



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti ; Le proposte di Ram**(L'Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...L'unione Trieste-Monfalcone..."(Ansa, Il Nautilus, Ferpress)

Genova:

"...Ecco il tavolo di partenariato..."(La Gazzetta Marittima)

"...Spediporto, chiede nuove regole..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Approvato il bilancio..."(L'Avvisatore Marittimo)

"...Salone Nautico..."(Informazioni Marittime)

La Spezia:

"...Revisione Progetto Pontemolese..."

(Messaggero Marittimo,La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Grandi Monili..." (Il Tirreno, Las Nazione LI)

"...Porto 2000..." (La Gazzetta Marittima)

"...Majestic Prince..." (La Gazzetta Marittima)

"...Comitatyo di gestione in stand by..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Navettamento, è ancora caos ..." (Civonline)

Napoli:

"...Incontro partenariato..." (Ferpress)

Salerno:

"...Fa il pieno di linee..." (L'Informatore Marittimo)

Brindisi:

"...Nomina Presidente e comitato di gestione..."(Ferpress, Quotidiano di Puglia)

Messina:

"...Accorpamento Messina -Gioia Tauro..."(Normanno, Gazzetta del sud)

"...dragaggio nell'area Portuale..."(Gazzetta del sud, Lasicilia.it)

Augusta:

"...Autorità portuale, capitolo finale..."(Quotidiano di Sicilia, La Sicilia, Siracusa News, LA Nora 7)

Speciale:

- **2° Forum Nazionale sulla portualità e la logistica**

Notizie dai porti italiani e esteri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

L'INTERVISTA

«Riforma dei porti, ancora troppi i ritardi»

Francesco Munari: «Manca una forte volontà politica»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il ritardo nell'applicazione delle riforme portuali è il segnale che manca «una forte volontà politica» a sostenere il cambiamento e a temere che la stessa riforma rischi in definitiva di «non essere neppure attuata per quello che promette». L'allarme è lanciato da Francesco Munari, ordinario di diritto dell'Unione europea all'Università di Genova e fra i massimi esperti di diritto marittimo. Il ritardo va ad aggiungersi a quello sulla pubblicazione del decreto attuativo sulle concessioni, «atteso da 23 anni», e rischia di incidere anche sull'applicazione del nuovo regolamento portuale europeo appena entrato in vigore. «La riforma - dice Munari - è stata un passo avanti, ma siamo molto in ritardo. Non è certo un segnale positivo constatare che a otto mesi dall'entrata in vigore del decreto quasi nessuna Autorità di sistema portuale sia pienamente operativa, e per molte si sta ancora attendendo la nomina dei presidenti, dei componenti del Comitato di gestione, o dei segretari generali. Inoltre, non sempre i comitati di gestione che si stanno formando nei diversi scali sembrano composti da persone in pos-

sesso dei requisiti previsti dalla legge. Né è positivo che solo in pochissimi casi si siano realizzati (e comunque per ora più sulla carta che nei fatti) gli accorpamenti delle vecchie Autorità portuali. Prima della riforma si sono perduti due anni con metà dei porti italiani commissariati, adesso è passato quasi un anno e la riforma è ancora alle primissime battute. Certamente è difficile individuare responsabilità individuali o specifiche, ma sicuramente il sistema aveva ed ha bisogno di tutta un'altra velocità e visione sistemica».

Quali problemi sono sorti?
«Oltre ai problemi accennati sopra (e non sono banali), in molti casi non è ancora chiara neanche la composizione degli organismi di gestione e dei tavoli di partenariato, a tacere della mancanza tuttora di alcuna reale indicazione su come la conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp si muoverà, ed i quali linee di indirizzo strategiche verranno sviluppate in tale sede. Nel frattempo le singole Adsp hanno cominciato ad approvare i propri budget e piani di spesa, ognuna per conto proprio. Insomma, la cabina di regia dei porti italiani è tutta ancora da vedere. E in questa situazione anche il coordinamento "verticale" tra Adsp e

altre amministrazioni che esercitano compiti nei porti mi pare men che embrionale».

Il problema è dovuto a come è stata scritta la legge?

«No, pur essendo tutto perfetibile, la normativa è per molte parti apprezzabile e promettente, ma richiede un disegno di attuazione molto chiaro e deciso a livello politico. Il nostro sistema è tuttora gravemente incapace di funzionare con la rapidità che ci chiede il mondo esterno. Al di là della buona o buonissima volontà di qualcuno, non si può perdere un anno per decidere chi sarà il presidente o il segretario generale o chi entrerà nel comitato di gestione; né fa piacere rendersi conto che, al posto di quello della competenza specifica nella materia, sovente sembra che altri siano i criteri che presidono le designazioni delle candidature. Sono cattive abitudini politiche che, pur non essendo certo esclusive del settore portuale, rallentano e peggiorano i processi e anche i contenuti concreti di norme dalle quali ben maggiore impulso ci si potrebbe attendere».

