



Dai Porti:

Trieste:

"...Porti: "Freeway Trieste" presentato a congresso Wtca..." ('Ansa)

Genova:

"...Tassa container: i soldi dove sono?..." (Il Secolo XIX)

"...Il Porto reale suona la sveglia..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Ravenna: Fusignani, impegnati con Autorità di Sistema per sbloccare iter per avvio lavori rimozione dosso all'imboccatura del Porto..." (Ferpress)

Livorno:

"...Porti: Forum nazionale, Italia leader Mediterraneo Blu Economy..."

(Ansa, Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, The MediTelegraph, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ferpress, Qui Livorno.it, La Nazione Massa Carrara, La Nazione LI, Il Tirreno)

"...«La Toscana ha investito quasi 700 milioni»..." (La Nazione LI)

"...«Dal Mare passa il futuro dell'Italia. Opportunità di ricchezza e lavoro»..." (La Nazione LI)

"...«Maxi-Darsena, nessun problema. In estate acceleriamo sul bando»..." (Il Tirreno)

"...Crociere, il giorno della verità..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Traffico auto: è allarme al Porto..." (Civonline)

Napoli:

"...Tre giorni di dibattito al porto..." (Il Mattino)

"...Napoli, si completa l'Organismo di partenariato..."

(Informazioni Marittime)

Salerno:

"...Angelo Punzi referente per l'autotrasporto nell'Organismo di partenariato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale..."

(L'Informatore Navale)



Gioia Tauro:

"...Oliviero: audizione straordinaria in Commissione Trasporti della Camera sulla situazione del Porto di Gioia Tauro..."

(Ferpress, Gazzetta del Sud, Il Quotidiano della Calabria, Giornaledicalabria.it)

"...Mct ridurrà gli esuberi ma alle sue condizioni..." (Gazzetta del Sud)

"...Gioia Tauro, arriva il primo treno di auto..." (The MediTelegraph)

Catania:

"...L'Autorità Portuale ha un Presidente Si ignora la sua sede: Augusta o Catania..." (Giornale di Sicilia)

"...Autorità Portuale, il Tar di Catania prende tempo..."

(La Sicilia, Siracusa News)

"...Onorato potenzia le linee: Catania sarà il nuovo hub del Mediterraneo..." (Centonove)

Porti: "Freeway Trieste" presentato a congresso Wtca

A Las Vegas progetto per insediamento imprese innovative



(ANSA) - TRIESTE, 5 APR - E' stato presentato a Las Vegas, nel corso del 48/o congresso della World Trade Centers Association (Wtca), il progetto "Freeway Trieste", firmato nei giorni scorsi tra Autorità portuale dell'Adriatico orientale, Samer Shipping e Area Science Park per favorire l'insediamento di imprese innovative ad alta tecnologia nello scalo triestino. Freeway Trieste è stato presentato nell'ambito della sessione intitolata "Innovation Exchange", grazie a uno spazio dedicato al WTC Trieste, da Enrico Samer, presidente della Samer & Co.

Shipping Spa, e Stephen Taylor, direttore del Servizio Marketing, Comunicazione e Sviluppo Mercato di Area Science Park. L'obiettivo era illustrare il modello a soggetti imprenditoriali che dispongono di analoghe caratteristiche - logistica-ricerca-aree industriali - sui propri territori.

Fondata nel 1969, la Wtca è un'organizzazione privata non a scopo di lucro che conta 322 sedi in 89 paesi e collega una rete di oltre un milione di aziende associate. (ANSA).

Tassa container: i soldi dove sono?

A riguardo della scarsa sicurezza nel porto di Genova, ebbene lavoro in ambito portuale dal 1959 e mi pongo una domanda alla quale, se possibile, gradirei ricevere risposta da qualcuno che (più informato di me) sia in grado di fornirla.

Da diversi anni è stata istituita una tassa mediamente di euro 15 per ogni container che transita attraverso il porto sia in entrata che in uscita. Tale tributo è denominato "ISPS" (International ship and Port Security). Considerato che il porto movimentata circa 2,200.000 container annuali, si tratta di una cifra considerevole. Vorrei sapere da chi competente come viene utilizzata tale cifra?

IL PORTO REALE SUONA LA SVEGLIA

GIORGIO CAROZZI

C'è una politica molto virtuale che celebra le sue referenze consociative a Livorno: un meeting scientificamente avulso dalla realtà. C'è poi il porto reale, quello che si riunisce oggi a Genova per l'assemblea di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri: quasi un centinaio di piccole e medie imprese, migliaia di dipendenti, lacrime, sangue e speranze a cavallo tra scagni e calate. Se c'è un grande bisogno di capire che cosa accade in una città ferita e complessa come Genova, il conclave degli spedizionieri può essere l'occasione buona per scavare, cercare nuovi spazi sociali e individuare esperienze alternative, mettere in comune riflessioni e soprattutto la feroce denuncia contro le inadeguatezze e la paralisi che stanno trasformando la pepita d'oro in carbone. Da oltre un anno, a Genova come a Savona - due porti oggi uniti nello stesso car-

tello - il fuoco divampa sotto la cenere del mondo imprenditoriale. Dilaga il malcontento rispetto alla burocrazia ministeriale e alla struttura interna dell'Autorità portuale (Palazzo San Giorgio), identificate come professioniste dell'immobilismo, dell'apatia, dell'incompetenza e delle complicazioni. Emerge la voglia di cambiamento nella catena di comando e nel management della città e del porto. Non a caso l'associazione guidata da Alessandro Pitto ha programmato oggi una sorta di interrogatorio per i candidati sindaco. Per capire, appunto, quali sono i livelli di conoscenza, di competenza e di indipendenza. E qual è lo spessore delle visioni progettuali che alimentano l'ambizione politica. Spediporto individua so-

prattutto nell'aeroporto Cristoforo Colombo la cartina di tornasole per comprendere le reali volontà politiche di radicale trasformazione. Considerata l'importanza strategica del settore aeroportuale per Genova (sia per quanto concerne il traffico passeggeri che merci), le imprese giudicano l'attuale conduzione manageriale assolutamente inadeguata, inefficiente e poco produttiva. Caratterizzata da obiettivi fondati esclusivamente su criteri di rendimento economico non finalizzati ad una progettualità e sostenuti da attività che nulla hanno a che fare con l'Aviation o con sinergie con il porto. Clamorosa l'assenza di business plan, che penalizza pesantemente lo scalo e conseguentemente la cit-

tà. L'accusa di Spediporto è molto dura. Il management passato e presente del "Colombo" niente ha fatto per curare

un'identità precisa sull'aeroporto. Non ha mai provato a trasformarlo in un possibile Orio al Serio o Brescia o Verona, oggi scali di rilievo, per il traffico couriers o cargo. In soldoni, l'analisi è semplice e sintetica. Se esistessero sinergie tra enti pubblici, Authority e aeroporto, Genova potrebbe attrarre sempre più le compagnie crocieristiche (invece di far scappare le poche che avevano preso in considerazione il terminal genovese) e trasformare il Colombo in uno scalo charter che permetta collegamenti diretti con le principali città europee o sia di attrattiva per i vettori low cost. Se queste sono le premesse dell'assemblea di oggi, la svolta potrebbe essere dietro l'angolo. E non è casuale che a proporla siano proprio gli operatori cargo dello scalo ligure.

Ravenna: Fusignani, impegnati con Autorità di sistema per sbloccare iter per avvio lavori rimozione dosso all'imboccatura del porto

(FERPRESS) – Ravenna, 5 APR – “Siamo in stretto contatto con l’Autorità di sistema e stiamo sollecitando con tutti i mezzi nelle sedi competenti una rapida soluzione dell’iter burocratico legato all’avvio dei lavori di rimozione del dosso all’imboccatura del porto”, dichiara il vicesindaco di Ravenna, Eugenio Fusignani.

“Per l’amministrazione comunale – continua Fusignani – lo sviluppo dello scalo ravennate è di importanza assoluta; lo dimostrano tra l’altro gli importanti investimenti recentemente annunciati e ai quali stiamo lavorando con Rfi, Regione e Autorità di sistema per migliorare l’accessibilità allo stesso.

Siamo consapevoli della necessità di effettuare le bonifiche degli ordigni bellici, affinché si possa lavorare in sicurezza, cosa che per noi rappresenta un’altra priorità assoluta, ma allo stesso tempo chiediamo con forza che vengano individuate procedure che consentano iter più celeri.

Autorità di sistema e Capitaneria di porto hanno agito correttamente e celermente, per poter garantire il normale accesso alle aree portuali, e ora è inaccettabile che per un intervenuto passaggio di competenze in relazione alla bonifica degli ordigni bellici si crei questa ulteriore attesa”.

Porti: Forum nazionale, Italia leader Mediterraneo blu economy

Con 480 milioni di tonnellate di merci transitate scale nazionali



(ANSA) - LIVORNO, 5 APR - L'Italia, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nel settore della blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi oggi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica svoltosi a Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio.

Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee, ha sottolineato che "oggi qui istituzioni e operatori nazionali dell'economia del mare costruiscono il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie". Le prime risposte, ha aggiunto, "potranno venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, ma la risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno". Intanto, ha detto Cancian, "l'Italia è all'avanguardia in termini progettuali con il Piano strategico nazionale che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione: ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal ministero, soluzioni condivise con un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa". Cancian ha infine proposto che "Cassa Depositi e Prestiti potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola".

(ANSA).

Porti: Delrio, il paese rifletta sulla centralità dell'Italia sul Mediterraneo

Il ministro al Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno



(ANSA) - LIVORNO, 5 APR - "Tutto il Paese deve sviluppare una profonda riflessione sulla centralità che l'Italia deve avere sul Mediterraneo. Dai temi dell'immigrazione, che in questo momento preoccupano i nostri cittadini, alle opportunità di sviluppo che ci offre il sistema della logistica, l'Italia deve riuscire a trasformare il suo particolarismo in una risorsa e non in una condanna". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, intervenendo al secondo Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno. "Sono reduce - ha aggiunto - da una serie di viaggi in Iran, Vietnam, Cina e Giappone proprio per promuovere la centralità del Paese come grande molo del Mediterraneo e come porta d'accesso all'Europa. Le sfide che abbiamo davanti dunque non sono quelle tra i porti di Livorno e Piombino, ma anzi fare sistema e riuscire a competere nella sfida tra la sponda nord e la sponda sud dell'Atlantico. E' per questo che abbiamo aperto un tavolo al ministero sulla logistica insieme alle Regioni". (ANSA).

IL Secolo XIX

Cancian (Ram): «Portualità e logistica, un fondo con Cassa depositi e prestiti»

LIVORNO. Ha difeso la riforma della governance dei porti dagli attacchi («È un periodo di rodaggio: a noi piace, ma può essere modificata») e ha citato lo scalo di Taranto come esempio: «In due anni abbiamo investito 240 milioni. Stiamo costruendo la casa della portualità». Il ministro Graziano Delrio ha partecipato ieri al secondo forum della portualità organizzato da Ram. E proprio il presidente di Rete Autostrade Mediterranee ha lanciato l'idea di «un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una Sgr - a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti - che potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema italiano. L'impegno di Ram - continua Cancian percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico -economica di progetti europei e territoriali».

«Di fronte alle sfide crescenti servono risposte forti e decise»

di Renato Roffi

LIVORNO - Lo abbiamo sempre detto e ce lo siamo sentito ripetere in tutte le sale ad ogni piè sospinto: per l'Italia l'economia del mare è, non solo fondamentale, ma vitale, una vera *condicio sine qua non*, ed è proprio in tale chiave che ieri si è celebrato a Livorno il "secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica", organizzato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e da Rete autostrade mediterranee (Ram), con la partecipazione del ministro Graziano Delrio, e delle personalità più rappresentative del complesso strategico che spinge il nostro sistema portuale.

