con la Regione, che avranno un relativo cofinanziamento da entrambi gli Enti". "Nello specifico - riporta ancora il comunicato - tra le opere previste per il porto di Crotona è stato pianificato il prolungamento del molo foraneo sud, mentre a sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano è stata programmata anche la creazione della banchina crocieristica. Per Villa San Giovanni assume priorità la necessità di porre in sicurezza la banchina denominata

-segue

"scivolo 0" per offrire maggiore sicurezza sia su gomma che pedonale con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo water-front. Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Taureana di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva.

Dal documento contabile emerge che il 2017 ha registrato oltre 27 milioni 416 mila euro di entrate mentre le uscite sono state pari a 22 milioni 875 mila. Ne è derivato un avanzo di competenza di 4 milioni 542 mila euro. L'avanzo di amministrazione ammonta a 70 milioni 687 mila euro. Voto unanime anche per la previsione di Bilancio 2018 a supporto del Piano Operativo Triennale 2018-2020: stimata un'entrata pari a 14 milioni 915 mila euro con una previsione di spesa di 79 milioni 915 mila euro, comprensiva anche del complessivo investimento per la realizzazione del bacino di carenaggio, da cui deriva un disavanzo di competenza pari a 65 milioni di euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo di bilancio ereditato dal 2017 (70 milioni 687 mila euro). Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo del 2018 si attesta a 5 milioni 687 mila euro. "L'attività dell'Autorità portuale è stata caratterizzata, per intero, nel 2017 - ha detto Agostinelli - dalla creazione e dal funzionamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e dai complicati meccanismi che presiedono al suo funzionamento. Questo si è ampiamente realizzato ma non nascondo che, nonostante la dolorosa estromissione di 377 lavoratori portuali, ancora non si vedono i segnali di ripresa nella produttività del terminal contenitori di riferimento. Ed è su questo che dovremo concentrarci sin dalle prossime settimane".

Informazioni Marittime

Gioia Tauro, il bacino di carenaggio al centro del Pot 2018-2020



A chiudere il 2017, «con l'auspicio di un proficuo nuovo anno», la riunione del Comitato portuale del porto di Gioia Tauro, l'unico ancora gestito con la vecchia legge 84/94. Approvato all'unanimità il Piano Operativo Triennale 2018-2020, il bilancio di previsione 2018 e la variazione del consuntivo 2017.

Diverse sono le opere infrastrutturali, programmate nel POT 2018-2020, che definiscono la strategia adottata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro, Crotone, Villa San Giovanni, Palmi e Corigliano Calabro).

Dopo la crisi internazionale che ha investito gli scali di puro transhipment, è stata pianificata la diversificazione delle attuali attività lavorative. L'obiettivo è quello di differenziare l'offerta dei servizi, integrare i servizi di waterfront con quelli del retroporto e della logistica intermodale. Al centro la realizzazione del **bacino di carenaggio**, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Dallo studio di fattibilità emerge una importante ricaduta occupazionale.

Tra i lavori pianificati nel POT 2018-2020 è previsto il prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) che sarà funzionale anche al bacino di carenaggio per il quale sarà costruita un'invasatura interna per la sua sistemazione definitiva.

A sostegno degli altri porti di competenza dell'ente, il Pot 2018-2020 prevede opere di potenziamento e infrastrutturazione che saranno oggetto di un Accordo di Programma, da sottoscrivere con la Regione Calabria, che avranno un relativo cofinanziamento da entrambi gli enti.

Nello specifico, tra le opere previste per il porto di Crotone è stato pianificato il prolungamento del molo foraneo sud, mentre a sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica.

Nella programmazione relativa allo sviluppo dello scalo di Villa San Giovanni, assume priorità la necessità di porre in sicurezza la banchina denominata "scivolo 0" per offrire, complessivamente, maggiore sicurezza sia su gomma che pedonale con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo waterfront. Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Taureana di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

Votata all'unanimità dei presenti, dopo essere stata illustrata ai membri del Comitato dal dirigente di settore, Luigi Ventrici, la variazione del bilancio 2017. L'obiettivo principale è quello di coprire il rimborso delle tasse d'ancoraggio, per un importo di 3 milioni di euro, per la parte di competenza dell'Autorità portuale attraverso l'utilizzo di somme di spesa corrente. Con lo sguardo alla definizione dell'intera pianificazione finanziaria il 2017 ha registrato oltre 27.416.969 di euro di entrate mentre le uscite sono state pari a 22.875.687 euro. Ne è derivato un avanzo di competenza di 4.542.010 euro, quale differenza tra entrate ed uscite. L'avanzo di amministrazione, che riprende naturalmente quanto l'Ente ha ereditato dalla gestione dell'anno 2016 (66.145.644 euro), ammonta a 70.687.655 euro.

Si tratta di una gestione finanziaria definita nel pieno rispetto dei limiti relativi al contenimento della spesa pubblica richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ne è conseguita, quindi, un'oculata gestione delle finanze dell'Ente che ha, di conseguenza, nell'anno 2017 trasferito al Bilancio dello Stato una complessiva somma di 190.833 euro.

Voto unanime dei presenti, anche, per la previsione di Bilancio 2018 definito a supporto del Piano Operativo Triennale 2018-2020. Al suo interno è stata stimata un'entrata pari a 14.915.714 euro con una previsione di spesa pari a 79.915.714, comprensiva anche del complessivo investimento per la realizzazione del bacino di carenaggio, da cui ne deriva un disavanzo di competenza pari a 65 milioni di euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo di bilancio ereditato dal 2017 (70.687.655 euro). Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo del 2018 si attesta a 5.687.655 euro.

- segue

«L'attività dell'Autorità portuale è stata caratterizzata, per intero, nel 2017 dalla creazione e dal funzionamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e dai complicati meccanismi che presiedono al suo funzionamento – ha concluso il Commissario Straordinario Andrea Agostinelli - Questo si è ampiamente realizzato ma non nascondo che, nonostante la dolorosa estromissione di 377 lavoratori portuali, ancora non si vedono i segnali di ripresa nella produttività del terminal contenitori di riferimento. Ed è su questo che dovremo concentrarci sin dalle prossime settimane».

Comitato portuale Gioia Tauro: voto unanime per il Piano Operativo Triennale 2018 – 2020

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 20 DIC – A chiudere il 2017 con l'auspicio di un proficuo nuovo anno la riunione del Comitato portuale di Gioia Tauro che, all'unanimità, ha approvato il Piano Operativo Triennale 2018 – 2020, il Bilancio di previsione 2018 e la variazione del Consuntivo 2017.

Diverse sono le opere infrastrutturali, programmate nel POT 2018 – 2020, che definiscono la strategia adottata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal Commissario Straordinario Andrea Agostinelli, per lo sviluppo dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro – Crotone – Villa San Giovanni – Palmi – Corigliano Calabro).