La riforma prevede altre novità oltre alla governance, come lo sportello unico doganale, di cui manca il decreto per assegnare le ri-

sorse, o lo sportello amministrativo.

«Visto il quadro finora descritto, temo che anche tutti gli altri aspetti della riforma, presuppongano che la governance interna alle Adsp cominci a funzionare. Ripeto: su tutta la riforma è lecito oggi sospendere il giudizio. Bisogna aspettare speriamo non troppi mesi per capire come verrà attuata la riforma medesima. Potrebbe anche produrre risultati molto inferiori alle aspettative, e a quel punto lo sforzo del legislatore o meglio del Governo che ha fatto il decreto sarebbe servito a ben poco».

Pensa che la riforma possa non essere recepita completamente o che ci possa essere addirittura un ritorno indietro?

«Passi indietro penso di no, ma stare fermi è già restare indietro. Sottolineo in particolare l'articolo 11 ter della legge, il quale prevede una conferenza nazionale che deve selezionare le infrastrutture davvero strategiche e dovrebbe farlo secondo determinati criteri omogenei, possibilmente obiettivi, e pensati nel medio-lungo periodo. Ad oggi, come ho detto, non abbiamo alcuna indicazione reale su come funzionerà questo tavolo. L'esperto che doveva presiederlo, che com'è noto

era Luigi Merlo, ha decisamente cambiato mestiere. Scelta più che legittima, ma se fosse stata dovuta al timore di poter incidere assai meno sui processi e le strategie di quanto la norma prometteva, allora il segnale non sarebbe tranquillante. Speriamo che il vuoto venga colmato presto, con persone autorevoli, competenti, e in grado di compiere scelte importanti con adeguata copertura politica. Nel frattempo sarebbe bene evitare di mettere la conferenza nazionale di fronte a fatti compiuti sul piano degli investimenti, perché perderemmo uno dei punti più qualificanti della riforma».

Il governo non ha riformato la legge 84 in maniera complessiva, ma sta procedendo per tappe successive. Finora sono usciti due provvedimenti su dragaggi e governance, pensa che la prossima tappa sarà il lavoro in banchina?

«Sono dell'idea che le norme vanno fatte e vanno applicate, prima di pensare a vararne di nuove. È una pessima abitudine del nostro Paese quella di fare molte leggi e non attuarle, continuando ad adottarne di nuove, le quali rimangono parimenti lettera morta. Personalmente, poi, non vedo esigenze di tipo legislativo a riformare la disciplina del lavoro portuale: servono semmai ancora una volta provvedimenti caso per caso, o porto per porto, per sanare le situazioni problematiche. Ma il fatto che in alcuni porti, a legislazione vigente, sul lavoro portuale siano state fatte importanti passi avanti (e mi riferisco ad esempio a Trieste), dimostra ancora una volta che le leggi ci sono, e che basta applicarle, senza continuare a creare confusione. Ricordo che in concomitanza c'è anche il nuovo regolamento 352/2016 dell'Unione europea in materia portuale che va applicato. Alcuni aspetti di questo regolamento richiedono atti esecutivi da parte degli Stati membri, e anche per questo è fondamentale il funzionamento della conferenza nazionale di coordinamento

delle Adsp, dalla quale potrebbe - e dovrebbe - anche scaturire la posizione italiana in sede europea sull'attuazione del regolamento».

shipping@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

La riforma è stata un passo avanti, ma non è certo un segnale positivo che a otto mesi dall'entrata in vigore nessun porto sia del tutto operativo

Il nostro sistema non è in grado di funzionare con la rapidità che ci chiede il mondo esterno

Francesco Munari
docente università



La proposta di Cancian (Ram)

«Cassa depositi per gestire i fondi del mare»

Livorno. •In un mondo iperconnesso per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più "infrastrutture" e Infrastrutture. Per questo un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una società di gestione del risparmio, a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti, potrebbe coordinare e intercettare finanziamenti regionali, nazionali ed europei. La proposta arriva da Antonio Cancian, presidente e ad della *in house* del ministero dell'Economia Rete Autostrade Mediterranee (Ram), nel corso del secondo "Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi la settimana scorsa al terminal crociere del porto di Livorno. Organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 persone tra istituzioni e operatori del settore. 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. Il Forum ha fatto il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, riunendo i principali attori nazionali e internazionali. Con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, hanno partecipato: Stefano Corsini, presidente AdSP Tirreno settentrionale; Enrico Rossi, presidente Regione Toscana; Filippo Nogarini, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e ad 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.