La manifestazione si è svolta con l'obiettivo di tracciare un bilancio sull'attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della lo-

(continua in ultima pagina)



Riccardo Nencini, Graziano Delrio ed Antonio Cancian

Di fronte alle sfide

gistica (Psnp) in una fase estremamente significativa di discussione e di avvio della riforma della legge 84/94 e per disegnare efficacemente le strategie che dovranno sostenere la competitività dei nostri porti negli anni a venire.

Fare in qualche modo gli onori di casa e portare i saluti di rito è toccato al neo presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Stefano Corsini, al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi e al sindaco della città ospitante, Filippo Nogarini.

Rossi, in particolare, esprimendo soddisfazione per la scelta della sede livornese, ha toccato rapidamente i temi brucianti dell'occupazione, con riferimento alla vicenda della Grandi Molini Italiani, degli investimenti operati sullo scalo piombinese e sulle opportunità connesse con la prospettiva della (speriamo) futura darsena Europa.

Il lavoro sono stati introdotti e condotti dal presidente di Ram, Antonio Cancian che ha posto appassionatamente l'accento sull'indispensabilità di fare sistema e di far convergere verso il settore portuale e logistico le migliori energie della nazione con lo scopo di stare al passo con la rapida trasformazione globale determinata dalla concentrazione sempre meno controllata dei flussi di traffico su nodi e corridoi internazionali e per avere la

possibilità di fronteggiare i mutamenti legati alla non perfetta stabilità generale della politica e al prepotente irrompere sugli scenari di nuovi soggetti e di nuovissime tecnologie.

«Di fronte alle sfide crescenti - ha spiegato il presidente di Ram - servono risposte forti e decise e la prima potrà aversi già nel prossimo G7 dei Trasporti che si svolgerà a Cagliari a cui la giornata di oggi è senz'altro prodromica».

Secondo Cancian l'Europa deve fare rete al proprio interno e connettersi con l'esterno cercando di colmare il divario fra lo slancio che la Ue ha impresso al tema della progettualità e le risorse messe a disposizione a tale scopo.

Sul punto l'Italia, con il suo Piano strategico nazionale, è decisamente indirizzata verso un serio coordinamento per l'integrazione indirizzata al conseguimento di soluzioni condivise e di una progettazione sinergica sul modello delle realtà più avanzate del Nord Europa.

Nel concludere il suo dire, Cancian ha sostenuto l'opportunità di costituire un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una società di gestione del risparmio, identificata, magari, nella Cassa depositi e prestiti, per coordinare i finanziamenti a livello regionale, nazionale ed europeo.

Si tratta di un'ipotesi che Ram sta guardando con interesse in una visione più complessiva del sistema mediterraneo di cui le nuove quin-

dici Autorità potrebbero e dovrebbero rappresentare il fulcro agendo come braccio operativo del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, anche nell'ottica di programmare, in una visione più estesa, una valida gestione degli incentivi all'autotrasporto e, sopra tutto, all'intermodalità.

L'intervento chiaro e propositivo di Antonio Cancian è stato seguito dalla proiezione di un'intervista con l'esperto di geopolitica Lucio Caracciolo, impossibilitato ad essere presente, e dagli interventi specialistici di Olaf Merk, esperto di portualità e shipping, di Enrico Grassi, rappresentante della Corte dei Conti europea e di Herald Ruijters, direttore del comparto investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della Commissione europea.

Per Caracciolo occorre (tema ripreso poi dal ministro) coltivare e far rendere al massimo la nostra centralità nel Mediterraneo investendo in sicurezza e infrastrutture: l'Italia, insomma, deve lavorare seriamente ed efficacemente per intercettare i traffici sul fronte marittimo e sulle rotte del Nord scommettendo sulla creazione e il rafforzamento delle interconnessioni nazionali ed internazionali e sulla capacità di attrarre investimenti.

Dopo relazioni specialistiche e di squisito rigore tecnico di Merk, Grassi e Ruijters, è stata la volta dell'attentissimo intervento del ministro Delrio che, dopo aver ringraziato tutto l'ampissimo staff dei suoi collaboratori, a cominciare

dal personale Guardia Costiera, per finire con il suo vice, Nencini, con Puija, Merlo e lo stesso Cancian, ha affermato l'assoluta necessità di porre il mare al centro della nostra politica di sviluppo, con tutto il potenziale economico e di progresso sociale che porta con sé.

«L'Italia - ha detto - è ciò che è perché si trova al centro del Mediterraneo, da cui è bagnata per più di tre quarti e a cui si devono la civiltà e la cultura di cui abbiamo ragione di essere orgogliosi».

La nostra posizione geografica è una risorsa antica ed unica che ci consente di configurarci come polo attrattivo delle merci, una posizione che dobbiamo far valere al massimo incrementando l'intermodalità e la logistica, continuando ad affinare la capacità di contenere i tempi delle operazioni doganali, in cui siamo già ai primissimi posti in Europa».

Secondo il ministro dobbiamo percorrere sempre più decisamente la strada degli investimenti all'interno dei porti e delle catene logistiche agendo in sintonia e collaborazione con le Regioni.

«Dobbiamo fare in modo che Genova e La Spezia siano davvero i porti di Milano e di Torino senza che le merci debbano prendere la via del Nord e, per far ciò, è necessario potenziare e rendere competitivi i grandi corridoi nazionali e transeuropei ampliando l'Alta velocità / capacità. E' già finanziata l'alta velocità per il Meridione ed è operativa la linea veloce fra Mila-

-segue

no e Brescia mentre stiamo rispettando le scadenze riguardo all'Eurotav che dovrà collegare Genova con Rotterdam».

Delrio ha, infine, espresso fidu-

cia nella pur perfetibile (come tutto ciò che è umano) riforma della legge 84/94 che sta muovendo i suoi primi passi, ha chiesto piena e leale collaborazione alle Autorità di

Sistema e ha spiegato che occorre impegnarsi nel fare bene cose semplici per costruire, mattone dopo mattone, giorno dopo giorno, il sistema portuale del prossimo futuro

per non perdere la grande occasione di trarre il massimo dalle immense potenzialità offerte del nostro mare e dall'invidiabile collocazione dell'Italia al centro del Mediterraneo.

2° Forum Nazionale Portualità e Logistica: Progettare non banchine ma sistemi

LIVORNO- *“Dobbiamo fare sistema e mettere in campo la programmazione per fare il salto di qualità a un ritmo di crescita più forte”* Queste le parole il [presidente della Regione Enrico Rossi](#) intervenuto a Livorno **“2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia”**, a fare gli onori di casa il presidente della AdSp di Livorno e Piombino, **Stefano Corsini**, che ha introdotto sul palco l'iniziativa alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, è stato organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo in house con il MIT.

“Non c'è nessuna possibilità di sviluppo” ha continuato Rossi, *“se non inserito in una visione nazionale, c'è un aspetto della globalizzazione che esclude il localismo o il regionale, stare in casa propria è un errore che non ci possiamo permettere per la crescita”*. Parlando del porto di Livorno come volano dello sviluppo regionale e nazionale Rossi ha ribadito, *“La Darsena Europa per noi è la scommessa sul futuro non siamo smisurati sulle nostre ambizioni ma crediamo che questo progetto debba andare avanti”*. Che la Regione Toscana creda fermamente nella progettazione livornese il governatore della Toscana non manca di sottolinearlo come in altre occasioni pubbliche: *“Non so se ci sono altre Regioni che hanno investito sulla propria portualità come noi, questo però non ci dà diritto a rivendicare niente, ma abbiamo la necessità di costruire banchine e sistemi integrati per fare logistica. Questo è il messaggio di fondo espresso dal presidente della Regione . “E' necessario il collegamento della Darsena Toscana con RFI senza rottura di carico. Il collegamento con l'Interporto Vespucci che ormai si identifica come un retroporto. Dobbiamo terminare la logistica con il collegamento ferroviario”*.

-segue

Le parole chiave espresse sono logistica e interconnessione di sistemi, abbandonando ogni forma di localismo: *“Abbiamo raggiunto una buona intesa con i porti di La Spezia e Marina di Carrara non ci siamo chiusi in una visione localistica. Ho il convincimento che il collegamento col il nord si farà ma abbiamo bisogno di un Sottocorridoio Tirrenico stradale almenodi quattro corsie stradali per collegare Milano con Roma adeguatamente. I legami commerciali tra Livorno e Roma si collocano sullo 0,2% dei traffici per mancanza del corridoio stradale, so che il ministro ci sta lavorando, abbiamo fiducia”.*

Il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, intervenuto al Forum ha espresso la volontà di abbandonare ogni forma di polemica: *“La città ha bisogno di avere un ruolo sempre più importante e questa è la direzione giusta per avere una ripresa. Il porto di Livorno è in ripresa anche se ci sono aziende in difficoltà che rischiano la chiusura come il Terminal Lucarelli e Grandi Mulini”*

L'Italia necessita di connessione e risorse per produrre sviluppo

LIVORNO– Blue economy, l'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro.

L'importanza dell'economia del mare è stata al centro del **“2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica”** svoltosi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

-segue

Alla presenza del Ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarin, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea.

Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come «le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie. In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una "economia dei flussi" e in una nuova "geografia funzionale" connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità».

«Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è *side event*. La risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno. Ma se l'Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l'Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione.

-segue

Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa».

Il Presidente Cancian ha poi concluso: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L'impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all'autotrasporto e all'intermodalità».

Porti, Italia è leader nel Mediterraneo della blu economy

Livorno - L'Italia è leader nell'area del Mediterraneo nella Blue economy con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. È il dato emerso questa mattina in occasione del secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica in corso al terminal crociere del porto di Livorno. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro. Il Forum, organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete autostrade mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

DELRIO: «ITALIA E' PORTA PER INGRESSO MERCI DA ASIA»

«L'Italia è immersa nel Mediterraneo. E tutto quello che succede dall'altra parte del nostro mare ci riguarda e ci riguarderà sempre. Anche se non lo si vuole. La cooperazione della nostra Guardia costiera con le altre guardie costiere dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, l'intensificarsi degli scambi commerciali e culturali con gli altri paesi africani, la stabilizzazione della Libia, la pace in Siria sono tutti argomenti che riguardano questo Paese». Lo ha detto il ministro delle infrastrutture Graziano Delrio intervenendo al secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica in corso a Livorno. «Sono reduce da un giro per l'Asia che ha toccato Iran, Vietnam, Cina e Giappone - ha proseguito Delrio - proprio per discutere con i miei colleghi della centralità dell'Italia come grande porta di accesso dentro il Mediterraneo per le merci dirette in tutta Europa».

Informazioni Marittime

Italia, la Blue Economy raddoppia la ricchezza



L'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali marittimi nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro.

L'importanza dell'economia del mare è stata oggi al centro del "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Alla presenza del ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarini, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Cortei dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea.

- segue

Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come «le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie. In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una "economia dei flussi" e in una nuova "geografia funzionale" connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità».

«Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è side event. La risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno. Ma se l'Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l'Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione. Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa».

Il Presidente Cancian ha poi concluso: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L'impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all'autotrasporto e all'intermodalità».