La sua redazione, illustrata in Comitato dal Segretario Generale ing. Saverio Spatafora, si colloca pienamente nel contesto di infrastrutturazione, già avviato dall'Ente, per definire una più ampia pianificazione ed offrire un nuovo potenziamento ai propri scali, chiamati a rispondere ai cambiamenti globali del settore marittimo portuale. Con lo sguardo al porto di Gioia Tauro, in seguito all'analisi della crisi internazionale che ha investito gli scali di puro transhipment, è stata pianificata la diversificazione delle attuali attività lavorative. L'obiettivo è quello di differenziare l'offerta dei servizi, e quindi di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, incrementare l'occupazione.

Al centro di tale strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Dallo studio di fattibilità, dove è stato definito il relativo sviluppo economico-sociale, posto alla base di questo progetto, ne derivano importanti ricadute occupazionali. Tra i lavori pianificati nel POT 2018-2020 è previsto il prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) che sarà funzionale anche al bacino di carenaggio per il quale sarà costruita un'invasatura interna per la sua sistemazione definitiva.

A sostegno degli altri porti di competenza dell'Ente, il POT 2018-2020 prevede opere di potenziamento e infrastrutturazione che saranno oggetto di un Accordo di Programma, da sottoscrivere con la Regione Calabria, che avranno un relativo cofinanziamento da entrambi gli Enti.

Nello specifico, tra le opere previste per il porto di Crotone è stato pianificato il prolungamento del molo foraneo sud, mentre a sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica.

Nella programmazione relativa allo sviluppo dello scalo di Villa San Giovanni, assume priorità la necessità di porre in sicurezza la banchina denominata "scivolo 0" per offrire, complessivamente, maggiore sicurezza sia su gomma che pedonale con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo water-front.

Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Taureana di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

Votata all'unanimità dei presenti, dopo essere stata illustrata ai membri del Comitato dal dirigente di settore, dott. Luigi Ventrici, la variazione del Bilancio 2017. L'obiettivo principale è quello di coprire il rimborso delle tasse d'ancoraggio, per un importo di 3 milioni di euro, per la parte di competenza dell'Autorità portuale attraverso l'utilizzo di somme di spesa corrente. Con lo sguardo alla definizione dell'intera pianificazione finanziaria il 2017 ha registrato oltre 27.416.969 di euro di entrate mentre le uscite sono state pari a 22.875.687 euro. Ne è derivato un avanzo di competenza di 4.542.010 euro, quale differenza tra entrate ed uscite. L'avanzo di amministrazione, che riprende naturalmente quanto l'Ente ha ereditato dalla gestione dell'anno 2016 (66.145.644 euro), ammonta a 70.687.655 euro.

Si tratta di una gestione finanziaria definita nel pieno rispetto dei limiti relativi al contenimento della spesa pubblica richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ne è conseguita, quindi, un'oculata gestione delle finanze dell'Ente che ha, di conseguenza, nell'anno 2017 trasferito al Bilancio dello Stato una complessiva somma di 190.833 euro.

-segue

Voto unanime dei presenti, anche, per la previsione di Bilancio 2018 definito a supporto del Piano Operativo Triennale 2018-2020. Al suo interno è stata stimata un'entrata pari a 14.915.714 euro con una previsione di spesa pari a 79.915.714, comprensiva anche del complessivo investimento per la realizzazione del bacino di carenaggio, da cui ne deriva un disavanzo di competenza pari a 65 milioni di euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo di bilancio ereditato dal 2017 (70.687.655 euro). Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo del 2018 si attesta a 5.687.655 euro.

“L'attività dell'Autorità portuale è stata caratterizzata, per intero, nel 2017 dalla creazione e dal funzionamento dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e dai complicati meccanismi che presiedono al suo funzionamento. – ha concluso il Commissario Straordinario Andrea Agostinelli – Questo si è ampiamente realizzato ma non nascondo che, nonostante la dolorosa estromissione di 377 lavoratori portuali, ancora non si vedono i segnali di ripresa nella produttività del terminal contenitori di riferimento. Ed è su questo che dovremo concentrarci sin dalle prossime settimane”.

L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha approvato il Programma operativo triennale

"All in" sul bacino di carenaggio

Via libera al previsionale e allo storno di 3 milioni per le tasse di ancoraggio

gioia tauro Riunione del Comitato **portuale** dell' Authority di Gioia Tauro, presieduto dal commissario Andrea Agostinelli per l' approvazione del Piano operativo triennale 2018/2020, del bilancio di previsione 2018 e della variazione al consuntivo 2017.

Il POT 2018/2020, che definisce la strategia per lo sviluppo e il potenziamento dei cinque porti di competenza (Gioia Tauro, Crotona, Villa San Giovanni, Palmi e Corigliano), chiamati a rispondere ai cambiamenti globali del settore marittimo **portuale**, è stato illustrato dal segretario generale dell' Authority Saverio Spatafora.

Per quanto riguarda Gioia Tauro, la crisi internazionale del transhipment rende indispensabile diversificare i servizi, integrando quelli di waterfront con quelli del retroporto e della logistica intermodale per rilanciare le attività **portuali** e incrementare l' occupazione. Al centro di tale strategia è ovviamente la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi.

Tra i lavori previsti nel Piano triennale, il prolungamento nord della banchina di ponente (tratto G) che sarà funzionale anche al bacino di carenaggio con un' invasatura interna.

Per Villa San Giovanni è prioritaria la messa in sicurezza della banchina denominata "scivolo 0" per offrire, complessivamente, maggiore sicurezza sia su gommato che pedonale, con relativo aumento di dotazione infrastrutturale del porto e del suo waterfront.

Anche la riqualificazione del porto di Taureana a Palmi è stata pianificata, attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta ad accrescere la dotazione dei servizi dello scalo.

Votata all' unanimità dei presenti, dopo essere stata illustrata al Comitato dal dirigente di settore Luigi Ventrici, la variazione del bilancio 2017. L' obiettivo è coprire il rimborso delle tasse d' ancoraggio per la parte di competenza dell' **Autorità portuale** (per una spesa di circa 3 milioni di euro) con l' utilizzo di somme di spesa corrente.

Complessivamente, l' esercizio 2017 ha registrato entrate per quasi 27 milioni e mezzo di euro a fronte di poco meno di 23 milioni di uscite. Ne è derivato un avanzo di competenza di 4 milioni e mezzo di euro che, sommato a quello ereditato dalla gestione 2016, sale quindi a oltre 70 milioni.

Voto unanime dei presenti, anche per la previsione di bilancio 2018 supporto del Piano triennale, nella quale sono state stimate un' entrata pari a quasi 15 milioni di euro e una previsione di spesa che sfiora gli 80 milioni, comprensiva anche dell' investimento per la realizzazione del bacino di carenaggio: il disavanzo di 65 milioni di euro sarà coperto interamente con l' avanzo di bilancio 2017; in sede di previsionale, quindi, è stato iscritto un avanzo di competenza di 5 milioni e mezzo.

«L' attività dell' **Autorità portuale** è stata caratterizzata, per intero, nel 2017 dalla creazione e dal funzionamento dell' Agenzia per il lavoro - ha concluso Agostinelli - ma, nonostante la dolorosa estromissione di 377 **portuali**, ancora non si vedono i segnali di ripresa nella produttività del terminal container di riferimento. Ed è su questo che dovremo concentrarci». (d.l.)