L'APPELLO

Cancian (Ram): «Porti e logistica l'Italia impari a fare sistema»

LIVORNO. «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». Lo ha detto Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee (Ram), al secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica organizzato a Livorno.

«Di fronte a queste sfide serve una risposta forte - ha continuato Cancian - e la prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari. 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».

MARIANNA VAN ZANDT

Porti: Serracchiani, l'unione Trieste-Monfalcone crea sviluppo



(ANSA) - TRIESTE, 11 APR - "Nell'ottica del prossimo decreto per l'unione dei porti di Trieste e Monfalcone trovo logico e legittimo che un sindaco aspiri ad un ruolo adeguato per la sua città all'interno della nuova Autorità portuale di sistema. Allo stesso tempo, però, non limitiamo il futuro al numero di poltrone, perché le priorità devono essere quelle dello sviluppo e dell'occupazione". Lo ha detto la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, nel corso dell'incontro organizzato dall'International Propeller Club "Trieste e Monfalcone, due porti una sola guida: gli scenari attesi dall'unione dei due scali". Serracchiani - riferisce la Giunta regionale - ha ribadito l'obiettivo che ha ispirato l'azione della Regione: mettere in rete i tre porti del Friuli Venezia Giulia i quali presentano diversi assetti giuridici che li rendono complementari e non fra loro concorrenti. Serve dialogare per aumentare i traffici e far collaborare le aree retroportuali, ha sottolineato Serracchiani, mettendo in evidenza per Monfalcone la priorità della semplificazione di procedure e governance. Attraverso la sinergia fra Regione, Azienda Porto e Consorzio industriale, ha ricordato Serracchiani, si è arrivati al progetto esecutivo dell'escavo del canale di accesso dello scalo grazie al fatto che la stessa Regione è diventata il soggetto competente in materia.

Serracchiani ha poi parlato dell'imminenza ("alcune settimane") del decreto attuativo per il Porto Franco internazionale di Trieste che stabilirà l'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi a seguito del loro spostamento conseguente alla sdemanializzazione del Porto Vecchio.

Serracchiani ha rimarcato le ottime performance del porto di Trieste, anche in termini occupazionali, con la creazione in questi ultimi anni di 250 nuovi posti di lavoro.

- segue

Il clima di grande collaborazione con la Regione sul tema è stato evidenziato dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, il quale ha dichiarato di guardare con positività alla nuova architettura della governance dell'Autorità portuale di Sistema che presenta un board più snello rispetto al passato.

Enrico Samer, operatore portuale e presidente della Samer&Co Shipping, ha sottolineato che l'Authority espressa dalla riforma non rappresenta solo un cambio di nome, ma una concreta opportunità di sviluppo per il territorio che vede nei collegamenti ferroviari e nella valorizzazione dei retroporti i suoi assi strategici.

Un riconoscimento all'operato della Regione è stato manifestato da Raffaele Bortolussi, amministratore delegato di Mar-Ter Spedizioni Spa di Monfalcone, il quale ha testimoniato come molti problemi tecnici dello scalo della città dei cantieri in questi ultimi anni siano stati superati, fra i quali quelli relativi alle aree in concessione e agli interventi sul raccordo ferroviario che da molto tempo attendevano una soluzione.

Il presidente del Propeller Club Trieste, Fabrizio Zerbini, ha ringraziato Seracchiani per la capacità di essere riuscita, nell'ambito della riforma che ha interessato il sistema portuale italiano, a garantire agli scali regionali un proprio ruolo e un'identità operativa autonoma nel Nord Adriatico. (ANSA).

Serracchiani: “L’unione Trieste-Monfalcone crea sviluppo”



TRIESTE – “Nell’ottica del prossimo decreto per l’unione dei porti di Trieste e Monfalcone trovo logico e legittimo che un sindaco aspiri ad un ruolo adeguato per la sua città all’interno della nuova Autorità portuale di sistema. Allo stesso tempo, però, non limitiamo il futuro al numero di poltrone, perché le priorità devono essere quelle dello sviluppo e dell’occupazione”.

Lo ha detto la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, nel corso dell’incontro organizzato dall’International Propeller Club “Trieste e Monfalcone, due porti una sola guida: gli scenari attesi dall’unione dei due scali”. Serracchiani – riferisce la Giunta regionale – ha ribadito l’obiettivo che ha ispirato l’azione della Regione: mettere in rete i tre porti del Friuli Venezia Giulia i quali presentano diversi assetti giuridici che li rendono complementari e non fra loro concorrenti.

Serve dialogare per aumentare i traffici e far collaborare le aree retroportuali, ha sottolineato Serracchiani, mettendo in evidenza per Monfalcone la priorità della semplificazione di procedure e governance. Attraverso la sinergia fra Regione, Azienda Porto e Consorzio industriale, ha ricordato Serracchiani, si è arrivati al progetto esecutivo dell’escavo del canale di accesso dello scalo grazie al fatto che la stessa Regione è diventata il soggetto competente in materia.