L'Informatore Navale

Forum Portualita' Livorno:GIACHINO (F.I.):I porti sono la fabbrica del lavoro del 21° Secolo.Sbloccare lo Sportello Unico dei Controlli e la Nuova Diga al Porto di Genova

Forum Portualita' Livorno : Livorno, 5 aprile 2017 – Dalle relazioni degli esperti internazionali appare chiaro che anche il mondo dello shipping viaggia ad una velocità superiore al sistema della portualita' e della logistica italiana che pure è' uno dei pochissimi settori ad aver recuperato i livelli di traffici del precisi. Il sistema della portualita e della logistica può dare un contributo importante a aumentare la crescita della nostra economia perché vorrei ricordare a tutti che oggil'Italia ha un PIL inferiore di 8 punti a quello del 2007 e ha una disoccupazione superiore del 30% a quella del 2011. Occorre pertanto far decollare la Riforma dei porti e sbloccare 1)- Lo sportello unico dei controlli , misura a costo zero ma importantissima per la concorrenza con i porti del Nord Europa; 2)- Accelerare gli investimenti strategici a partire da quello della Nuova Diga Foranea per Genova, il più importante porto italiano e l'unico in grado di recuperare i 600-800.000 container diretti all'Italia ma che scelgono di sbarcare a Anversa o Rotterdam causandoci una importante perdita di lavoro e di tasse portuali e IVA. Senza la nuova Diga Genova rischia di essere tagliata fuori dai nuovi traffici. Così l'ex Sottosegretario ai trasporti e attuale responsabile nazionale,trasporti di Forza Italia Mino GIACHINO interpellato a margine dei lavori del Forum della Portualita' in corso a Livorno. Mino Giachino ex sottosegretario ai Trasporti e presidente di Saimare Martedì 11.4 ore 14.30 CONSULTA TRASPORTI E LOGISTICA di Forza Italia Nella sala della sede in Via IN LUCINA 17 ore 14.30

L'economia del mare muove il Paese: ogni euro prodotto dalla "Blue economy" ne genera 1,9 sul resto dell'economia Il futuro del sistema portuale e logistico al "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi a Livorno

Livorno, 5 aprile 2017 – Blue economy, l'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro. L'importanza dell'economia del mare è stata oggi al centro del "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore. Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare. Alla presenza del Ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarin, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea. Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come «le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie.

-segue

In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una “economia dei flussi” e in una nuova “geografia funzionale” connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità». «Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è side event. La risposta forte però è attesa dall’Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l’importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l’esterno. Ma se l’Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l’Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione. Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell’ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un’azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa». Il Presidente Cancian ha poi concluso: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L’impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all’autotrasporto e all’intermodalità».

Ferpress

Logistica e infrastrutture: il presidente della Regione Toscana Rossi chiede nuovi investimenti

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – Nuovi investimenti nella logistica e nelle infrastrutture in Toscana. È quanto ha chiesto il presidente Enrico Rossi nel corso del suo intervento al secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica che si è tenuto al Terminal crociere del porto di Livorno e che è stato concluso dall'intervento del ministro dei trasporti Graziano Delrio.

“Non c'è un altro caso in Italia – ha detto Enrico Rossi – di una Regione che abbia investito quasi 700 milioni di euro nella sua portualità. Così facendo abbiamo prodotto una svolta, sia a Piombino, che ha avuto una straordinaria trasformazione, che a Livorno, su cui continuiamo ad intervenire. È per questo che chiedo al ministro Delrio che si facciano gli investimenti necessari a fare del polo Livorno-Piombino una grande infrastruttura competitiva a livello europeo”.

Tra questi Rossi ha richiamato il già realizzato collegamento ferroviario diretto tra porto e rete nazionale “che sta già dando ottimi risultati”, i lavori “che inizieranno entro il 2017 per realizzare lo scavalco ferroviario” che collegherà direttamente il porto con le aree retrostanti, così come quelli per la realizzazione della Darsena Europa, rispetto alla quale ha detto di mettere una condizione per l'utilizzo dei 250 milioni della Regione, quella di realizzare una palificazione adeguata a permettere un escavo fino a 20 metri, capace di far attraccare le grandi navi.

“Ho apprezzato – ha precisato il presidente Rossi – l'attenzione con cui il ministro guarda alla costa toscana, ma non possiamo non affrontare l'altra grande questione, quella della Tirrenica. Dobbiamo realizzare un sottocorridoio tirrenico da Milano a Roma e fare in modo che, pur nel rispetto dell'ambiente, abbia quattro corsie. Sto insistendo su questo punto dal 2010 e spero sia arrivata la possibilità di fare qualcosa al riguardo. So che il ministro ci sta lavorando e che presto avremo positive notizie al riguardo”.

Rossi si è anche detto convinto che “per dare un futuro a Piombino sia necessario un collegamento viario diretto tra la città e la rete autostradale nazionale, ed è anche su questo punto che vorremmo realizzare un'intesa con il Governo, compatibilmente con le risorse finanziarie a disposizione”.

Quanto alla sinergia tra i porti di Carrara e La Spezia, il presidente ha detto di essere sereno “perché questa scelta porterà cose positive per Carrara soprattutto se realizzeremo le opere già discusse e rispetto alle quali c'è stato l'impegno del viceministro Riccardo Nencini”.

Rossi ha ringraziato infine le autorità portuali uscenti di Piombino, Luciano Guerrieri e di Livorno, Giuliano Gallanti, che hanno lavorato per farci arrivare a questo punto e ha fatto i migliori auguri alla neo autorità, Stefano Corsini, “che sta lavorando in perfetta sintonia con il territorio, per giungere ai quei risultati che tutti attendiamo”.

2° Forum della Portualità e della Logistica: Camanzi (ART), nostro compito è garantire accesso equo a infrastrutture

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – “La buona regolazione economica è parte significativa della legge di riforma della portualità ed è compito dell’ART realizzarla”. Lo ha dichiarato il Presidente dell’Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, a margine dei lavori del 2° Forum Nazionale della Portualità e della Logistica, in corso oggi a Livorno.

“Anche nei porti, come nelle ferrovie, gli aeroporti e le autostrade – ha aggiunto Camanzi – compito dell’Autorità è garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi. Una regolazione economica coerente per tutte le modalità di trasporto facilita la creazione di valore lungo tutta la catena dell’economia portuale e la rende più competitiva in Europa e nel mondo”.

“Le Autorità di sistema portuale – ha concluso il Presidente – avranno così a disposizione un quadro di regolazione ispirato ai principi della efficienza economica delle gestioni e alla integrazione intermodale, che caratterizzano i lavori dell’ART”.

L'economia del mare muove il Paese. Cancian (RAM), interconnettersi per affrontare le sfide globali

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – Blue economy, l'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro.

L'importanza dell'economia del mare è stata oggi al centro del "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Alla presenza del Ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarini, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea.

Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come "le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie. In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una "economia dei flussi" e in una nuova "geografia funzionale" connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità".

"Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è side event. La risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno.

- segue

Ma se l'Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l'Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione. Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa”.

Il Presidente Cancian ha poi concluso: “Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L'impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all'autotrasporto e all'intermodalità”.

Forum sulla portualità con Delrio, rivedi l'evento

Mercoledì 5 aprile a Livorno si è tenuto il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" con il Ministro

 2 COMMENTI

lunedì 03 aprile 2017 16:28

Si è tenuto mercoledì 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Graziano Delrio** e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore.

Clicca qui per guardare il video della registrazione dell'evento.

L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come

-segue

organismo in house con il MIT, sarà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.



Sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno

dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Rossi nomina Becattini nel comitato di gestione

ENRICO Rossi, presidente della Regione, nomina il suo rappresentante nel comitato di gestione dell'Avversario di sistema Livorno-Piombino, Enrico Becattini, durante il Forum della Portualità e della Logistica avvenuto nella città labronica. «Abbiamo optato per un tecnico, direttore generale dell'assessorato dei trasporti, per ribadire il ruolo operativo che il comitato deve avere», ha detto Rossi - e così è anche per il comitato di gestione dell'Authentica Carrara-La Spezia. Rossi ha parlato poi della scelta del sindaco Nogarin: «Non credo che un sindaco possa designare se stesso, anche come opportunità. Non sarà ufficiale, ma è un parere che pesa. Stesso parere da parte del ministro Graziano Delrio. «A mio giudizio la scelta del sindaco di Livorno non è condivisibile; anche perché un sindaco ha già un suo pesante carico di impegni e responsabilità. Comunque sia, il discrimine saranno le competenze che la legge indica con chiarezza». Anche il sindaco Nogarin comunque ha detto la sua. Dopo aver ricordato che anche Genova e Trieste hanno designato i rispettivi sindaci nel comitato di gestione dell'Authentica, ha ribadito che la scelta della giunta comunale intende rivendicare l'importanza della città e del territorio nella pianificazione del sistema portuale. E un giudizio sul forum? «Mi preoccupa che la linea emergente dagli interventi - ha sottolineato il sindaco - è stata quella di un prevalente impegno economico pubblico a favore di comparti che tornano principalmente a vantaggio del privato. Dobbiamo in ogni modo difendere - ha concluso - il ruolo del territorio in uno sviluppo della pianificazione portuale che sul territorio incide pesantemente». Altra notizia raccolta a margine del Forum: oggi alle 15 dovrebbe concludersi la gara per la privatizzazione della quota di maggioranza della "Porto 2000". Bocche cucite sui risultati. Ma da parte dei sindacati interni, una preoccupazione principale: «Dei tre concorrenti, temiamo di finire nelle mani degli spagnoli». Gli altri due gruppi, come noto, fanno capo rispettivamente agli armatori Grimaldi ed Onorato.

E Rossi designa il superdirigente Becattini

LIVORNO- NEI CONVEGNI, si sa, ci sono sempre due parti da seguire: quella ufficiale e quella nei corridoi. Che a volte, è più interessante. Nella fattispecie, il Forum della Portualità e della Logistica ci ha permesso di raccogliere qualche dichiarazione su aspetti operativo-politici locali che non hanno avuto spazio nelle conferenze. La prima è di Enrico Rossi, presidente della Regione. Riguarda la nomina del suo rappresentante nel comitato di gestione **ALTRA** di sistema Livorno-Piombino. «Abbiamo optato per un tecnico, Enrico Becattini, direttore generale dell'assessorato dei trasporti, per ribadire il ruolo operativo che il comitato deve avere: ci ha detto Rossi- e così è anche per il comitato di gestione **ALTRA** Carrara-La Spezia».

PICCOLO accenno, con l'aggiunta che non si tratta di un giudizio ufficiale, alla scelta del sindaco Nogarin. «Non credo che un sindaco possa designare se stesso, an-

che come opportunità». Non sarà ufficiale, ma è un parere che pesa. Stesso parere da parte del ministro Graziano Delrio. Che ci è andato già senza remore. «A mio giudizio la scelta del sindaco di Livorno non è condivisibile; anche perché un sindaco ha già un suo pesante carico di impegni e responsabilità. Comunque sia, il discrimine saranno le competenze che la legge indica con chiarezza». Come a dire: «non giudichiamo sul piano politico ma su quello della reale esistenza dei requisiti che la Riforma richiede ai com-



La Regione sceglie il direttore generale dell'assessorato ai trasporti Becattini: «Avrà il ruolo operativo che il comitato deve avere»

ponenti dei comitati di gestione». Anche il sindaco Nogarin comunque ci ha detto la sua. Dopo aver ricordato che anche Genova e Trieste hanno designato i rispettivi sindaci nel comitato di gestione **ALTRA**, ha ribadito che la scelta della giunta comunale in-



Il presidente Stefano Corsini

tende rivendicare l'importanza della città e del territorio nella pianificazione del sistema portuale. E un giudizio sul Forum?

«Mi preoccupa che la linea emergente dagli interventi- ha sottolineato il sindaco- è stata quella di un prevalente impegno economico pubblico a favore di comparti che tornano principalmente a vantaggio del privato. Dobbiamo in ogni modo difenderlo- ha concluso- il ruolo del territorio in uno sviluppo della pianificazione portuale che sul territorio incide pesantemente».