In sintesi

Il bilancio per l'esercizio 2017 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro si chiude con 27,5 milioni di entrate e 23 milioni di uscite, realizzando un avanzo di 4,5 milioni che (sommato a quello consolidato di oltre 65 milioni) consentirà di finanziare interamente la realizzazione del bacino di carenaggio. Si tratta di un'infrastruttura strategica per diversificare l'offerta di servizi dello scalo gioiese e fronteggiare la crisi del settore del transhipment.

Assegnati 20 milioni di euro a quattro porti calabresi per rilancio e competitività

(FERPRESS) – Cosenza, 21 DIC – Nuovo importante passaggio per il rilancio e il miglioramento della competitività del sistema portuale calabrese, con l'ammissione a finanziamento degli interventi di riqualificazione e adeguamento infrastrutturale dei porti di Isola Capo Rizzuto (Kr), Roccella Jonica (RC), Cirò Marina (Kr) e Cetraro (Cs).

A conclusione della procedura di selezione per interventi infrastrutturali nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, la Regione Calabria ha infatti definitivamente assegnato circa 20 milioni di euro a valere sull'asse VII "Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile" del POR Calabria 2014-2020.

Le risorse sono state attribuite alle proposte collocate nelle prime quattro posizioni della graduatoria approvata lo scorso mese di Agosto (su un totale di 8 istanze che hanno ottenuto un punteggio superiore alla soglia di ammissibilità) che si riferiscono appunto ai porti di Isola Capo Rizzuto, Roccella Jonica, Cirò Marina e Cetraro.

In esito alle determinazioni della Commissione di Valutazione – che ha avuto in carico la procedura di selezione degli interventi – con il decreto dirigenziale n° 14427 del 18 dicembre 2017 è stata disposta l'ammissione a finanziamento dei quattro interventi di cui sopra, con la specifica degli importi assegnati a ciascuno di essi, fino al completo assorbimento delle risorse destinate all'Avviso. Il decreto, inoltre, approva lo schema di convenzione da proporre ai Comuni beneficiari per disciplinare i rapporti di finanziamento.

Terminato l'iter di selezione degli interventi, può dunque concretamente avviarsi la fase attuativa degli interventi.

Calabria: assegnati 20 milioni di euro a quattro porti calabresi

Assegnati 20 milioni di euro a quattro porti calabresi

Nuovo importante passaggio per il rilancio e il miglioramento della competitività del sistema portuale calabrese, con l' ammissione a finanziamento degli interventi di riqualificazione e adeguamento infrastrutturale dei porti di Isola Capo Rizzuto (Kr), Roccella Jonica (RC), Cirò Marina (Kr) e Cetraro (Cs). A conclusione della procedura di selezione per interventi infrastrutturali nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, la Regione Calabria ha infatti definitivamente assegnato circa 20 milioni di euro a valere sull' asse VII "Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile" del POR Calabria 2014-2020. Le risorse sono state attribuite alle proposte collocate nelle prime quattro posizioni della graduatoria approvata lo scorso mese di Agosto (su un totale di 8 istanze che hanno ottenuto un punteggio superiore alla soglia di ammissibilità) che si riferiscono appunto ai porti di Isola Capo Rizzuto, Roccella Jonica, Cirò Marina e Cetraro. In esito alle determinazioni della Commissione di Valutazione - che ha avuto in carico la procedura di selezione degli interventi - con il decreto dirigenziale n° 14427 del 18 dicembre 2017 è stata disposta l' ammissione a finanziamento dei quattro interventi di cui sopra, con la specifica degli importi assegnati a ciascuno di essi, fino al completo assorbimento delle risorse destinate all' Avviso. Il decreto, inoltre, approva lo schema di convenzione da proporre ai Comuni beneficiari per disciplinare i rapporti di finanziamento. Terminato l' iter di selezione degli interventi, può dunque concretamente avviarsi la fase attuativa degli interventi.

Nuova banchina e opportunità di sviluppo del porto

Milazzo Alcune società di navigazione sarebbero intenzionate a chiedere all' **Autorità portuale** l' utilizzo della banchina XX Luglio per effettuare collegamenti tra lo scalo mamertino e il Continente. Una sarebbe italiana, l' altra straniera anche se opera nel nostro Paese. L' obiettivo è un collegamento da Milazzo alla costa campana. Una richiesta che ricorda quella presentata e bocciata due anni addietro dalla "Pan Med", una società svizzero-tedesca intenzionata a garantire collegamenti marittimi da Milazzo a Gaeta. Al momento nulla sarebbe stato comunicato al Comune mamertino.

Milazzo, insomma, viene visto sempre come scalo di servizio da e per il gommato per la Sicilia. Corsi e ricorsi anche se ormai Milazzo - è stato detto in più circostanze - non può continuare ad essere servitù di questo o quell' imprenditore, ricevendo solo conseguenze negative. Se davvero il discorso che l' **Autorità portuale** intende promuovere per il porto di Milazzo deve essere propositivo, si abbandonino subito eventualità di questo genere per evitare i recenti "traumi" sulla delocalizzazione del "porto franco" da **Messina** all' area **portuale** mamertina. Nei giorni scorsi il presidente del Comitato Grande Porto, Mario Sciotto, ha ribadito la necessità che la nuova banchina rappresenti una occasione di rilancio dell' economia del porto e che la politica del no a tutti i costi ha creato sino ad ora solo povertà specie tra i **portuali** che sino a pochi anni addietro potevano contare su un lavoro sicuro e ora invece si ritrovano a casa senza reddito. Più volte abbiamo ribadito che senza una concertazione non potranno essere messe in cantiere iniziative estemporanee e, soprattutto, che sino a quando il porto continuerà a dover utilizzare le strade urbane, Milazzo non potrà accettare ulteriori aggravii di inquinamento.

Negli ultimi venti anni tante proposte di collegamento tra Milazzo e Salerno prima, e Milazzo e Gioia Tauro dopo, sono arrivate sul tavolo della politica che, però, si è sempre opposta. Senza fornire un' alternativa di sviluppo del porto.(r.m.)