Serracchiani ha poi parlato dell’imminenza (“alcune settimane”) del decreto attuativo per il Porto Franco internazionale di Trieste che stabilirà l’organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi a seguito del loro spostamento conseguente alla sdemanializzazione del Porto Vecchio.

Serracchiani ha rimarcato le ottime performance del porto di Trieste, anche in termini occupazionali, con la creazione in questi ultimi anni di 250 nuovi posti di lavoro.

Il clima di grande collaborazione con la Regione sul tema è stato evidenziato dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, il quale ha dichiarato di guardare con positività alla nuova architettura della governance dell’Autorità portuale di Sistema che presenta un board più snello rispetto al passato.

Enrico Samer, operatore portuale e presidente della Samer&Co Shipping, ha sottolineato che l’Authority espressa dalla riforma non rappresenta solo un cambio di nome, ma una concreta opportunità di sviluppo per il territorio che vede nei collegamenti ferroviari e nella valorizzazione dei retroporti i suoi assi strategici.

Un riconoscimento all’operato della Regione è stato manifestato da Raffaele Bortolussi, amministratore delegato di Mar-Ter Spedizioni Spa di Monfalcone, il quale ha testimoniato come molti problemi tecnici dello scalo della città dei cantieri in questi ultimi anni siano stati superati, fra i quali quelli relativi alle aree in concessione e agli interventi sul raccordo ferroviario che da molto tempo attendevano una soluzione.

Il presidente del Propeller Club Trieste, Fabrizio Zerbini, ha ringraziato Serracchiani per la capacità di essere riuscita, nell’ambito della riforma che ha interessato il sistema portuale italiano, a garantire agli scali regionali un proprio ruolo e un’identità operativa autonoma nel Nord Adriatico.

Propeller Club: a breve decreto per unire Trieste e Monfalcone. Fase operativa per aumento fondali

(FERPRESS) – Trieste, 11 APR – Operatori e istituzioni del territorio concordi nel prospettare grandi opportunità dall'unione dei Porti di Trieste e di Monfalcone. Entro qualche settimana, infatti, verrà firmato il decreto che porterà i due scali sotto un'unica governance: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, guidata da Zeno D'Agostino.

Nel frattempo sta per iniziare, a Monfalcone, una prima fase di dragaggi per l'aumento dei fondali e quindi per consentire l'ormeggio contemporaneo di più navi di pescaggio superiore a 10 metri. Lo ha annunciato ieri al Propeller Club di Trieste la Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, durante la conviviale che ha visto presenti anche il Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza e due importanti operatori portuali della regione quali Enrico Samer (presidente della Samer & Co. Shipping Spa, specializzata nel traffico ro-ro delle Autostrade del Mare fra Trieste e la Turchia) e Raffaele Bortolussi (amministratore delegato della Mar-Ter, casa di spedizioni facente parte del Gruppo Mar-Ter Neri, con sedi a Monfalcone e Livorno).

“Abbiamo tre porti molto diversi ma complementari. Abbiamo anche tre interporti – ha detto Serracchiani descrivendo la situazione in Friuli Venezia Giulia – che devono essere messi in rete per potere incrementare il traffico. In questi anni abbiamo cercato di semplificare le varie procedure, anche perché la governance di Monfalcone (lo scalo è gestito dall'Azienda Speciale della locale Camera di Commercio, ndr) è estremamente complessa con una somma di diverse competenze. Da domani lavoreremo più speditamente, eliminando quelle che erano delle liturgie”.

I forti investimenti infrastrutturali privati e lo sviluppo del sistema ferroviario sono stati indicati da Enrico Samer come i principali fattori che incideranno sullo sviluppo sinergico dei due porti.

“Unendo Trieste e Monfalcone avremo maggiore competitività a livello internazionale. Monfalcone – ha sottolineato Samer – ha spazi e strutture per il cabotaggio, ma soprattutto per i carichi di massa, mentre a Trieste il Piano regolatore è già approvato, sono programmati investimenti privati sui Moli V, VI e VII, e sono già iniziati i lavori per la Piattaforma logistica.

Una delle aspettative maggiori che derivano dalla prossima unione dei due scali è senz'altro quella relativa alla riduzione dei passaggi burocratici ed alla conseguente maggiore velocità nelle decisioni. A questo proposito è intervenuto Raffaele Bortolussi, elencando i lunghi anni di stasi per i progetti di sviluppo del Porto di Monfalcone, su tutti quello dell'escavo del canale di accesso per aumentare il pescaggio consentito alle navi.