ALTRA notizia raccolta a margine del Forum: oggi alle 15 dovrebbe concludersi la gara per la privatizzazione della quota di maggioranza della "Porto 2000". Bocche cucite sui risultati. Ma da parte dei sindacati interni, una preoccupazione principale: «Dei tre concorrenti, temiamo di finire nelle mani degli spagnoli». Gli altri due gruppi, come noto, fanno capo rispettivamente agli armatori Grimaldi ed Onorato.

A. F.

Localismi virtuosi

«L'ITALIA deve fare del proprio particolarismo, del nostro municipalismo non una condanna ma una risorsa. La bellezza del nostro municipalismo deve creare più diversità, più cultura, più capacità, più talento e non deve indebolire il sistema Italia»

La via della seta

«DOBBIAMO capire che noi non siamo soltanto storicamente il terminale della Via della Seta - ha detto il ministro Delrio - , ma possiamo tornare ad esserlo. tornare ad esserlo. E un esempio è il porto di Trieste che è già attrezzato per rifornire Budapest e Belgrado»



Livorno e Piombino

«LE SFIDE che abbiamo davanti non sono quelle tra i porti di Livorno e Piombino, ma anzi fare sistema e riuscire a competere nella sfida tra la sponda nord e la sponda sud dell'Atlantico. Per questo abbiamo aperto un tavolo al ministero sulla logistica insieme alle Regione»

Stop corruzione

«TROPPE imprese cercano scorciatoie in questo Paese». Lo ha detto il ministro Delrio parlando di corruzione nei grandi appalti pubblici. «e cose vanno fatte per bene. Mi aspetto che cresca la consapevolezza che una impresa si presenta ad una gara pensando di fare il giusto guadagno e di fare un buon lavoro per il Paese. Questa è la normalità»

Il «d-day» per Grandi Molini mentre tutti sono al fianco dei lavoratori



«HO INCONTRATO lavoratori di Grandi Molini in presidio permanente davanti allo stabilimento contro il licenziamento di 30 di loro su 45. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro al ministero dello sviluppo economico con l'azienda e, nel portare ai lavoratori la mia solidarietà, mi sono impegnata a seguire la vicenda attra-

-LIVORNO-

verso il ministro Calenda». A riferirlo è la onorevole del Pd Silvia Velo (nella foto), sottosegretaria all'ambiente. È stato il presidente della Regione Toscana a chiedere un incontro al ministro. E annuncia «chiediamo che l'azienda ritiri i licenziamenti. È un incontro con la proprietà alla quale ho scritto una lettera. **Al momento** intanto su nostra sollecitazione si è impegnata a sistemare presto la banchina in conces-

sione a Grandi Molini». Sempre ieri al presidio i delegati Spi-Cgil quartieri nord hanno pranzato con gli operai. Il gruppo Dematori Avis **di Livorno** e i portuali hanno donato derrate alimentari. La Sva a pranzo ospiterà per il tempo necessario i lavoratori Grandi Molini nella mensa in via delle Coralline. Oggi intanto ci sarà l'atteso incontro in Provincia su questa dura vertenza.

Camanzi: «Anche nei sistemi portuali sia equo l'accesso alle infrastrutture»

«ANCHE nei porti, come nelle ferrovie, gli aeroporti e le autostrade compito dell'Autorità è garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi». Lo ha detto il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, a margine dei lavori del secondo forum nazionale della portualità e della logistica, in corso oggi a Livorno. «La buona regolazione economica - ha aggiunto - è parte significativa della legge di riforma della portualità

ed è compito dell'Authority realizzarla. Una regolazione economica coerente per tutte le modalità di trasporto facilita la creazione di valore lungo tutta la catena dell'economia portuale e la rende più competitiva in Europa e nel mondo. Le Autorità di sistema portuale avranno a disposizione un quadro di regolazione ispirato ai principi dell'efficienza economica delle gestioni e all'integrazione intermodale, che caratterizzano i lavori dell'Autorità di regolazione dei trasporti».

Conftrasporto: Uggè a Camanzi, non tenti di attribuirsi compiti non previsti per il Garante

(FERPRESS) – Roma, 5 APR – Riforma dei porti: sulle dichiarazioni rilasciate oggi dal presidente dell’Autorità di regolazione dei Trasporti Andrea Camanzi – a margine del Forum nazionale della Portualità – interviene attraverso una nota Paolo Uggè, a capo di Conftrasporto e vice presidente di Confcommercio.

“Tra le affermazioni rese oggi a Livorno da Camanzi – spiega Uggè – registro che sarebbe ‘compito dell’Authority realizzare la riforma dei porti per garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi, al fine di una regolazione coerente per tutte le modalità di trasporto’. Auspico – prosegue il presidente di Conftrasporto – che il tentativo da parte di Andrea Camanzi di attribuirsi compiti non contemplati per l’Autorità di cui è a capo non sia un modo per supportare la richiesta di quest’ultima di assoggettare a contributo settori per i quali la legge non prevede tale obbligo”.

Il riferimento è al contributo annuale del 6 per mille chiesto alle imprese di autotrasporto dal garante per il suo funzionamento, e alla relativa delibera, che fissa la soglia di fatturato minimo assoggettato al contributo a 5 milioni di euro contro i 30 milioni di un anno fa.

“Il presidente Camanzi sa benissimo che contro questo provvedimento esistono procedure pendenti al Tar e che si è in attesa del pronunciamento della Corte Costituzionale”, conclude Uggè.



INTERESSE La platea del Forum

FORUM IL GOVERNATORE: «NON C'È UN ALTRO CASO, SIAMO COMPETITIVI»

«La Toscana ha investito quasi 700 milioni»

«LA TOSCANA è in Europa la seconda regione che ha investito di più nella logistica e nelle infrastrutture, dietro solo alle Fiandre che ha il porto di Rotterdam: abbiamo investito quasi 700 milioni di euro nella portualità ora chiediamo al Governo che faccia la sua parte con investimenti che saranno certamente inferiori ai nostri». Lo ha detto il governatore toscano, Enrico Rossi, a margine del secondo forum nazionale sulla portualità e la logistica che si svolge a Livorno. «Non c'è un altro caso in Italia come la Toscana - ha sottolineato Rossi - e così facendo abbiamo prodotto una svolta, sia a Piombino, che a Livorno, su cui continuiamo a intervenire. Per questo che

chiedo a Delrio che si facciano gli investimenti necessari a fare del polo Livorno-Piombino una grande infrastruttura competitiva in Europa. Tra questi Rossi ha richiamato il già realizzato collegamento ferroviario diretto tra porto e rete nazionale «che sta già dando ottimi risultati», i lavori «che inizieranno entro il 2017 per realizzare lo scavalco ferroviario» che collegherà direttamente il porto con le aree retrostanti, così come quelli per la realizzazione della Darsena Europa, rispetto alla quale ha detto di mettere una condizione per l'utilizzo dei 250 milioni della Regione, quella di realizzare una palificazione adeguata a permettere un escavo fino a 20 metri, capace di far attraccare le grandi navi.

«Dal mare passa il futuro dell'Italia Opportunità di ricchezza e lavoro»

Il ministro Delrio: «Trascurate per anni, ora cerchiamo di rimediare»

L'ITALIA, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nella blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio. Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranea, ha sottolineato che il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie.

-LIVORNO-

LA PORTUALITÀ italiana e la logistica collegata, così come la stanno programmando da Bruxelles e da Roma. Oppure, parafrasando una vecchia battuta, come avremmo voluto conoscere ma non abbiamo mai saputo chiedere. Il 2° Forum nazionale sulla portualità e sulla logistica, che si è tenuto ieri mattina al Palacrociera del porto (con una coda tecnico-specialistica di commissioni ad hoc) è andato avanti su un doppio binario: gli aspetti più legati al territorio, di cui si sono fatti portavoce il presidente della Regione Enrico Rossi e il sindaco

LA DATA DEL 2021
«I programmi europei guardano all'innovazione. Saremo all'appuntamento»

Filippo Nogarini; e quelli più generali sulle grandi reti europee, sviluppati sia dal presidente di RAM Antonio Cancian, sia da Olaf Merk dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, sia da Enrico Grassi (Corte dei Conti Europea, settore investimenti) e da Herard Ruijters (DG MOVE europea). Le conclusioni del ministro Delrio (che aveva al suo fianco in platea il senatore Marco Filippi, il viceministro dell'ambiente Silvia Velo e il viceministro dei trasporti Nencini) sono state in-



Merci transitate

L'ITALIA, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nella cosiddetta «blue economy», l'economia che passa dal mare

Volume d'affari

I TRAFFICI hanno prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno

linea con i concetti generali di un «sistema» trasportistico interconnesso, che punta a spostare il trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia («cura del ferro») e alle navi («cura del mare») sia per motivi economici che ambientali.

L'ITALIA ha trascurato per an-



QUASI AMICI La stretta di mano tra Enrico Rossi e Graziano Delrio

ni, ha detto con passione il ministro: il valore e le opportunità che il suo mare le offre. Siamo cercando di rimediare, per recuperare sia un ruolo storico fondamentale, sia una serie di opportunità economiche che creano ricchezza e posti di lavoro. Delrio si è anche riferito ai programmi europei per un forte svi-

luppo e modernizzazione di tutto il sistema logistico del vecchio continente, sottolineando come la pianificazione è fatta dal governo italiano per le ferrovie, per i porti, per il sistema degli interporti e per i relativi collegamenti, sta confermando che l'Italia «ci sarà» all'appuntamento stabilito da Bruxelles per il 2021. Positivo e aperto a ogni pro-



«Ho apprezzato - ha detto il governatore Enrico Rossi - l'attenzione del ministro per la Costa»

spettivo di sistema il saluto di Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale.

APPASSIONATO anche l'intervento di Enrico Rossi. Ha ricordato che la Regione Toscana è forse tra le prime in Italia se non la prima ad aver investito pesantemente le proprie risorse sul sistema logistico. «La Darsena Europa», ha detto Rossi, non può né deve essere messa in discussione, perché ha una valenza strategica per il territorio ma anche per la pianificazione europea dei trasporti. E ancora: «Dobbiamo avere una visione che abbandoni i limiti dei localismi, ha detto per lavorare tutti insieme allo sviluppo di un sistema Italia». In questo quadro, Rossi ha anche chiesto a Delrio di appoggiare la richiesta di una pianificazione delle direttrici ferroviaria e stradale costiere che ancora oggi, dopo decenni di progetto, sono fortemente carenti. Ed ha rivolto un messaggio di solidarietà ai dipendenti della Grandi Molini che stanno rischiando il posto.

TELEGRAFICO l'intervento del sindaco Nogarini. Anch'egli ha ricordato le vertenze in corso per la Grandi Molini, e per la Lucarelli Terminal, emblematiche di un porto che da una parte cerca dimensioni europee e dall'altra vuole a rischio decine di posti di lavoro: e si è detto aperto a lavorare insieme con i governi nazionale, regionale e portuale in un quadro «di sistema». Interventi tecnici, con molti riferimenti alla pianificazione, quelli di Antonio Cancian e dei già citati Olaf Merk, Enrico Grassi e Herard Ruijters, tutti centrati sulla necessità di sviluppare un sistema integrato di porti e di connessioni terrestri che offra servizi adeguati al gigantismo navale in atto. Con slide e tabelle a dimostrare che sulla crescita dimensionale delle navi container e sulle grandi concentrazioni di armatori non si torna indietro. Antonio Fulvi

«Maxi-Darsena, nessun problema In estate acceleriamo sul bando»

L'esponente del governo a Livorno per il forum nazionale in vista del G7 Trasporti previsto a Cagliari
«L'Italia è un molo nel Mediterraneo per far arrivare in Europa le merci della nuova "via della seta"»

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

Per l'annuncio più atteso dal porto di Livorno bisognerà attendere il pomeriggio quando il ministro **Graziano Delrio** arriva all'iniziativa Pd: sì, il governo punta sulla Darsena Europa; sì, il porto di Livorno ha «condizioni uniche». Ma soprattutto: «in estate daremo una accelerata sul bando per la maxi-Darsena, non ci sono problemi».