Calanna: 40 milioni per 44 progetti: un traguardo per la Città Metropolitana

Da Alcara Li Fusi a Monforte San Giorgio, da Barcellona a Santa Teresa, da San Piero Patti a Letojanni, da Valdina a Mojo Alcantara, sono 38 i Comuni della Città Metropolitana di Messina che entro il 2018 avranno non solo l'occasione, ma anche le risorse, per riqualificare il territorio. In totale sono 40 milioni di euro per 44 progetti di riqualificazione delle periferie (stessa cifra che otterrà ad esempio Roma Città Metropolitana) un vero e proprio "tesoro", che solo grazie al fatto che Messina è diventata Città Metropolitana, potrà tramutarsi in fatti concreti e cantieri che già ad aprile potrebbero essere avviati. Il commissario straordinario della Città Metropolitana Francesco Calanna rientra soddisfatto dopo aver firmato a Roma (nella foto la firma), a Palazzo Chigi con il premier Gentiloni il bando per le periferie che porterà al territorio risorse destinate alla riqualificazione. "Sono tre gli aspetti che mi piace evidenziare - ha detto in conferenza stampa Calanna - Il virtuosismo finanziario che ha fatto sì che per la Città Metropolitana di Messina arrivassero le stesse cifre che per Roma Metropolitana, 40 milioni di euro. I tecnici di Palazzo dei Leoni hanno lavorato benissimo, li voglio ringraziare per i risultati ottenuti. Il secondo punto è che adesso si procederà per step, ci sono scadenze fisse da rispettare e lo faremo. Infine il terzo aspetto: in futuro dobbiamo muoverci anche per quei settori che riguardano le periferie sotto il profilo della socializzazione e dell'attenzione agli ultimi. In tempi di crisi il vero nemico da battere è la paura. Non dobbiamo infine più pensare la Città Metropolitana come se fosse solo l'ex provincia, è molto di più, è un volano di sviluppo". Calanna ha già incontrato i 38 sindaci interessati dai progetti, nell'ambito di quel tavolo di concertazione che si sta rivelando prezioso per rimettere in moto l'economia della ex provincia. Dopo la pubblicazione del bando sulla Gazzetta Ufficiale i sindaci dei comuni interessati avranno 60 giorni di tempo per predisporre i progetti esecutivi (ovviamente chi li ha già pronti avrà guadagnato tempo prezioso). Chi non ha i progetti esecutivi e non riuscirà a presentarli entro i 60 giorni perderà i fondi che andranno agli altri Comuni in graduatoria (in base anche alla somma richiesta). La caratteristica del bando è che il 20% del finanziamento sarà dato immediatamente come acconto, mentre la parte restante sarà erogata ad avanzamento dei lavori in base al rendiconto. Un particolare questo importantissimo per territori in crisi come il nostro perché garantisce già la prima copertura finanziaria. Sempre il bando lascia ai Comuni la possibilità, nell'applicare il ribasso d'asta nelle gare, di

- segue

riutilizzare per lo stesso progetto le somme eventualmente risparmiate con quel ribasso." Ho anche invitato i sindaci a creare, tutti insieme una struttura che consenta il rafforzamento della procedura amministrativa in modo da poter portare a termine l' iter utilizzando tutte le risorse a disposizione dell' Ente " Sulla graduatoria stilata, il Commissario Calanna non ha escluso che possa avvenire uno scorrimento qualora siano stati inseriti progetti che risultino presenti anche in altri piani d' intervento. La Città Metropolitana è il soggetto beneficiario dell' accordo ma gli enti attuatori rimangono i Comuni, per cui tutte le procedure di gara e di assegnazione dei lavori saranno nel pieno potere dei singoli enti locali mentre il ruolo di Palazzo dei Leoni sarà quello di coordinamento, controllo e verifica dei vari passaggi, un iter informatizzato che non ammetterà errori né ritardi in quanto il flusso dei dati dovrà essere inserito in una banca dati centralizzata che, solo qualora riconosca come valida la procedura effettuata e regolari gli atti inseriti, permetterà l' erogazione dei fondi e il raggiungimento degli obiettivi progettuali. E' quindi importante rispettare le tappe ed essere celeri e precisi. Sarà importante creare un' azione sinergica tra tutti gli attori presenti sul territorio, una disponibilità che è stata espressa da molti enti pubblici, da ordini professionali e dalle associazioni di categoria quali l' Associazione nazionale Costruttori Edili di Messina e l' ANCI Sicilia. Tutto questo è il frutto di una ampia concertazione che sta coinvolgendo le forze attive del territorio; al rientro da Roma il Commissario straordinario Francesco Calanna ha immediatamente organizzato riunioni specifiche sull' argomento, con tutti gli organismi amministrativi, in particolare i sindaci dei Comuni coinvolti, professionali, sindacali e produttivi che insistono nel territorio attraverso la realizzazione di un tavolo della programmazione. Nel corso del tavolo tecnico è emersa la volontà di una collaborazione comune raccolta con estremo favore da **Autorità Portuale**, **Consorzio Autostrade Siciliane**, **Istituto Autonomo Case Popolari**, **Ordini professionali degli Ingegneri ed Architetti**, **ANCI Sicilia**, **sindacati**, **ANCE Messina**. L' opportunità c' è, gli strumenti ed i soldi anche. Farcela sfuggire sarebbe un gravissimo errore. **IN DOWNLOAD LA GRADUATORIA COMPLETA DEI COMUNI E DEI PROGETTI** (la graduatoria comprende anche quei Comuni che al momento non hanno accesso ai fondi ma in caso di scorrimento potrebbero essere inseriti). Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Iva non versata, azienda nei guai

Sebastiano Salemi AUGUSTA La Guardia di finanza di Siracusa ha eseguito un provvedimento di sequestro preventivo per un importo pari a 1.654.362,73 euro nei confronti di G.A. legale rappresentante della Gespi Srl, società operante ad Augusta nel settore dell'energia, smaltimento rifiuti e servizi portuali.

L'attività di polizia economico-finanziaria dei finanzieri della Compagnia di Augusta si è incentrata sull'esame della documentazione contabile ed extracontabile della società, contestando «l'omesso versamento di Iva per gli anni d'imposta 2013 e 2014» e, in conseguenza, su mirati accertamenti patrimoniali volti a ricostruire le effettive disponibilità finanziarie ed il patrimonio dei soggetti giuridici e delle persone fisiche coinvolte.

Secondo quanto reso noto dagli investigatori, sono state oggetto di approfondito e controllo tutte le operazioni transitate nei registri Iva e confluite nelle liquidazioni periodiche mensili con quelli riportati nelle dichiarazioni annuali.

Tali attività investigative, coordinate dal procuratore capo della Repubblica, Francesco Paolo Giordano, e dirette dal sostituto procuratore, Vincenzo Nitti, hanno consentito di avanzare la richiesta e di ottenere dal gip del Tribunale di Siracusa, Andrea Migneco, un provvedimento cautelare nella forma del sequestro preventivo.

La Sicilia

Il bilancio del porto. «Consolidata nel 2017 crescita tra il 5 e l' 8%, il traffico merci supererà gli 8 milioni di tonnellate»

«Giunte via mare 70mila auto nuove» Dal 1° gennaio operativa l' Autorità di Sistema con Augusta. «Più logistica e servizi per competere»

Cesare La Marcall porto chiude un anno in crescita - in attesa della grande riqualificazione del molo foraneo - con un bilancio che per l' ultima volta sarà riferito solo allo scalo di Catania, in quanto dal primo gennaio sarà a tutti gli effetti operativa l' Autorità di Sistema portuale del Mar di Sicilia orientale, presieduta dall' avv. Andrea Annunziata, e da quel momento anche i dati convergeranno in un solo pacchetto. «L' unificazione tra Catania e Augusta è già vigente - spiega l' ing. Riccardo Lentini, dirigente dell' Area tecnica della "nuova" Autorità di Sistema portuale - e dal primo gennaio sarà totale dal punto di vista organizzativo e tecnico».

Tra un anno allora faremo i conti insieme con Augusta, intanto com' è andato questo 2017?