“Gli operatori sono sempre stati molto favorevoli all'unione dei due Porti. A noi interessa rendere più competitivo lo scalo”, ha detto Bortolussi, ricordando però come già dalla metà degli anni '80 è iniziata la richiesta di passi importanti per lo sviluppo di Monfalcone, e come solo negli ultimi anni la gestione regionale abbia indirizzato verso soluzione dei problemi.

“Il Comitato di gestione previsto dalla riforma della legge sui Porti – ha detto il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza – consentirà di accelerare le decisioni, ma è grazie alla collaborazione tra enti, come sta avvenendo ora, che si possono ottenere questi risultati”.

- segue

Il Presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, prima di dare il via alle serie di domande che hanno seguito gli interventi dei relatori, ha voluto attirare l'attenzione sulla necessità di consentire ai privati di potere investire anche a Monfalcone, così come già fatto a Trieste. Il presidente Zerbini ha ricordato, infatti, che nel Porto di Monfalcone non è presente, ad oggi, la figura del Terminalista così come identificata dall'articolo 18 delle Legge 84/94. Una figura che, a fronte di una concessione di aree e banchine di durata parametrata all'investimento privato, può realizzare infrastrutture in modo da potere garantire, anche gestendo la banchina assegnata, alle Compagnie di navigazione la certezza d'ormeggio per le proprie navi che arrivano a giorni fissi, come il mercato richiede.

“Va ringraziata la Presidente Serracchiani – ha aggiunto Zerbini – per avere voluto ed essere riuscita a mantenere l'autonomia del Porto di Trieste rispetto a quello di Venezia nella nuova legge di riforma, mentre vorrei sottolineare come la collaborazione in essere tra politici appartenenti a schieramenti diversi dà, finalmente, l'opportunità di lavorare congiuntamente per la crescita economica ed occupazionale dei Porti di Trieste e di Monfalcone e del territorio regionale tutto”.

Friuli Venezia Giulia: Serracchiani, l'unione dei porti di Trieste e Monfalcone crea sviluppo

(FERPRESS) – Trieste, 11 APR – “Nell’ottica del prossimo decreto per l’unione dei porti di Trieste e Monfalcone trovo logico e legittimo che un sindaco aspiri ad un ruolo adeguato per la sua città all’interno della nuova Autorità portuale di sistema. Allo stesso tempo, però, non limitiamo il futuro al numero di poltrone, perché le priorità devono essere quelle dello sviluppo e dell’occupazione”.

Questo il concetto espresso a Trieste dalla presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, nel corso dell’incontro organizzato dall’International Propeller Club e intitolato “Trieste e Monfalcone, due porti una sola guida: gli scenari attesi dall’unione dei due scali”.

La presidente ha ribadito, inoltre, l’obiettivo che ha ispirato l’azione della Regione: mettere in rete i tre porti del Friuli Venezia Giulia i quali presentano diversi assetti giuridici che li rendono complementari e non fra loro concorrenti.

Serve dialogare per aumentare i traffici e far collaborare le aree retroportuali, ha sottolineato ancora Serracchiani, mettendo in evidenza per Monfalcone la priorità della semplificazione di procedure e governance. Attraverso la sinergia fra Regione, Azienda Porto e Consorzio industriale, ha ricordato la presidente, si è arrivati al progetto esecutivo dell’escavo del canale di accesso dello scalo grazie al fatto che la stessa Regione è diventata il soggetto competente in materia.

La presidente ha poi parlato dell’imminenza (“alcune settimane”) del decreto attuativo per il Porto Franco internazionale di Trieste che stabilirà l’organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi a seguito del loro spostamento conseguente alla sdemanializzazione del Porto Vecchio.

Serracchiani ha inoltre rimarcato le ottime performance del porto di Trieste, anche in termini occupazionali, con la creazione in questi ultimi anni di 250 nuovi posti di lavoro.

Il clima di grande collaborazione con la Regione sul tema è stato evidenziato dal sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, il quale ha dichiarato di guardare con positività alla nuova architettura della governance dell’Autorità portuale di Sistema che presenta un board più snello rispetto al passato.

Enrico Samer, operatore portuale e presidente della Samer&Co Shipping, ha sottolineato che l’Authority espressa dalla riforma non rappresenta solo un cambio di nome, ma una concreta opportunità di sviluppo per il territorio che vede nei collegamenti ferroviari e nella valorizzazione dei retroporti i suoi assi strategici.

Un riconoscimento all’operato della Regione è stato manifestato da Raffaele Bortolussi, amministratore delegato di Mar-Ter Spedizioni Spa di Monfalcone, il quale ha testimoniato come molti problemi tecnici dello scalo della città dei cantieri in questi ultimi anni siano stati superati, fra i quali quelli relativi alle aree in concessione e agli interventi sul raccordo ferroviario che da molto tempo attendevano una soluzione.