Al mattino, al conclave della portualità è il governatore **Enrico Rossi** a invitare il governo a «fare la propria parte» con «investimenti che saranno certo inferiori ai nostri». E, - dopo aver ringraziato sia i numeri uno uscenti delle due **Autorità** (**Giuliano Gallanti** e **Luciano Guerrieri**) sia il neo-presidente **Stefano Corsini**, rivendicando alla Toscana il fatto di essere in Europa «seconda solo alle Fiandre» come «regione che ha investito di più in logistica e infrastrutture».

Il Forum livornese lo organizza al terminal crociere il ministero delle Infrastrutture e Reti Autostrade Mediterranee in vista del G7 Trasporti (previsto a fine maggio a Cagliari): lì rispunta, per mano di Delrio l'identikit dell'Italia come una sorta di grande molo d'Europa

in mezzo al Mediterraneo. Parte da questo sguardo all'atlante per tornare a insistere sulla «cura del ferro».

Nel menù però non ci sono né la vitamina C né le proteine della carne bensì gli incentivi tipo «mare-bonus» e «ferro-bonus». E soprattutto le infrastrutture: non è sufficiente una striscia di terra che si allunga in mare per creare un molo portuale, soprattutto se in mezzo ha una lunga dorsale di montagne come l'Appennino (e se la merce trova troppi intoppi per uscire dal porto).

Intoppi? Il «mantra» di Delrio - anticipato nella lunga intervista al Tirreno di ieri - mette l'accento su tre tipi di accessibilità che hanno bisogno di sprint. **Uno**, le briglie della burocrazia: «Avevamo 112 procedimenti amministrativi in questo campo, adesso abbiamo uno sportello unico. E non dimentichiamo la velocizzazione dell'iter doganale: siamo i primi al mondo sotto questo profilo, eravamo al 37° posto fino a pochi anni fa». **Due**, l'arrivo della merce dal mare: «Abbiamo lavorato sodo alla semplificazione dei dragaggi in tandem con il ministero dell'ambiente, e in particolare con il sottosegretario **Silvia Velo**». **Tre**, lo smistamento della merce verso l'interno: «E qui c'è tutto il programma di in-

frastrutture principalmente ferroviarie, che qui a Livorno rappresentano un esempio straordinario come il nuovo collegamento direttissimo fra Darsena Toscana e rete ferroviaria nazionale perché si prenda il container appena sbarcato e lo si porti fino alla destinazione finale nel minor tempo possibile».

Non è una novità, l'idea dell'Italia-molo. Ci aveva scommesso dieci anni fa un gigante internazionale come **Eurokai** di **herr Thomas Eckelmann**: far giungere sui mercati europei passando dai porti italiani anziché da Rotterdam-Amburgo le merci in arrivo dall'Estremo Oriente via Suez. Ma allora le Alpi erano ancora una barriera: rendevano difficile per noi sfondare verso la Baviera, ma ci mettevano un po' al riparo dalla proverbiale competitività degli scali nordeuropei (anche se Rotterdam è già adesso il settimo scalo di riferimento per la merce italiana...). Presto non sarà più così perché è in pista un programma di trafori che renderanno le Alpi assai più permeabili ai flussi di merci. Tradotto: più facile per i nostri porti spedire merce nel cuore d'Europa ma, al tempo stesso, via ogni protezione rispetto all'aggressività concorrenziale dei grandi scali del Northern Range. Tant'è ve-

ro che Rotterdam esplicitamente è sbarcato a Milano alla conquista di flussi di merci con incentivi riservati di cui il Tirreno ha dato conto.

Il ministro dice anche qualcosa che sembra poco più d'un inciso: è indispensabile far maturare nel Paese la consapevolezza della posta in gioco nei porti. È un po' surreale immaginarsi che «se ne parli la sera a cena davanti al Tg»? Eppure «tutti sanno bene cos'è il problema dei migranti», è necessario allora che l'opinione pubblica abbia ben presente la rivoluzione che s'innescerà quando tutti i trafori saranno in funzione a pieno regime. Delrio lascia capire che non è un problema di audience: paradossalmente è rivolgendosi a una platea di addetti ai lavori che spera di trovare lo slancio per far uscire questi temi dallo stretto giro degli specialisti e diventare «agenda del Paese». Dunque con tutta la rilevanza possibile quando c'è da convincere il ministro Padoan ad allargare i cordoni della borsa.

È come se, insistendo sul milione di occupati in questo settore, volesse indicare che la logistica può essere il «mestiere» dell'Italia - certo, insieme al turismo e alla manifattura ad alto valore aggiunto - nella nuova divisione internazionale del la-

voro: come quando l'Inghilterra ha deciso di lasciar perdere la propria industria pur di diventare una delle piazze finanziarie del mondo. Lo dirà, parlando con i cronisti, **Mino Giachino**, ex sottosegretario ai trasporti e ora responsabile Fi di settore: «I porti sono la "fabbrica del lavoro" del 21° secolo».

Di fronte alla platea del Forum, il ministro indica due orizzonti precisi: 1) un ruolo nel Mediterraneo che guardi al dialogo economico con la sponda nordafricana; 2) la "via della seta" sulla quale punta la Cina.

È **Lucio Caracciolo**, direttore di Limes, a mettere in evidenza le potenzialità di questo progetto di Pechino «tanto grandioso quanto indefinito: praticamente un marchio sotto il quale vengono catalogate mille iniziative». Per la Cina - afferma - è la risposta alla «sovraproduzione produttiva e all'impossibilità di far crescere il mercato interno se non a prezzo di innescare spinte al cambiamento politico». E per noi italiani? «Una straordinaria opportunità di cui forse non siamo ancora pienamente consci».

Sì, ma intanto «all'interno di un porto che vede i traffici crescere», restano irrisolti alcune crisi occupazionali: e qui il sindaco **Filippo Nogarin** ricorda i casi degli addetti del **Lucarelli Terminal** e di **Grandi Molini**. Il tema è incandescente (vi aveva fatto riferimento anche **Rossi**), ma a differenza di quanto accaduto in altre occasioni quando aveva usato toni di bruciante rottura il leader **M5s** usa la tribuna con l'aplomb di uomo di governo e sottolinea quanto sia importante investire in porto per creare occupazione.

Ma il forum è anche l'occasione in cui esperti di primo piano indicano la rotta di un futuro possibile. Ad esempio, **Olaf Merk** (esperto Ocse per la portualità) segnala gli effetti del gigantismo navale e dell'oligopolio dei grandi gruppi: si pensi che «otto dei primi venti operatori internazionali

sono spartiti negli ultimi due anni» e che «le prime 4 flotte mondiali avevano in mano il 23% del mercato nel 2000 e ora più del doppio». Risultato: ai porti non resta che scoprire strategie di collaborazione per non restare schiacciati.

E se **Enrico Grassi** (Corte dei Conti europea) mette in guardia dai rischi dell' "overdose" di progetti infrastrutturali destinati a implodere per surplus rispetto ai traffici, **Herald Ruijters** (direttore Dg Move Ue) invita a «preparare progetti in vista della scadenza del 2020» guardando anche alla capacità di alleanze fra porti: l'esempio è **Authority** unica che raggruppa **Copenaghen** e **Malmoe** che, appartenenti a due Stati differenti, sono cresciuti dopo le loro "nozze".



OLAF MERK
(OCSE)

Raddoppiata in 16 anni la quota di mercato delle prime quattro flotte mondiali. I porti devono collaborare per non farsi schiacciare

A destra:
la platea del
Forum (Marzi
Pentafoto)



Nella foto
grande:
da sinistra
Corsini,
Provinciali,
il ministro
Delrio
e l'ammiraglio
Di Marco
(dal profilo
Twitter
del Mit)

Cancian: serve un fondo infrastrutture da affidare alla Cassa Depositi e Prestiti

Antonio Cancian, l'uomo al timone di **Rete Autostrade Mediterranee (Ram)**, braccio operativo del ministero dell'economia sul fronte delle "autostrade del mare", disegna la fisionomia di una trasformazione che «concentra flussi su nodi e corridoi» in nome di «connessioni fatte di infrastrutture e di info-strutture».

Ma per farlo serve un fiume di denaro: ecco che **Cancian** lancia l'idea di un "fondo per la portualità e la logistica" da far gestire a una "Sgr" come, ad esempio, **Cassa Depositi e Prestiti** che «potrebbe coordinare e intercettare - dice alla platea del forum livornese - opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della nostra penisola».

Crociere, il giorno della verità

Porto 2000 ai privati: oggi si saprà quale cordata ha vinto ■ IN CRONACA

LIVORNO

Oggi pomeriggio sarà il giorno della verità per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società tutta pubblica - in mano per quasi il 72% a **Imperial** e il resto alla Camera di Commercio - che ha avuto finora in gestione il porto passeggeri sia per i traghetti che per le crociere.

Alle 15 è previsto l'inizio della seduta della commissione giudicatrice, composta da Massimo Provinciali (segretario generale **Imperial**) e presidente della Porto 2000, Claudio Vanni (dirigente **Imperial**) e, su designazione del ente camerale, Silvio Bianchi Martini (capo dipartimento e ordinario di economia aziendale all'Università di Pisa). Nel giro forse di un paio di ore si dovrebbe determinare quale delle tre cordate in lizza si è aggiudicata la gara: beninteso, una aggiudicazione provvisoria perché da lì in poi partiranno le verifiche finali in vista del verdetto definitivo che arriverà nelle settimane successive.

È la prima delle tre grandi operazioni che negli ultimi due anni sono state messe in pista per ridisegnare gli assetti e l'identità del porto da **Imperial** al timone di Palazzo Rusciano per sei anni a partire dal gennaio 2011 proprio in tandem con Provinciali. Com'è noto, a parte la privatizzazione del porto passeggeri, il riferimento è alla gara per l'affidamento dei bacini di carenaggio e al maxi-bando per scovare investitori privati interessati a realizzare il primo lotto della Darsena Europa.

In tutti questi mesi **Imperial** ha ripetuto spesso che il bando è stato costruito in modo da mettere l'accento più sul piano degli investimenti e sulla proposta industriale più che sull'offerta economica in senso stretto. Come riprova viene indicato il fatto che la proposta tecnica avrà fino al 65% dei punti disponibili mentre il prezzo offerto peserà grossomodo per la metà (35%). La somma dei punteggi ottenuti sull'uno come sull'altro versante porterà alla definizione della classifica in base alla quale sarà nominato il vincitore (provvisorio).

Il D-day per il destino del porto passeggeri arriva curiosamente quasi in contemporanea con la data in cui è programmata la tappa del viag-

ECONOMIA DEL MARE » LA PRIVATIZZAZIONE

Crociere, 3 cordate in lizza oggi si decide chi ha vinto

In vista un'annata con meno turisti ma in extremis programmate 10 navi in più. E lunedì è a Livorno l'ammiraglia Majestic, 330 metri col fascino da "Love boat"



Il cuore dell'attuale porto passeggeri attorno all'ex silos in abbandono

gio inaugurale della nuovissima ammiraglia della Princess Cruise Line, la Majestic Princess: lunedì vedremo - probabilmente all'Alto Fondale - la silhouette di questo colosso lungo 330 metri, la più grande love boat mai costruita in un cantiere italiano. E "love boat" non è una definizione a caso: chissà se anche qui da noi, com'è accaduto altrove,

invece del tradizionale fischio di sirena suoneranno "Mare profumo di mare", la sigla della serie tv.