«Il porto di Catania ha confermato un trend di crescita costante negli ultimi anni, nonostante la generale crisi economica. Lo scalo ha consolidato nel 2017 un incremento tra il 5 e l' otto per cento, a fronte di un valore nazionale medio negativo, tra il meno due e meno tre per cento. Un risultato che deriva dallo sviluppo del traffico traghetti, con la nuova darsena che ha liberato spazi che saranno utili a ricostituire un rapporto tra lo scalo e la città, e che hanno prodotto un aumento costante di mezzi trasportati via mare». Quali sono i numeri? «Come autotreni contiamo più di 300mila camion, prevalentemente dal nord Italia, che oggi vedono nel porto di Catania il punto di partenza e soprattutto arrivo dei loro viaggi. Noi siamo più uno scalo d' importazione, questo perché tutte le realtà commerciali del nostro territorio fanno da attrattori per questo tipo di movimenti.

Un dato significativo è quello sulle auto nuove in arrivo via mare, circa 70mila veicoli da immatricolare, un traffico che prima era più indirizzato nell' area di Termini Imerese, e che oggi vede invece il nostro porto come il più importante della Sicilia, mentre per il movimento traghetti, dunque camion, Catania è il quarto scalo d' Italia».

- segue

Sul traffico merci totale qual è il bilancio?

«Noi abbiamo chiuso il 2016 con quasi 8 milioni di tonnellate di merce movimentata, che dovremmo superare tra fine anno e inizio 2018. Per quanto riguarda la crocieristica, dal 2018 tornerà Costa Crociere, e questo dovrebbe essere un buon viatico per attrarre altre compagnie».

Ma cosa cambierà dal primo gennaio col nuovo Sistema portuale, e come s' integreranno le attività di Catania e Augusta?

In realtà dal punto di vista delle attività non cambierà nulla - spiega Lentini - proprio perché i porti di Catania e Augusta sono scali sinergici, con due realtà molto diverse: il porto di Catania è più orientato verso il traffico traghetti e passeggeri, mentre il porto di Augusta ha una sua vocazione industriale, e punta a svilupparsi più nell' ambito merceologico e del movimento container. Ma dal punto di vista delle infrastrutture, delle prospettive e delle opportunità cambierà invece tantissimo, perché avere finalmente una piattaforma logistica integrata che offre sul mercato del Mediterraneo e internazionale tutta una serie di servizi, insieme con la capacità di attrarre traffico, potrà creare enormi opportunità di crescita e sviluppo socioeconomico per il nostro territorio».

CESARE LA MARCA

Intimidazioni a Pasqualino Monti

In corso alcune indagini sulle minacce ricevute dal presidente dell'Authority di Palermo ed ex numero uno di Molo Vespucci



Intimidazioni a Pasqualino Monti, presidente dell'Authority di Palermo. L'ex procuratore aggiunto di Palermo, ora presidente dell'Oiv (Organismo indipendente di valutazione) ha rivelato che ci sono indagini in corso.

L'ex numero uno di Molo Vespucci ha denunciato le intimidazioni ricevute all'autorità giudiziaria. Agueci ha spiegato che nei pochi mesi di insediamento Monti «ha iniziato un'opera di rinnovamento che evidentemente – ha sottolineato il presidente dell'Oiv – dà fastidio a qualcuno». Immediata la solidarietà da parte di Assoport.

«La notizia seconda la quale Pasqualino Monti sarebbe stato minacciato ci lascia sconcertati e amareggiati - ha commentato il presidente Zeno D'Agostino - ci stringiamo attorno al nostro collega e vogliamo dire a voce alta e tutti in coro uniti, che non ci faremo intimidire da chi crede che con le minacce e le intimidazioni si possa ottenere qualcosa, o cambiare le procedure di legge che ogni giorno portiamo avanti. Non escludo - ha concluso D'Agostino - di convocare un'assemblea straordinaria proprio a Palermo nel giro di poche settimane per dare un chiaro segnale di solidarietà al collega».

Anche la Fit – Cisl, con il suo segretario nazionale Emiliano Fiorentino esprime la sua solidarietà a Monti. «La Fit-Cisl - ha detto Fiorentino - condanna sempre e comunque la violenza. Auspichiamo che gli investigatori facciano piena chiarezza in modo tempestivo, consentendo al presidente di svolgere il suo mandato con la necessaria serenità».

Minacce al presidente della «AdSp» siciliana

PALERMO - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha ricevuto intimidazioni che ha denunciato all'autorità giudiziaria che ha avviato le indagini.

Lo ha svelato l'ex procuratore aggiunto di Palermo, Leonardo Agueci, adesso presidente dell'Oiv, organismo indipendente di valutazione. «Già nei pochi mesi in cui ha lavorato - ha spiegato Agueci - Monti ha iniziato un'opera di rinnovamento che evidentemente dà fastidio a qualcuno. Ci sono attività investigative in corso e quindi non è il caso di dare altri particolari».

Dopo aver appreso la notizia, il presidente di Assoport Zeno (continua a pagina 2)

Nel tardo pomeriggio di ieri, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, aveva detto di essere «particolarmente felice che ci sia al mio fianco Leonardo Agueci. Nella nuova pianta organica abbiamo inserito un ufficio anticorruzione, legalità

e trasparenza e scelto dall'elenco dell'Organismo indipendente di Valutazione, una figura di magistrato come Agueci, da anni impegnato nella lotta alla mafia, per lanciare un messaggio forte in questa direzione».

Il magistrato Leonardo Agueci è stato infatti nominato componente dell'Oiv, l'Organismo indipendente di valutazione dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale, quale esperto di trasparenza e prevenzione della corruzione, secondo le linee guida ministeriali.

«Ci troviamo di fronte a una fase in cui c'è bisogno di idee innovative e dove vince chi riesce a sfruttare le capacità del territorio - ha spiegato Monti - Sono convinto che la Sicilia occidentale finora non ha espresso che il 20% delle sue possibilità».

«Nel momento in cui si sbloccano tutti i Pon per le opere infrastrutturali (dragaggio Palermo e Termini), il molo di sovraflutto, diga foranea e molo di sottoflutto a Termini Imerese. Ci saranno somme per 200 milioni di euro. Quando un ente utilizza fondi dello Stato deve anche controllare che i fondi siano utilizzati in modo trasparente. Tutto deve essere monitorato e non c'è figura migliore di un magistrato per farlo» ha detto il presidente Monti, presentando Leonardo Agueci, ex procuratore aggiunto a Palermo, che è stato nominato componente dell'Oiv.

«L'ufficio di Agueci procederà alla verifica di tutti gli atti», ha concluso Monti.

Da parte sua Agueci si è detto «contentissimo di avere avuto questa opportunità. Spero di poter dare il mio contributo. Di sicuro metterò al servizio **di tutti** tutta la mia esperienza».

Minacce al presidente

D'agostino, è intervenuto per esprimere la dura presa di posizione dell'Associazione dei porti italiani. «La notizia secondo la quale Pasqualino Monti sarebbe stato minacciato ci lascia sconcertati e amareggiati».