Infine, anche il presidente del Propeller Club Trieste, Fabrizio Zerbini, ha voluto ringraziare Serracchiani per la capacità di essere riuscita, nell’ambito della riforma che ha interessato il sistema portuale italiano, a garantire agli scali regionali un proprio ruolo e un’identità operativa autonoma nel Nord Adriatico.

A Genova ecco il tavolo di partenariato



Emilio Signorini

GENOVA - Quasi un record, se vogliamo. Perché il tavolo del partenariato costituito presso l'Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale (Genova, Savona e Vado) è stato completato tra i primi in assoluto, dando così modo la presidente dell'AdSP, dottor Paolo Emilio Signorini di poter operare con gli organi previsti dalla legge.

Il tavolo è stato così composto. Presidente Paolo Emilio Signorini (presidente AdSP). Ammiraglio ispettore Giovan-
(segue in ultima pagina)

A Genova ecco il tavolo

ni Pettorino (comandante porto di Genova) capitano di vascello (Cp) Massimo Gasparini (comandante porto di Savona).

Seguono i membri effettivi: Marco Novella (armatori, Confindustria), Marco Bisagno (Confindustria), Gilberto G. Danesi (Assiterminal), Alessandro Pitti (Fedespeli), Paolo Marsano e Maurizio de Fazio (Assologistica e Agens), Guido Porta e Osvaklo Bagnasco (Fercargo e Agens), Alberto Banchemo (Federagenti), Amedeo Genedani (autotrasporto), Enrico Ascheri, Ettore Torzetti e Roberto Gulli (Fili-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti) Edoardo Monzani (Confcommercio turismo) e Roberto Ferrarini (Astoi).

Membri supplenti sono Alberto dellepiane, Alessandro Berta, Giorgio Blanco, Maria Grazia Morachioli, Giuseppe Rizzi, Mirrella Bologna, Ettore Campostano, Franco Ghigliione, Claudio Schivo, Danilo Causa, Franco Papparusso.

DIBATTITO SUL FUTURO DELLA CITTÀ E DEL SUO PORTO

Genova, Spediporto chiede nuove regole

Il presidente Pitto propone, in occasione dell'assemblea, la Zona economica speciale

GENOVA. «Servono scelte importanti per i porti di Genova e Savona, guardando all'intero Nord Ovest, inclusa la Lombardia. Una di queste potrebbe riguardare la richiesta, per la portualità genovese, di una Zes, Zona economica speciale, che si estenda lungo l'intero perimetro portuale genovese e oltre, fino a ricomprendere i retroporti di Rivalta Scrivia, Alessandria e Piacenza». Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, ha lanciato la proposta in occasione dell'assemblea annuale dell'associazione degli spedizionieri genovesi: una sfida per ampliare l'offerta di porto e retroporto, per attrarre investimenti e insediamenti produttivi, grazie ad uno spazio

dove manipolare e lavorare le merci, sulla scia di quanto avviene in altri Paesi. «Le Zes non sono zone franche, cioè possono inglobarle ma non si limitano a questo, sono zone in cui, in accordo con il diritto comunitario, si possono avere agevolazioni non tanto e non solo fiscali, quanto amministrative e burocratiche anche relativamente allo sviluppo delle» spiega Pitto. E la proposta incassa subito anche l'ok del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini: «Superato lo scoglio degli aiuti di Stato, direi che Genova è posizionata meglio di altri porti in Europa per ospitare una zona economica speciale». Per Spediporto,

l'occasione dell'assemblea annuale, per cui è stato scelto il titolo *#genovaportpride*, è un momento per far sì che la città «ritrovi l'orgoglio del suo porto», per creare «un vero legame fra città e porto, lasciando da parte i conflitti» sottolinea Pitto. Qualche numero per capire: la filiera portuale genovese pesa per il 12,6% del valore aggiunto della Liguria e il 9,7% dell'occupazione. Su 17 milioni di operazioni doganali effettuate in Italia per un valore complessivo di 350 miliardi di euro di beni importati oltre 10 milioni di dichiarazioni vengono dalla Liguria che concorre da sola a incassare il 58,8% dei 14,9 miliardi di diritti doganali incassati dallo Stato. In un panorama

nazionale e internazionale attraversato da profonde trasformazioni, gli spedizionieri sono convinti che la sfida per il futuro si giocherà «sul terreno dell'efficienza e della produttività» di uno scalo portuale. «E il valore aggiunto dello shipping non sarà più legato alla tratta marittima, ma dipenderà dalla qualità dei servizi che il territorio saprà dare alla merce, perché sarà qui che gli investimenti nel settore dello shipping cercheranno profitti». Quindi digitalizzazione dei servizi, automizzazione delle banchine, potenziamento dei collegamenti ferroviari e la possibilità di attrarre anche investimenti e insediamenti produttivi grazie appunto alla Zes.