Potrebbe essere un simbolo passettino in avanti rispetto al fatto che il grafico dei croceristi in transito da Livorno tornerà di nuovo a puntare all'ingù dopo un biennio in cui il nostro porto stava recuperando il palatrac del

2013-2014 (meno 40% in 24 mesi dopo che nel 2012 si era oltrepassata la soglia del milione di turisti).

Le stime che arrivano dal quartier generale della Porto 2000 ipotizzano che Livorno quest'anno perderà per strada circa 100mila vacanzieri sul fronte delle crociere. In realtà, non è escluso che al tirar delle somme l'arretramen-

to sia meno pesante: e se non consola granché il fatto che gli addetti ai lavori pronosticano un 2017 con il segno "meno" un po' per tutto il settore nel Mediterraneo, va detto che di recente si è materializzato l'arrivo extra di una decina di navi non schedate in precedenza.

Mauro Zucchelli
CORRISPONDENTE INVIATA

Traffico auto: è allarme al porto

Partito ieri da Melfi un treno carico di Fiat Punto, 500X e Jeep Renegade diretto nello scalo di Gioia Tauro, pronto a candidarsi come punto di riferimento per le spedizioni delle vetture del gruppo Fca negli Stati Uniti e in altri mercati internazionali. E Civitavecchia?



CIVITAVECCHIA - Fiat Chrysler Automobiles, Grimaldi Lines e l'export di auto fabbricate nello stabilimento di Melfi, con direzione Stati Uniti. Attori ed un copione che Civitavecchia conosce bene, essendo il traffico auto quello che negli ultimi anni è riuscito a trainare il porto con numeri importanti. Peccato però che questa volta sia cambiato un soggetto, fondamentale in questo caso.

Ad entrare in gioco, infatti, è stato lo scalo di Gioia Tauro che si sta candidando a diventare porto di riferimento per le spedizioni delle vetture del gruppo Fca in America e in altri mercati internazionali. Ieri infatti, partito da Melfi, è arrivato alla stazione di San Ferdinando un treno lungo 550 metri, carico di Fiat Punto, 500X e Jeep Renegade. Le vetture sono state stoccate sul piazzale del porto in attesa di essere trasportate con camion bisarche verso il Sud Italia, su nave quelle che raggiungeranno le destinazioni estere, gli Stati Uniti in particolare. Della logistica si sta occupando Grimaldi.

Un segnale d'allarme per Civitavecchia? In realtà, già a giugno dello scorso anno, fu il presidente della Cpc Enrico Luciani a preoccuparsi per l'acquisto da parte proprio di Grimaldi, di uno spazio considerevole nel porto di Gioia Tauro per la movimentazione proprio delle auto. Notizie che erano arrivate in città con un passaparola tra portuali. E che oggi hanno trovato pieno fondamento, con un ritorno giudicato eccezionale dalle autorità calabresi, che vedono nel traffico delle auto un importante rilancio per lo scalo.

Al momento sono in programma 2 treni a settimana che diventeranno 3 entro maggio e 6 nel breve periodo. "Gioia Tauro deve mantenere il suo ruolo leader nel transhipment – ha commentato l'assessore regionale ai Trasporti e alla Logistica Francesco Russo - e deve sviluppare la diversificazione competendo con i porti del Northern Range nel ruolo di porta terrestre di accesso/egresso delle produzioni e dei consumi italiani ed europei". Una strada per rafforzare il porto nei collegamenti internazionali, configurandolo come hub automobilistico centrale per l'area del Mediterraneo. "L'arrivo del treno di nuovo a Gioia Tauro – hanno spiegato dalla Regione - ha dimostrato la piena sintonia e convergenza di tutti gli attori coinvolti che hanno operato ed operano sinergicamente, ciascuno per le rispettive competenze: Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Calabria, Autorità Portuale, Blg (società che gestisce il terminal auto ndr), Mir, insieme a Rfi. L'evento segna il ritorno del trasporto merci su ferro a Gioia Tauro, dopo un lungo periodo di assenza".

Bisognerà capire, in tutto questo, quale ruolo continuerà a giocare Civitavecchia.

Il Mattino

I partecipanti Tre giorni di dibattito al porto

Tre giorni di dibattito sul commercialista come manager della crisi di impresa. È il Congresso nazionale Ugdcec di Napoli. Tanti i partecipanti: Luigi Casero, vice Ministro dell'Economia e delle Finanze; Fazio Segantini e Daniele Virgilito, presidente e segretario Ugdcec; Massimo Miani, presidente Cndcec; Achille Coppola, segretario nazionale dei commercialisti; Vincenzo Moretta, presidente Odcec Napoli; Cinzia Romagnolo, direttore regionale Agenzia Entrate. Ampia la platea dei professionisti, con i commercialisti Fabio Battaglia, Renato Bogoni, Riccardo Borgato, Erika Capobianco, Maria Caputo, Massimo Conigliaro, Annalisa Cuccaro, Ciro Esposito, Andrea Fosci, Vincenzo Laudiero, Salvatore Lauria, Pier Luigi Marchini, Gianvito Morretta, Riccardo Patimo, Giulio Pennisi, Pierluigi Pisani, Francesco Pozzi, Giovanni Rubin, Carolina Rumboldt.

Informazioni Marittime

Napoli, si completa l'Organismo di partenariato



Si completa l'Organismo di partenariato dell'Autorità di sistema (Adsp) portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia). All'Organo - che rappresenterà, come in tutti gli altri porti italiani, gli imprenditori presso l'authority ma con soli poteri consultivi - mancava la singola rappresentanza per autotrasportatori e Confcommercio, arrivata oggi. È **Angelo Punzi**, segretario del Coordinamento Fai (Federazione Autotrasportatori Italiani). «Onorato di poter dare il mio contributo, frutto dell'esperienza maturata nel porto di Salerno», ha commentato.

I componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare (tra parentesi il supplente)

Autorità

Pietro Spirito, presidente dell'Adsp

Arturo Faraone, comandante del porto di Napoli

Gaetano Angora, comandante del porto di Salerno

Guglielmo Cassone, comandante del porto di Castellammare di Stabia

Armatori

Raffaele Aiello, Fedarlinea (Massimo Mura)

Domenico Ferraiuolo, Confitarma (Gianni Andrea de Domenico)

- segue

Industriali

Agostino Gallozzi, Confindustria

Operatori artt. 16 e 18 (operatori di terra e concessionari)

Pasquale Legora De Feo, Assiterminal (Roberto Bucci)

Spedizionieri

Domenico De Crescenzo, Fedespedit/Anasped (Augusto Forges Davanzati)

Autotrasporto/Confcommercio

Angelo Punzi, Fai)

Operatori logistici intermodali

Luciano Punzo, Assologistica (Carmine Accongiagioco)

Operatori ferroviari

Francesco Pagni, Fercargo (Giuseppe Rizzi)

Agenti marittimi

Stefano Sorrentini, Federagenti (Giuseppe Amoruso)

Sindacati

Natale Colombo, Filt Cgil (Amedeo D'Alessio)

Alfonso Langella, Fit Cisl (Gennaro Imperato)

Antonio Aiello, Uil Trasporti (Fabio Gigli)

L'Informatore Navale

Angelo Punzi referente per l'autotrasporto
nell'Organismo di partenariato dell'Autorità di Si-
stema Portuale del Mar Tirreno Centrale



Salerno, 5 aprile 2017 – Angelo Punzi, segretario del Coordinamento Fai (Federazione autotrasportatori italiani), è stato nominato referente per l'autotrasporto nell'Organismo di partenariato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; la nomina completa la rosa dei componenti dell'Organismo dell'AdSP. “Sono onorato di poter dare il mio contributo, frutto dell'esperienza maturata nel porto di Salerno mettendola a disposizione del nuovo incarico”, ha detto Angelo Punzi.

Oliverio: audizione straordinaria in Commissione Trasporti della Camera sulla situazione del porto di Gioia Tauro

(FERPRESS) – Reggio Calabria, 5 APR – Il Presidente della Giunta Regionale della Calabria, Mario Oliverio, nel corso della seduta dedicata all'aeroporto dello Stretto nella IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, ha chiesto ed ottenuto – informa una nota dell'ufficio stampa della giunta – una seduta straordinaria per un'audizione sulle problematiche connesse alla situazione del Porto di Gioia Tauro.

“E' indispensabile – ha dichiarato Oliverio – richiamare l'attenzione del Parlamento e del Governo nazionale su un tema che riguarda lo sviluppo del Mezzogiorno e la possibilità che la Calabria eserciti un ruolo nazionale nell'ambito dei traffici commerciali internazionali.

Il progetto di sviluppo del Porto e dell'area industriale di Gioia tauro, elaborato e messo in campo dalla Giunta regionale fin dal suo insediamento, ha permesso il raggiungimento di risultati importanti sul terreno della programmazione, del reperimento delle risorse necessarie, dell'avvio di alcune attività e, più in generale, di recupero di una capacità propositiva che ci consente di superare una consolidata pratica di subalternità verso governi nazionali o interessi estranei allo sviluppo che, anche a Gioia Tauro, hanno prodotto danni incalcolabili.

Si pensi all'Accordo di Programma sottoscritto con il MIT, all'investimento per il bacino di carenaggio, alla definizione puntuale del progetto per la ZES.

Il risultato di tale lavoro è una riacquistata attenzione di operatori economici nei confronti delle potenzialità del Porto. E' di ieri l'arrivo a Gioia Tauro del primo treno cargo per il trasporto dei mezzi prodotti a Melfi con la possibilità di aprire nuovi scenari nella utilizzazione delle strutture portuali.

Non a caso il Sole 24 Ore di oggi ha definito l'evento come “il grande ritorno del trasporto su ferro a Gioia Tauro” e parla del porto di Gioia Tauro come porto di riferimento per le spedizioni internazionali delle macchine del gruppo FCA.

La stessa costituzione dell'Agenzia Portuale, una faticosa conquista realizzata insieme al porto di Taranto, nonostante resistenze ed ostacoli che esistono in altre zone del Paese nell'ambito della portualità, consente una gestione della manodopera in grado di garantire la ricollocazione dei lavoratori in esubero.

- segue

So bene che esistono problemi di accelerazione da parte del Governo di alcuni provvedimenti a partire dalla trasmissione all'UE del progetto di ZES o la nomina della nuova governance portuale. Ed è per questo che ho chiesto un incontro urgente al Presidente del Consiglio ed ai ministri Claudio De Vincenti e Graziano Del Rio nonché l'audizione nella competente commissione della Camera dei deputati.

Quello che diventa incomprensibile non è l'atteggiamento della Giunta regionale né la legittima e comprensibile richiesta dei lavoratori, ma le modalità di una protesta con 10 giorni di sciopero, che spinge oggettivamente allo spostamento di attività verso altri porti. Ciò, peraltro, a conclusione di una lunga trattativa per la realizzazione dell'Agenzia Portuale che ha registrato risultati importanti a tutela dei lavoratori.

Non è il momento di prese di posizioni immotivate o ispirate da logiche che non hanno nulla a che vedere con gli interessi dei lavoratori. Gioia Tauro non ha certamente bisogno di divisione tra le istituzioni e le forze sociali. C'è bisogno al contrario di una unità in grado di salvaguardare e rilanciare una infrastruttura strategica per Gioia tauro, per la Calabria e per l'Italia".

Oliverio sollecita il Governo «E non servono divisioni»

Domenico Latino GIOIA TAURO Dopo un lungo periodo di assenza, ritorna il trasporto merci su ferro al porto di Gioia Tauro: ieri è infatti arrivato un treno da 550 metri carico di autovetture "Punto" e "500X" prodotte nello stabilimento Fiat di Melfi, la cui logistica è organizzata dal gruppo "Grimaldi", e in partenza dai piazzali per i mercati nazionali ed esteri. Un vero e proprio evento al quale hanno presenziato l' assessore regionale al Sistema portuale Francesco Russo; Gian Paolo Gotelli, ad di "Mercitalia rail" (ocietà che ha ricevuto il ramo cargo di Trenitalia); l' ad di "Ilo-Blg", Francesco De Bonis e, in rappresentanza del Corap, Valotta e Fuduli.