«Ci stringiamo attorno al nostro collega», ha proseguito D'Agostino, «e vogliamo dire a voce alta e tutti in coro uniti, che non ci faremo intimidire da chi crede che con le minacce e le intimidazioni si possa ottenere qualcosa, o cambiare le procedure che ogni giorno portiamo avanti. Non escludo di convocare un'assemblea straordinaria proprio a Palermo nel giro di poche settimane per dare un chiaro segnale di solidarietà al collega», ha concluso il presidente di Assoport.

Anche la Fit-Cisl «esprime la sua solidarietà al presidente Monti», si legge in una nota del segretario nazionale Emiliano Fiorentino, in merito alle intimidazioni ricevute da Pasqualino Monti. «Il dissenso, quando c'è, non deve mai superare i limiti di legge, oltre che della convivenza civile - prosegue Fiorentino - La Fit-Cisl condanna sempre e comunque la violenza. Auspichiamo che gli investigatori facciano piena chiarezza in modo tempestivo, consentendo al presidente di svolgere il suo mandato con la necessaria serenità».

Autorità portuale

Cgil e Filt: solidarietà a Monti

OOO La Cgil Palermo e la Filt Cgil esprimono solidarietà al presidente dell' **Autorità portuale** Pasqualino Monti, dopo le minacce di morte ricevute e ritengono «un importante segnale la nomina a presidente dell' organismo indipendente di valutazione dell' ex procuratore capo di Palermo Leonardo Agueci proprio in un momento in cui Porto è in corso un' opera di rinnovamento e sono in arrivo finanziamenti per le infrastrutture».

L'Avvisatore Marittimo

IL CASO



PORTO DI PALERMO, MINACCE PER IL PRESIDENTE MONTI

IL presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Pasquino Monti, ha ricevuto intimidazioni che ha denunciato all'autorità giudiziaria. Ci sono indagini corso. Lo ha svelato l'ex procuratore aggiunto di Palermo, Leonardo Agueci, adesso presidente dell'Oiv, organismo indipendente di valutazione.

Bacini di Livorno a due anni e mezzo dal sinistro e nove mesi dal dissequestro Riformulare il bando alla luce della nuova situazione ci era parsa (e ci pare) la più pulita e la più chiara

di Renato Roffi

LIVORNO - E' ben difficile, per non dire impossibile, ormai per chiunque, non scorgere con inquietante nitidezza i contorni di un disegno, occulto (neppure poi troppo) nelle intenzioni quanto manifesto nell'evidenza dei fatti, volto al più caparbio temporeggiare nella vicenda della gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio livornesi, una storia dai contorni per diversi aspetti così sfuggenti da avere indotto, nello scorso Settembre, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti a sollecitare l'Anas di Livorno a riferire sui ritardi nell'aderire alla richiesta di accesso ai documenti avanzata da alcune forze politiche e sociali riguardante proprio i bacini e gli aspetti ambientali collegati alla pianificazione urbanistica dell'area.

Riformulare il bando

hanistica dell'area.

In margine al sopra luogo (la famosa "gitarrella") compiuto nel Maggio di quest'anno dalla terza commissione del Consiglio comunale, il consigliere Valler Sarais tornò a chiedere chiarimenti sulle ragioni che avevano indotto l'Anas di Livorno a desistere dal pretendere (come vuole il Codice della navigazione), che, alla scadenza del contratto concessorio (31 Dicembre 2009), il concessionario restituisse il bene almeno nelle condizioni in cui l'aveva ricevuto e rimane un fatto incontrovertibile che il grande bacino in muratura, fu consegnato ad Azimut funzionante - tanto è vero che vi si sono riparate navi fino al 2006 - senza la sala pompe allagata, con ancora al loro posto tutte le tacche che sono state demolite senza autorizzazione e con la barca porta ancora in sede che svolgeva degnamente la propria funzione.

E' chiaro per chiunque che oggi la funzione di un giornale non è davvero più quella di dare notizie che, correndo alla velocità del suono, vengono tutte stampate vecchie, perciò, in una situazione di tal genere, nella mancanza assoluta di qualsiasi passo avanti e di qualsiasi novità, a due anni e mezzo dal sinistro che bloccò la gara e a ben nove mesi dal dissequestro giudiziario del bacino galleggiante Mediterraneo, anche non volendo, al povero cronista niente altro rimane da fare se non stigmatizzare l'assurdità di una situazione che, solo per decenza, si può tranquillamente defi-

nire grottesca.

Fu, appunto, nel mese di Maggio che da queste colonne illustrammo per la prima di numerose altre volte le tre ipotesi di fronte alle quali venne a trovarsi - ed ancora si trova - il capo dell'amministrazione portuale.

La terza ipotesi (ci ripetiamo, ma, al momento, sperando che ciò giovi, non resta altro da fare) quella di riformulare il bando alla luce della mutata situazione, ci era parsa e ci pare la più "pulita" e senz'altro la più chiara e, come abbiamo più volte ripetuto e dimostrato, potrebbe richiedere meno di duecento giorni o poco di più ed è inutile ricordare che, se si fosse dato corso all'iter fin da allora, oggi l'espletamento della gara sarebbe *ad portas*.

Il fatto da tenere ben presente, però, è che il presidente Corsini, audito in Consiglio regionale a bacino dissequestrato, dimenticando che poco tempo prima, il suo predecessore, Gallanti, aveva parlato di pochi mesi, ipotizzò che per ripristinare il "Mediterraneo" sarebbe occorso almeno un anno, più un altro per l'espletamento della gara e già allora ci colse il ragionevole timore che, anche se tutto fosse (poco probabilmente) filato liscio, gli anni dichiarati sarebbero facilmente potuti diventare almeno tre e perfino raddoppiarsi senza suscitare poi - dopo quanto si è visto e si vede - troppa sorpresa.

E allora, che dire? Ben poco, il dire e lo scrivere impongono limiti che non conviene valicare.

Che cosa pensare? Beh, qui ciascuno è davvero libero di farsi l'idea che crede; certo è che, se anche si partisse con un nuovo bando all'inizio del prossimo anno la gara potrebbe svolgersi al massimo verso il Settembre del 2018, un termine certamente lontano, ma sicuramente assai più vicino dei due anni prospettati dall'ingegner Corsini nel Maggio scorso.

PER ACCAPARRARSI I TURISTI DELLE CROCIERE A LIVORNO

Pace fatta in banchina tra autisti di taxi e NCC

Sottoscritto un protocollo di comportamento con l'Authority di sistema e la Porto 2000



Nella foto: (sa sx) Piccini, Corsini e le cooperative.