Alessandro Pitto, presidente di Spediporto

Il Comitato approva il bilancio



GENOVA-SAVONA, OPERE RIPARTONO GRAZIE ALL'AVANZO DI 200 MILIONI

GENOVA. L'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale (che riunisce i porti di Savona e Genova) chiude il bilancio con un avanzo di amministrazione di 194 milioni di euro. Soldi che non sono stati spesi nella fase di passaggio della riforma e che adesso serviranno a far ripartire i cantieri nei due scali, come ha spiegato il presidente dell'Authority, Paolo Signorini, al termine della riunione del comitato di gestione. «E' nostra ferma intenzione - ha aggiunto il presidente - rispettare i tempi di progettazione per realizzare le opere frutto di queste progettazioni».

Grazie all'avanzo, nel 2017 potrà partire la progettazione di opere come la torre piloti, il ribaltamento a mare, la nuova diga foranea, i riempimenti

della calata Bettolo e di Ronco-Canepa, per quanto riguarda Genova, e opere di accessibilità a Savona. La progettazione consentirà di far partire i cantieri genovesi nel 2018. In seguito a questi investimenti, l'Authority prevede una diminuzione dell'avanzo, che nel 2018 scenderà a 131 milioni e nel 2019 a 85 milioni di euro. Altri temi, come i rinnovi delle concessioni per i terminalisti che ne hanno fatto richiesta e la gara per Ente Bacini, non sono stati affrontati e saranno oggetto delle prossime riunioni del board. Signorini ha sottolineato che gli operatori stanno presentando «troppe istanze disomogenee» e li ha invitati a coordinare le proprie richieste. «Con operatori e regione - ha detto - dobbiamo fare un disegno organico».

Informazioni Marittime

Genova, Ucina fa il punto sul Salone Nautico



La cinquantasettesima edizione del Salone Nautico organizzata da Ucina Confindustria Nautica a Genova, in programma dal 21 al 26 settembre prossimi, è stata presentata nei giorni scorsi nel Palazzo Grimaldi della Meridiana del capoluogo ligure.

LA NUOVA PERCEZIONE DEL SALONE, IN ITALIA E ALL'ESTERO

Il Salone, si legge in un comunicato dell'associazione, guarda al futuro e lo fa con giustificato ottimismo. "Non si tratta di un nostro auspicio, è la mutata percezione delle imprese a dimostrarlo – ha detto Carla Demaria, presidente di Ucina -. Abbiamo aperto ufficialmente le iscrizioni lo scorso 21 marzo e l'82% degli espositori ha già confermato la partecipazione, con il 51% che ha dichiarato di voler ampliare lo spazio o la gamma di imbarcazioni esposte. Il Pad. B terreno, nell'arco di 12 ore, è andato overbooked, abbiamo inoltre ricevuto conferme di nuove partecipazioni da cantieri esteri, tra i quali Galeon, Regal, SeaRay, Wellcraft, Glastron, Four winns, Scarab Boats".

Positivi anche i riscontri del mercato interno: secondo i dati elaborati da Assilea Associazione italiana leasing, si registra un aumento dei contratti 2016 del 26% rispetto al 2015, a conferma dell'impatto registrato sul mercato a valle della scorsa edizione del Salone Nautico. Inoltre gli ultimi dati pubblicati da I-COMIA (la Federazione mondiale della nautica da diporto, alla quale Ucina aderisce) sulla tendenza del mercato nautico mondiale, testimoniano il consolidamento della ripresa del mercato Italiano e il ruolo dell'Italia come hub internazionale per la nautica da diporto.

L'INTERPRETAZIONE DI UNA VISIONE SEGNA IL NUOVO CORSO DEL SALONE NAUTICO

"Le novità per la prossima edizione del Salone Nautico non finiscono qui. – ha concluso Demaria – Il Salone, infatti, ha ricevuto un dono importante da Renzo Piano, una visione fatta di mare, sole e vento - di cui siamo onorati - che verrà interpretata dallo studio OBR dell'arch. Paolo Brescia, progettista tra l'altro della terrazza della Triennale di Milano e di altre opere di levatura internazionale, con un progetto di paesaggio e arte pubblica che guida il processo di rinnovamento del Salone. Sarà questo a fare gli onori della 57a edizione, accogliendo i visitatori".

L'INGRESSO DEL SALONE SARÀ UNA NUOVA PIAZZA SUL MARE

"Con il progetto del 57° Salone Nautico vogliamo riportare l'urbanità di Genova sul mare - ha dichiarato l'architetto Paolo Brescia -. Stiamo immaginando una nuova piazza sul mare che offra nuovi motivi di frequentazione e d'incontro, in cui riscoprire il piacere di ritrovarsi in pubblico celebrando il rito dell'urbanità sul mare. L'intervento prevede un'installazione multisensoriale che interagisce con i fenomeni naturali del mare (sole, vento, onde), un giardino mediterraneo aromatico e il riutilizzo della precedente struttura del Redwall ripensata come opera d'arte pubblica collettiva, che coinvolgerà il pubblico dell'evento e gli abitanti della città, sancendo il legame indissolubile tra il Salone Nautico e Genova".