Subito dopo, si sono svolti due incontri operativi: uno in "Blg" e l' altro all' Authority, con i vertici dell' ente, per analizzare le potenziali problematiche del servizio e le possibili soluzioni.

«L' arrivo del treno a Gioia - si legge in una nota inviata dall' ufficio stampa della Giunta regionale - ha dimostrato la piena sintonia e convergenza di tutti gli attori coinvolti, ciascuno per le rispettive competenze: ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione, Autorità portuale, Blg, Mir, insieme a Rfi».

Per ora è in programma l' arrivo di due treni settimanali, che diventeranno tre entro maggio e sei nel breve periodo.

Intanto il presidente Oliverio, nel corso della seduta in Commissione Trasporti della Camera dedicata all' **aeroporto dello Stretto**, ha chiesto e ottenuto un' audizione sulle problematiche del porto.

«È indispensabile richiamare l' attenzione del Parlamento e del Governo - ha dichiarato il governatore in un' altra lunga nota - . Il progetto di sviluppo del porto e dell' area industriale di Gioia Tauro, elaborato e messo in campo dalla Giunta regionale fin dal suo insediamento, ha permesso il raggiungimento di risultati importanti. Si pensi all' Accordo di Programma sottoscritto con il MIT, all' investimento per il bacino di carenaggio, alla definizione puntuale del progetto per la ZES. La stessa costituzione dell' Agenzia portuale consente una gestione della manodopera in grado di garantire la ricollocazione dei lavoratori in esubero».

Oliverio aggiunge: «So bene che esistono problemi di accelerazione da parte del Governo di alcuni provvedimenti, a partire dalla trasmissione all' UE del progetto di ZES o la nomina della nuova

-segue

governance portuale.

Quello che diventa incomprensibile sono le modalità di una protesta con 10 giorni di sciopero, che spinge oggettivamente allo spostamento di attività verso altri porti. Gioia non ha certamente bisogno di divisione tra le istituzioni e le forze sociali».

«La Regione ha abbandonato lo scalo»

Accusa a Oliverio: «Ha permesso che il Governo smantellasse l' unica prospettiva di sviluppo»

REGGIO CALABRIA - «Lo sporadico arrivo di qualche treno di automobili da Melfi non cambia la sostanza: quello di Gioia Tauro è un porto "tra dito", raggirato dalle scelte deleterie operate dal governo nazionale e accettate supinamente dal presidente Oliverio e dai gruppi dirigenti della sua parte politica che ben si adattano al ruolo di "ascari" di una regione ridotta ormai a colonia di terz' ordine». Lo afferma in una nota Alessandro Nicolò, capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale.

«Sta svanendo miseramente - aggiunge - il sogno dello scalo gioiese, quello di una sfida di fondamentale importanza per lo sviluppo della Calabria e di una vasta area dell' intero Mezzogiorno e le conseguenze più gravi e pesanti stanno già ricadendo sui lavoratori portuali con l' avvio delle procedure per 400 licenziamenti.

Da una parte c' è il ministro Delrio, che ha deciso di accorpate le autorità portuali di Gioia Tauro e Messina col risultato scontato di ridimensionare entrambi gli scali che comunque sono diversi strutturalmente e per storia e vocazione. Ma cosa fa Oliverio per contrastare tale scelta del Governo "amico" che sancirebbe il fallimento dello scalo col totale arretramento della programmazione ed il rilancio del porto e delle aree retrostanti? Darà il suo ok? O forse l' ha già dato?».

«Doveva essere occasione di una grande progettualità ed invece il porto di Gioia è diventato un' emergenza, altro che pensare in grande - aggiunge il capogruppo di Forza Italia -. E sicuramente sia a Roma che alla Cittadella stanno facendo la loro parte per far naufragare le importanti prospettive di un porto che è partito come il più grande nel transhipment del Mediterraneo, in termini di volumi di carico movimentati, con l' ambizione e tutte le carte in regola per diventare uno dei più importanti al mondo. Il bilancio oggi si avvicina invece purtroppo ad un buco nell' acqua. Senza gli adeguamenti strutturali individuati da anni, con i cantieri per il bacino di carenaggio ancora fermi, privo di quella zona franca invano promessa dal 1996, il porto è rimasto ancora isolato ed i ritardi nel pianificare idonei catalizzatori economico -industriali non solo non hanno ancora attivato un reale processo di sviluppo del territorio ma hanno costretto a correre ai ripari per tentare almeno di difendere l' esistente».

-segue

«Oggi sul tappeto - dice ancora Nicolò - c'è l'urgenza di fronteggiare le procedure avviate per 400 licenziamenti. E' ovvio che tutti vorremmo che si trattasse di nuove assunzioni e non di perdita di posti di lavoro, ma siamo sicuri che si sia fatto di tutto per prevenire questo collasso occupazionale? Condividiamo il ragionamento di Oliverio nel chiedere che si mettano da parte le divisioni e nell'appellarsi ad uno sforzo unitario ma lui si è mai messo davvero in ascolto? E, soprattutto, siamo certi che la Regione abbia le carte in regola e abbia pronti progetti e proposte da mettere sui tavoli decisionali? O si tratta sempre di aria fritta e di acquiescenza verso le prospettive più negative calate dall'alto?».

Porto di Gioia Tauro, Nicolò (FI): "Il sogno continua a svanire"

REGGIO CALABRIA. "Lo sporadico arrivo di qualche treno di automobili da Melfi non cambia la sostanza: quello di Gioia Tauro è un porto 'tradito', raggirato dalle scelte deleterie operate dal governo nazionale e accettate supinamente dal presidente Oliverio e dai gruppi dirigenti della sua parte politica che ben si adattano al ruolo di 'ascari' di una regione ridotta ormai a colonia di terz' ordine". È quanto afferma in una nota Alessandro Nicolò, capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale, aggiungendo: "Sta svanendo miseramente il sogno dello scalo gioiese, quello di una sfida di fondamentale importanza per lo sviluppo della Calabria e di una vasta area dell' intero Mezzogiorno e le conseguenze più gravi e pesanti stanno già ricadendo sui lavoratori portuali con l' avvio delle procedure per 400 licenziamenti. Da una parte c' è il ministro Delrio - osserva Nicolò - che ha deciso di accorpate le autorità portuali di Gioia Tauro e Messina col risultato scontato di ridimensionare entrambi gli scali che comunque sono diversi strutturalmente e per storia e vocazione. Ma cosa fa Oliverio per contrastare tale scelta del Governo 'amico che sancirebbe il fallimento dello scalo col totale arretramento della programmazione e del rilancio del porto e delle aree retrostanti? Darà il suo ok? O forse l' ha già dato?. Doveva essere occasione di una grande progettualità ed invece il porto di Gioia è diventato un' emergenza, altro che pensare in grande?- aggiunge il capogruppo di Forza Italia - E sicuramente sia a Roma che alla Cittadella stanno facendo la loro parte per far naufragare le importanti prospettive di un porto che è partito come il più grande nel transhipment del Mediterraneo, in termini di volumi di carico movimentati, con l' ambizione e tutte le carte in regola per diventare uno dei più importanti al mondo". "Il bilancio oggi - continua Nicolò - si avvicina invece purtroppo ad un buco nell' acqua. Senza gli adeguamenti strutturali individuati da anni, con i cantieri per il bacino di carenaggio ancora fermi, privo di quella zona franca invano promessa dal 1996, il porto è rimasto ancora isolato ed ritardi nel pianificare idonei catalizzatori economico-industriali non solo non hanno ancora attivato un reale processo di sviluppo del territorio ma hanno costretto a correre ai ripari per tentare almeno di difendere l' esistente. Oggi - conclude l' esponente politico - sul tappeto c' è l' urgenza di fronteggiare le procedure avviate per 400 licenziamenti. È ovvio che tutti vorremmo che si trattasse di nuove assunzioni e non di perdita di posti di lavoro, ma siamo sicuri che si sia fatto di tutto per prevenire questo collasso occupazionale?"

-segue

Condividiamo il ragionamento di Oliverio nel chiedere che si mettano da parte le divisioni e nell'appellarsi ad uno sforzo unitario ma lui si è mai messo davvero in ascolto? E, soprattutto, siamo certi che la Regione abbia le carte in regola e abbia pronti progetti e proposte da mettere sui tavoli decisionali? O si tratta sempre di aria fritta e di acquiescenza verso le prospettive più negative calate dall'alto? Per salvaguardare e rilanciare una infrastruttura strategica come quella di Gioia Tauro occorre mettere in campo una capacità progettuale politica di grande respiro, adeguata alla posta in gioco, per ridare nuova vita e un forte slancio e a un porto che sta affondando".

Mct ridurrà gli esuberi ma alle sue condizioni

Posizioni distanti tra i sindacati sull' esame congiunto della procedura di mobilità e i tempi stringono

reggio calabria Stamattina nella sede dell' **Autorità portuale** saranno attivate le procedure di raffreddamento previste dopo la proclamazione di dieci giornate di sciopero che molto probabilmente saranno revocate anche perché i lavoratori hanno accolto timidamente tale decisione presa dalle segreterie. L' incontro tra Medcenter Container Terminal e tutte le organizzazioni sindacali segue quello di ieri in Prefettura a Reggio. Il I prefetto Michele di Bari ha presieduto, nella mattinata di ieri, infatti, una riunione per l' esame delle problematiche occupazionali dello scalo. All' incontro hanno partecipato il questore, il direttore dell' Ispettorato Territoriale del Lavoro, il segretario generale dell' **Autorità Portuale**, il dg della Medcenter Container Terminal, le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Ugl Mare e Sul. «La riunione - come si legge in una nota della prefettura - ha registrato un clima di distensione tra le parti che, raccogliendo l' invito rivolto dal Prefetto, hanno mostrato apertura confronto per la definizione delle problematiche concernenti il numero dei lavoratori Mct in esubero da ricollocare nell' ambito dell' Agenzia di lavoro Portuale».

In effetti il clima era disteso perché l' azienda gioca in una posizione di forza, non vuole problemi e non vuole tensioni. Ha dichiarato di volersi rendere disponibile a diminuire gli esuberi, forse da 400 a 350, ma a condizione che possa fissare i parametri di legge per la scelta dei lavoratori da collocare in Agenzia. Uno strumento questo che non mette d' accordo tutte le sigle sindacali, le quali nonostante abbiano firmato un documento congiunto di sciopero, non hanno unità di visione su come affrontare la vicenda. Innanzitutto si deve procedere con l' esame congiunto davanti alla commissione provinciale del Lavoro e poi si deve raggiungere una intesa su come gestire gli esuberi. E mentre le segreterie di settore scelgono di trattare quelle confederali regionali di Cgil (questa in linea con quella territoriale), Cisl e Uil in un documento vanno in direzione contraria e dichiarano: «L' atteggiamento dell' azienda è incomprensibile intanto nei metodi, perché cerca di interpretare in maniera inadeguata quanto la legge prevede sull' esame congiunto. Ma la presa di posizione dell' azienda appare fuori luogo ed incomprensibile anche nei modi, soprattutto rispetto a

-segue

quello che il sindacato e i lavoratori hanno dato prova di mettere in atto in termini di sviluppo e produttività aziendale». Il percorso verso l' Agenzia è segnato ma i criteri delle scelte dei lavoratori è un problema serio.(a.n.)