LIVORNO - Una pace difficile, ma possibile. Ovvero: non più tassisti e autisti Ncc che litigano tra di loro per trasportare l'ultimo turista appena sceso da una nave da crociera in porto. Fino a ieri, erano quasi costanti le discussioni sottobordo tra chi lavora con taxi, auto a noleggio con conducente e chi fa il servizio di autobus interno al porto, mancando anche una forma di stato delle priorità. Invece dalla settimana scorsa queste scene di conflittualità quotidiana dovrebbero

essere un lontano ricordo, per lo meno a Livorno, dove è stato firmato un protocollo di intesa con il quale vengono condivise procedure di comportamento da tenere sottobordo per i servizi di trasporto ai crocieristi che scendono dalle navi da crociera. Il protocollo, uno dei primi di questo tipo ad essere sottoscritto in Italia, è stato siglato giovedì scorso a Palazzo Rosciano. I protagonisti dell'iniziativa sono stati il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini, l'assessore comunale

alla mobilità urbana e all'ambiente Giuseppe Vece e i vertici della Porto di Livorno 2000. Per il servizio 'Taxi' hanno firmato i rappresentanti dell'Associazione Tassisti Labronici e del Consorzio Tassisti Livornesi; per quello di autoservizio NCC, il Consorzio Limousine Service Livorno e Chauffeur Service; per il servizio autobus, i vertici di Livorno City Sight Seeing Srl. Adesso si tratta di verificare se agli accordi seguiranno davvero le procedure stabilite sulla carta.

Grandi navi, tanti dubbi per imprese e sindacati

► Troppe incognite su marginamenti e canali navigabili

MARGHERA

«Grandi navi a Marghera, troppe incertezze su traffico navale e marginamenti». «Fante le perplessità emerse ieri dall'incontro tra le segreterie territoriali Filctem Cgil, Femca Cisl e Ultec e l'Ente zona industriale, che rappresenta le attività produttive di Porto Marghera sulla questione delle Grandi navi da crociera. Il tema affrontato è quello della delibera d'intesa approvata a inizio novembre dal Comitato che dà lo stop al progetto del canale Vittorio Emanuele per far invece approdare, tra un paio d'anni, le grandi navi a Marghera (al canale industriale Nord). Proposta che ha trovato d'accordo i ministri Delrio, Galletti e Franceschini, il presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro ma che non sembra convincere (a detta dei sindacati) l'Ente zona industriale.

LE INCERTEZZE

A riportare quanto emerso dall'incontro sono le segreterie Cgil, Cisl e Uil: «L'Ente zona conferma le sue incertezze sia sulle questioni del traffico navale e dell'occupazione del canale dei petroli, che sui marginamenti. Così come c'è molta perplessità sulla sostenibilità ambientale del progetto e sulla sicurezza, che potrebbe essere messa in discussione dalla promiscuità dei traffici, turistici e crocieristici, e sulla compatibilità con le attività industriali esistenti». I sindacati denun-

ciano l'esclusione della rappresentanza delle imprese dal Comitato. «Le aziende hanno evidenziato di aver tempestivamente presentato le loro osservazioni ai progetti di studio realizzati dall'Autorità portuale - aggiungono Filctem, Femca e Ultec - ma ad oggi non hanno ancora ottenuto nessun riscontro. Come segreterie territoriali, confermiamo quindi la nostra preoccupazione, sia perché non ci è stato permesso di esprimere le nostre valutazioni che per la totale mancanza di un progetto industriale e di riqualificazione delle aree. Il tema dei 107 ettari che Syndial sta trattando con il Comune, inoltre, per noi sono l'emblema della superficialità con cui si sta trattando l'argomento».

Chiedono quindi la convocazione di un tavolo locale: «Per rendere efficace il futuro accordo di programma per il rilancio dell'area di crisi complessa di Venezia - concludono - vanno anche reperite le risorse per completare i tre chilometri di marginamento mancanti. La bonifica delle aree deve inoltre essere legata all'effettivo riuso delle stesse, come indicato dal Pat. Anche per non favorire intenti speculativi o agevolare eventuali gruppi di interesse, serve una specifica intesa che tenga strettamente legati gli argomenti di economia, sviluppo e tutela delle industrie».

(m.fus.)



TRAFFICI Dubbi per gli operatori

LA BANCA BBVA SPERIMENTA CON SUCCESSO LA NUOVA TECNOLOGIA

Spagna, blockchain per l'import-export

I tempi per invio, verifica e autorizzazione dei documenti ridotti da 10 giorni a 2 ore e mezza

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La seconda banca spagnola, Bbva (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria), ha sperimentato per la prima volta, in collaborazione con la società Wave, un programma pilota che utilizza la tecnologia blockchain per automatizzare la presentazione elettronica dei documenti in un'operazione di import-export fra l'Europa e l'America Latina. Le possibilità e i vantaggi competitivi che offrono gli strumenti digitali alla supplychain stanno attirando sempre più gli operatori e gli investitori, anche perché le compagnie marittime, secondo gli esperti, non riescono a trovare una soluzione stabile all'erosione dei noli.

I problemi dei noli sono tornati ad agitare i sonni delle compagnie marittime, dopo un 2017 che invece aveva dato respiro ai bilanci proprio grazie a un aumento delle rate. Appena le compagnie hanno incamerato trimestrali in utile, hanno ricominciato a guardare al mercato, puntando a nuove classi di navi portacontainer da oltre 22 mila teu. Soltanto

negli ultimi giorni sono arrivate le notizie di Hhm, che starebbe per ordinare altre 21 unità da qui al giugno 2018, e di Msc, che ha piazzato un ordine per mandare in cantiere 11 proprie navi da ingrandire fino a una capacità di 17.000 teu. I dati forniti da Alphaliner mostrano però che i recenti guadagni non sono per niente stabili. A essere vulnerabile in questo periodo è in particolare la rotta transpacificca. La mancanza di gestione della capacità, secondo Alphaliner, spingerà al ribasso i noli nei prossimi 12 mesi. Ma effetti della debolezza del mercato si stanno già sentendo. Gli indici del traffico containerizzato della Cina e di Shanghai sono calati nella prima settimana di dicembre, rispettivamente del 13 e del 29 per cento. Sulla rotta transpacificca, il nolo fra Cina e la West Coast degli Stati Uniti è passato dai 2.211 dollari dello scorso gennaio agli attuali 1.078 dollari per feu (container da 40 piedi). Fra la Cina e la East Coast sono calate nello stesso periodo da 3.647 dollari a 1.804 dollari per feu. La previsione è che nei prossimi mesi i noli possano ulte-

riormente calare sotto i mille dollari per la West Coast e a 1.600 dollari per l'East Coast.

La riduzione dei margini nel settore del trasporto marittimo colpisce anche i terminal, come emerso recentemente in un convegno sulla digitalizzazione che si è svolto a Long Beach, in California. Noel Haccgaba, direttore commerciale dello stesso porto di Long Beach, ha spiegato che «lo scalo sta investendo 4 miliardi di dollari in questo decennio per progetti infrastrutturali che facilitino il carico e lo scarico delle mega-navi. Ma da soli, terminal moderni e ampliamento delle connessioni stradali e ferroviarie non sono in grado di accelerare la movimentazione della merce». La soluzione proposta durante il convegno per consentire alla supply chain di rimanere remunerativa è la digitalizzazione. «La chiave - ha detto Haccgaba - è sapere quando il container sta per arrivare». I costi, insomma, si devono abbattere grazie alla gestione del flusso dei dati, che consentono di ridurre i tempi, ma anche di complete analisi in tempo reale. Allen Thomas, che cura l'information technology nel porto di Long Beach, ha detto che «la digitalizzazione del flusso di informazione dal produttore a vettore, terminalista, spedizioniere, camionista, com-

pagna ferroviaria e magazzino di distribuzione eliminerà il tempo perso per la consegna di documenti cartacei fra membri della catena. Meglio si fa questo lavoro, più rapida si muove la merce. Il ritmo del cambiamento - ha aggiunto - è molto più rapido di quanto si muova l'industria del trasporto merci. Il primo operatore a adottare questo cambiamento, vincerà». L'informazione considerata più importante è l'orario preciso di arrivo della nave e di quando il container è disponibile per essere scaricato, rendendo possibile un appuntamento con l'autotrasportatore. La possibilità di ridurre o eliminare la documentazione cartacea è da anni uno degli effetti della diffusione delle comunicazioni telematiche. Lo scambio di informazioni in tempo reale, invece, potrebbe avere un'accelerazione grazie alla diffusione della blockchain. La sperimentazione portata avanti da Bbva ne è un esempio. La banca spagnola ha spiegato di essere riuscita a ridurre a 2 ore e mezza il tempo necessario per invio, verifica e autorizzazione di una transazione di commercio estero che con i mezzi tradizionali richiede fra 7 e 10 giorni. «L'operazione - ha detto la banca - è stata registrata e validata in maniera sicura nello stesso tempo da tutte le parti coinvolte grazie ai registri distribuiti e alla stabilità della blockchain».

La riduzione dei margini nel settore del trasporto marittimo colpisce anche i terminal, come emerso in un convegno a Long Beach

L'AREA SARÀ SVILUPPATA NELLA ZONA AEROPORTUALE

Dubai scopre l'e-commerce, pronta una nuova free-zone

Domanda in crescita, pronti a sbarcare anche i colossi del settore

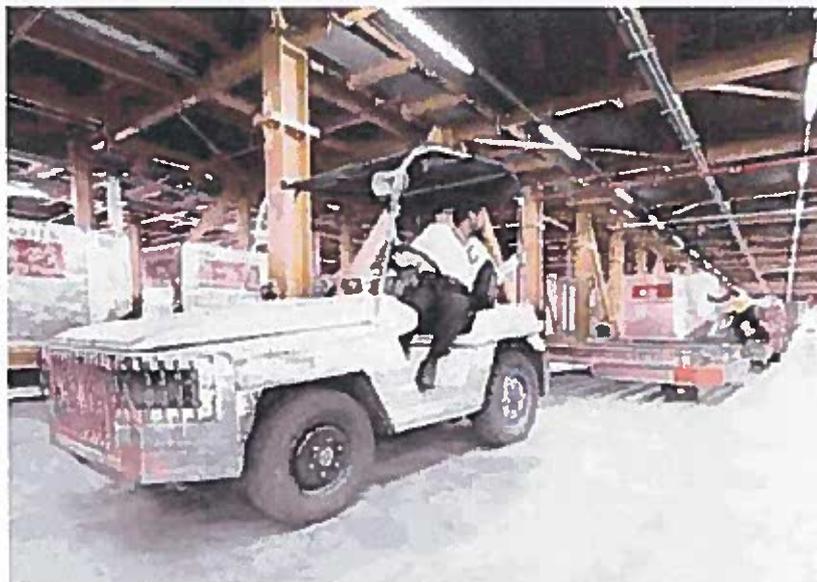
ELISA GOSTI

UNA NUOVA free-zone completamente dedicata al settore e-commerce presso l'aeroporto di Dubai. Ad annunciarla, lo scorso novembre, è stato lo sceicco Ahmed Bin Saeed Al Maktoum, presidente della Dfza (Dubai Airport Freezone Authority).

La free-zone si chiamerà "Dubai CommerCity" e sarà collocata nella Umm Ramool area di Dubai.

Si tratta di un passo importante e molto impegnativo a livello economico, un segnale che avrà visibilità a livello internazionale e che dimostra come la regione stia orientando il business e si stia preparando alla grande battaglia per ottenere una fetta importante del settore e-commerce. Questo mercato è stato protagonista, negli ultimi anni, di una crescita esponenziale e, nel 2020, si stima possa raggiungere il valore di 20 miliardi di dollari.

«A guidare questa incredibile crescita del settore sono la ricerca della convenienza e la possibilità di accedere ad una vasta gamma di beni» ha dichiarato lo scorso ottobre nell'ambito di un suo discorso alla conferenza "Leaders in Logistics 2017" - Anass Boumediene, co-fondatore e co-Amministratore di Eyawa, una piattaforma e-commerce che ha la sua base proprio negli Emirati Arabi Uniti. «La grande crescita dell'e-commerce è anche dovuta al fatto che gli Emirati Arabi devono necessariamente raggiungere i mercati più sviluppati» ha spiegato invece Leena Khalil, co-fondatrice e partner di Mumzworld.com, altra realtà protagonista del mondo del commercio elettronico, che afferma anche: «Penso che la regione abbia una mancanza di spazio dedicato al retail. Nonostante la nostra immagine sia quella di un'economia guidata dai consumi, lo spazio



Operazioni nell'area cargo dell'aeroporto di Dubai

retail pro-capite è davvero esiguo».

Il bisogno, quindi, è evidente e sta creando domanda. Una domanda che una serie di aziende e-commerce potrebbe soddisfare. Il più famoso tra questi brand è sicuramente Souq.com, acquistato da Amazon lo scorso anno. A questo proposito il colosso del commercio elettronico mondiale ha già dichiarato che intende stabilire un nuovo hub a Dubai nei prossimi mesi.

«Dubai CommerCity è stata strategicamente concepita per promuovere la città come piattaforma di riferimento dell'e-commerce internazionale e per supportare la diversificazione economica e le cosiddette strategie di "smart transformation"» ha dichiarato la Dfza in un comunicato ufficiale. Detto più semplicemente: vuole aiutare le piattaforme e-commerce e i fornitori di servizi logistici ad avere successo.

La nuova area sarà collocata vicino al Dubai International

Airport e sarà ben collegata alle più importanti strade locali e alle autostrade internazionali. Fornirà accesso diretto al mercato per le cosiddette consegne "last mile", incontrando le richieste degli stakeholder sia nella Mena (Medio Oriente e Nord Africa) che nella regione dell'Asia meridionale.

Dubai CommerCity si espanderà su una vasta area di 427 mila metri quadri, 207 mila dei quali saranno completamente dedicati alla logistica e al magazzinaggio. Secondo quanto illustrato dalla Dfza, la freezone offrirà un servizio cargo "world-class" e assistenza logistica di alto livello grazie ad un'infrastruttura integrata e sofisticata con facile accesso all'entroterra e ai porti di mare, consentendo un'agile ed efficiente distribuzione e consegna delle merci.

«Dubai CommerCity conferirà importanza all'e-commerce come motore principale dell'economia sostenibile di

Dubai - ha dichiarato Mohammed Al Zarooni, direttore generale di Dfza - La Dubai Airport Freeport Authority applicherà la sua esperienza per capitalizzarla, avviando studi più approfonditi sul futuro dell'e-commerce nella regione».

www.themediatelegraph.it

© BY NC ND ALCUNE DIRITTI RISERVATI