Gioia Tauro, arriva il primo treno di auto

Genova - È arrivato ieri, a Gioia Tauro, un treno carico di autovetture «Punto» e «500 X», prodotte nello stabilimento Fiat di Melfi, la cui logistica è organizzata dalla società «Grimaldi». Fatti i consueti controlli, le auto sono ora pronte nei piazzali per i mercati nazionali ed internazionali. All'arrivo del treno - spiega una nota dell'Ufficio stampa della Giunta - erano presenti in stazione l'Assessore regionale alla «Logistica» Francesco Russo e Gian Paolo Gotelli, Amministratore Delegato di «Mercitalia Rail» società che l'uno gennaio scorso ha ricevuto il ramo Cargo di Trenitalia ed opera in Italia ed all'estero promuovendo, attuando e gestendo ogni iniziativa e servizio nel campo del trasporto ferroviario delle merci. Erano anche presenti l'Amministratore Delegato di «Ilo-Blg» Francesco De Bonis e, in rappresentanza del Corap, Valotta e Fuduli. Da sottolineare l'impegno delle società ferroviarie nel riuscire ad organizzare un treno da 550 metri. Subito dopo l'arrivo del treno, si sono svolte due incontri operativi, uno presso «Blg» e l'altro all'autorità portuale, con i vertici dell'Autorità Portuale, per analizzare potenziali problematiche del servizio e connessi indirizzi risolutivi. L'arrivo del treno di nuovo a Gioia Tauro - continua il comunicato - ha dimostrato la piena sintonia e convergenza di tutti gli attori coinvolti che hanno operato ed operano sinergicamente, ciascuno per le rispettive competenze: Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Calabria, Autorità Portuale, BLG, MIR, insieme a RFI. L'evento segna il ritorno del trasporto merci su ferro a Gioia Tauro, dopo un lungo periodo di assenza. Per ora è in programma l'arrivo di due treni settimanali, che diventeranno tre entro il prossimo mese di maggio e sei nel breve periodo. Questo risultato - si fa rilevare - costituisce un delicato ma decisivo punto di partenza per il rilancio di Gioia Tauro nel settore del trasporto ferroviario delle merci dei grandi player nazionali e internazionali. Il trasporto su ferro è uno dei cardini della diversificazione funzionale cui Gioia deve puntare per garantire sviluppo. Le proposte concrete per la diversificazione di Gioia Tauro messe in campo dalla Regione - si legge - tracciano una chiara direttrice di sviluppo. Queste proposte, con i connessi programmi di spesa, sono definite in modo trasparente e pienamente leggibile da tutti, nel Piano Regionale dei Trasporti, valutato positivamente dalla Commissione Europea nel scorso mese di marzo. Gioia Tauro - si legge in conclusione - deve mantenere, perciò, il suo ruolo leader nel transhipment, e deve sviluppare la diversificazione competendo con i porti del Northern Range nel ruolo di porta terrestre di accesso/egresso delle produzioni e dei consumi italiani ed europei”.

L' **Autorità portuale** ha un presidente Si ignora la sua sede:Augusta o Catania

OOO Si insedierà probabilmente la prossima settimana, ma non si conosce la sede: Augusta o Catania, anche se ha già convocato una conferenza stampa per mercoledì ad Augusta.

Andrea Annunziata è il nuovo presidente dell' **Autorità** di sistema del mare della Sicilia orientale, che accorpa Augusta e Catania, mentre ieri al Tar di Catania è stato discusso il ricorso contro il trasferimento della sede a Catania proposto da Assoporto Augusta. Il ricorso è stato poi "sposato" con atti di intervento "ad adiuvandum" dei comuni di Augusta, Priolo e Melilli. Ieri è arrivata la notizia della nomina di Andrea Annunziata da parte del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che l' aveva proposta già nei mesi scorsi e che, dopo un' iniziale "no" del presidente della Regione ha potuto contare nelle ultime settimane su un cambio di posizione dello stesso Rosario Crocetta.

La nomina ha anche incassato i necessari via libera delle due commissioni tecniche dei Trasporti di Camera e Senato. Andrea Annunziata è un avvocato, è stato sottosegretario al ministero dei Trasporti nel secondo governo di Romano Prodi e dal 2008 ha guidato l' **Autorità portuale** di Salerno. Con

il suo atteso insediamento farà decadere i due commissari, che fino ad oggi hanno ricoperto l' incarico di guida delle **Autorità portuali**: Antonio Donato per Augusta e Nunzio Martello di Catania, entrambi militari della Capitaneria.

Rimane invece, aperta ancora la questione della sede della **Autorità** di sistema, anche se il nuovo presidente ha già fatto sapere di voler incontrare la stampa il prossimo mercoledì nella palazzina dove si trova l' autorità portuale del porto commerciale. Proprio ieri sia la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè che il sindaco di Augusta Cettina Di Pietro hanno ribadito che: "La nostra battaglia sul ritorno della sede ad Augusta continua e non si fermerà fino a quando non sarà ripristinata la legalità". La decisione è adesso in mano del Tar di Catania davanti al quale ieri mattina si è svolta l' udienza dopo il ricorso contro il trasferimento a Catania presentato da Assoporto Augusta, poi affiancato anche

-segue

dai Comuni di Augusta, Priolo e Melilli. Per oltre mezz'ora l'avvocato Giovanni Randazzo, che ha curato il ricorso ha illustrato ai giudici i motivi che hanno spinto gli operatori portuali ad opporsi alla decisione di Del rio, ritenendo il decreto "illegittimo sia per vizi propri che in via derivata, essendo illegittimi gli atti presupposti costituiti anche dalle due note dell'8 agosto 2016 e del 12 settembre 2016 con cui il presidente della Regione, con dati non veritieri - si legge - ha chiesto lo spostamento della sede. Gli atti di natura gestionale e non di indirizzo politico devono essere sottoscritti dal dirigente del settore competente e non dal presidente, con conseguente illegittimità delle istanze in questione che avrebbe dovuto essere preventivamente deliberata dalla giunta regionale che, viceversa, non risulta essere stata coinvolta. Ci si chiede, inoltre, sulla base di quali criteri il ministro Delrio sia arrivato alle sue conclusioni in assenza di alcun approfondimento e verifica e senza neppure aver nominato un responsabile del procedimento o avviato specifica istruttoria, senza aver ascoltato preventivamente e interessato l'Autorità portuale di Augusta ed il Comune di Augusta, in contrasto con gli esiti a cui sono pervenuti la commissione ed il consiglio europeo".

Nelle prossime ore si saprà se è stata concessa o meno la sospensiva e il relativo decreto di nomina lo renderebbe non esecutivo. (*CESA*)

ANDREA ANNUNZIATA

Autorità portuale, il Tar di Catania prende tempo

Il Tar di Catania si è riservato sulla richiesta di emissione di un' ordinanza cautelare di sospensiva rispetto alla decisione del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, di trasferire la sede dell' autorità di sistema del mare di Sicilia orientale da Augusta a Catania.

La questione, sollevata da Asso porto megarese, a cui si sono affiancati anche i comuni di Augusta, di Priolo e di Melilli è infatti stata discussa ieri mattina dagli avvocati Giovanni Randazzo e Marco De Benedictis. I due legali hanno avuto modo di illustrare ai giudici amministrativi le ragioni per cui sarebbe illegittimo il trasferimento della sede della nuova autorità di sistema nel capoluogo etneo, anche se soltanto per un periodo limitato.

Non si ferma, insomma, la battaglia di Assoporto megarese e del Comune di Augusta «per il ripristino della legalità e per il ritorno ad Augusta della sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale», come spiegano Marina Noè, presidente di Assoporto megarese e il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, le quali tuonano: «Il trasferimento è illegittimo e la nostra battaglia non si fermerà fino a quando non sarà ripristinata la legalità».

Non solo. Il presidente di Asso porto Augusta, Noè, e il sindaco della città megarese, Di Pietro tengono a ribadire di "salutare" con soddisfazione la nomina di Andrea Annunziata come presidente dell' Autorità di sistema.

Chiare le motivazioni, a loro dire: «Siamo soddisfatte che si sia finalmente conclusa la lunga fase di commissariamento di Augusta e saremo ben liete di incontrare il neo -presidente Annunziata per avviare insieme ogni azione che possa consentire ai due porti della Sicilia orientale di lavorare».

E di farlo con un prezioso obiettivo ben chiaro: «Quello di sviluppare i trasporti in modo sinergico concludono Noè e Di Pietro all' unisono - di fronte alle nuove sfide della portualità che ci attendono».

P. A.

Augusta, autorità portuale, continua la battaglia di Assoporto e Comune. Oggi udienza al Tar sul ricorso

" Continua la battaglia di Assoporto Augusta e del Comune di Augusta per il ripristino della legalità e il ritorno ad Augusta della sede dell' Autorità di sistema del Mare di Sicilia orientale. Chi dice il contrario sta affermando il falso". E' quanto dichiarano Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta e Cettina Di Pietro, sindaco di Augusta che replicando, anche, alle affermazioni apparse sulla stampa. " Proprio stamattina è in discussione al Tar di Catania il ricorso presentato Assoporto, a cui si sono affiancati anche i Comuni di Augusta, Melilli e Priolo per ottenere intanto la sospensiva del decreto con cui il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha, a nostro giudizio, illegittimamente trasferito la sede della nuova Autorità di sistema da Augusta a Catania - affermano -. Ribadiamo che la nostra battaglia sul ritorno della sede ad Augusta dell' Autorità di sistema del Mare di Sicilia orientale continua e non si fermerà fino a quando non sarà ripristinata la legalità" . Se, inoltre, risponde a verità la nomina, da parte del ministro Delrio, di Andrea Annunziata come presidente dell' Autorità di sistema " siamo soddisfatti che si sia finalmente conclusa la lunga fase di commissariamento di Augusta - aggiunge Noè - e saremo lieti di incontrare Annunziata per avviare insieme ogni azione, che possa consentire ai due porti della Sicilia orientale di lavorare per sviluppare i trasporti in modo sinergico, di fronte alle nuove sfide della portualità che ci attendono ".

Onorato potenzia le linee: Catania sarà il nuovo hub del Mediterraneo

CATANIA. Sarà Catania il nuovo "hub " del Mediterraneo.

Ne è convinto l' armatore Vincenzo Onorato, che ha potenziato le linee da e verso lo scalo etneo: "In 50 anni- ha spiegato l' imprenditore partenopeo- la popolazione dell' Africa passerà da un miliardo e mezzo a 4 miliardi di abitanti: la città di Catania che è frontaliere è destinata ad essere in pole position per la gestione di questi traffici".

Oggi questa crescita è frenata dai conflitti in Libia e nel Nordafrica: le navi portacontainer che escono dal Canale di Suez prendono altre vie, più tortuose, per raggiungere Rotterdam. Di qui un riposizionamento del gruppo che ha aperto di recente anche una linea per Malta che copre sia il traffico merci che quello passeggeri.

Ma per fare in modo che l' attrattiva cresca- è opinione di Onorato- bisogna attrezzare la Darsena e allargare il Porto, che in breve tempo è passato da un traffico da un milione a otto milioni di tonnellate. Da questa visione strategica nasce anche l' interesse indiano per attrezzare un aeroporto cargo nella zona del Mela a Messina, posizione ritenuta strategica per la crescita economica dei prossimi anni del mercato non solo orientale ma anche nord africano, su cui convergono tutti gli studi di settore.

L' attenzione sul piano dei porti è mirata alla profondità dei fondali: le nuove navi di grande trasporto oceanico hanno bisogno di fondali almeno di diciotto metri, requisiti che oltre che il porto di Gioia Tauro, ha anche il tratto di mare interno al Porto di Messina e pezzi di quello di Milazzo, dove già al largo scaricano le petroliere.