IL NUOVO LAYOUT

La 57a edizione del Salone Nautico organizzato da UCINA Confindustria Nautica a Genova sarà rivisitata in tutti i suoi aspetti. "La nuova disposizione degli spazi espositivi – ha spiegato Alessandro Campagna, Direttore Commerciale della manifestazione - risponderà alle esigenze di accresciuta estensione espositiva e accoglierà i visitatori coinvolgendoli in un percorso sempre più esperienziale, perché il Salone Nautico vuole che ogni visitatore torni a casa e sia il primo promotore di questo straordinario settore". Il coefficiente di riempimento della Nuova Darsena registrerà l'aumento più significativo, rispetto all'edizione 2016, sia in termini di nuovi espositori, sia di ampiezza di gamma esposta. L'area dedicata ai motoryacht e ai superyacht avrà un nuovo layout e una Business Lounge dedicata, cui si accederà attraverso un boulevard riservato che dall'ingresso porterà direttamente al centro della Darsena.

Roncallo chiede revisione progetto «Pontemolese»

LA SPEZIA - «La Pontemolese resta un'opera fondamentale per il porto della Spezia. Abbiamo chiesto alle Ferrovie dello Stato di rivedere il progetto per avere risposte in tempi più brevi rispetto a quelli prospettati». Lo ha detto la presidente dell'Autorità di Sistema portuale del MarLigure orientale, Carla Roncallo, intervenendo al convegno "Spezia e il suo porto" organizzato dal gruppo consiliare della Lega Nord in Regione Liguria. Al centro dei lavori, i rapporti tra la città e il suo scalo. Ma è stata anche l'occasione per approfondire diversi aspetti, come l'atteso raddoppio della Pontemolese. «Il progetto costa tanto e sarà difficile vederlo concretizzato, così com'è, nel medio periodo. Per questo abbiamo chiesto di rivederlo. Attraverso accorgimenti di tipo tecnologico e con investimenti più contenuti avremmo comunque delle risposte soddisfacenti per il nostro porto» ha detto Roncallo. Al centro della discussione anche il waterfront e gli spazi relativi alle merci e al traffico crocieristico, che ha visto coinvolti il sindaco Massimo Federici e il presidente degli spedizionieri Alessandro Laghezza, il quale ha sottolineato con orgoglio il ruolo della comunità portuale nello sviluppo di un sistema Spezia invidiato in tutta Italia e nel continente. Un sistema avanzato che sfrutta la natura italiana quale piattaforma logistica del Mediterraneo, con dei limiti riscontrati in infrastrutture. «Senza il pennello - la nuova banchina progettata per gli accosti crocieristici - non libereremo spazio per le merci sul molo Garibaldi », ha detto Federici. Per la Roncallo invece questa banchina dovrà essere utilizzata per gli eventuali ulteriori accosti delle grandi navi, così come il "pennello" su cui prospetta tempi rapidi di realizzazione. «Buona anche l'idea di destinare al mercato del pesce una parte del fronte a mare» ha detto la presidente. «Per le merci la crescita non può essere infinita, il crocierismo dà risposte anche ad una economia che riguarda buona parte della città». Infine, il funzionario responsabile delle dogane Elvio La Tassa, ha precisato che «La Spezia è il secondo porto italiano per velocità, riesce a sdoganare il 95% delle merci nei primi cinque minuti d'arrivo», concludendo quindi che il futuro dello scalo «sono i servizi, bisogna puntare sull'innovazione tecnologica, cercando di mantenere più ricchezza derivata possibile»

Decisionismo Roncallo, OK

Riunito l'organo di gestione anche senza il delegato del governatore Enrico Rossi

LA SPEZIA - Il dinamismo di una delle prime AdSP costituite, quella del mar ligure orientale, ha superato i ritardi della burocrazia politica. Carla Roncallo, presidente dell'Authority, ha infatti rotto gli indugi per l'attesa - ancora vana - della designazione del rappresentante della Regione Toscana nel comitato di gestione, ed ha convocato l'organismo, insediandolo con un posto vacante. Buon inizio: perchè le esigenze della gestione portuale non possono aspettare tentennamenti che, a settimane di distanza

dalla richiesta di designazione, continuano non si capisce bene per quale motivo.

"Era necessario procedere all'esame di diverse questioni piuttosto urgenti e quindi, potendo deliberare con i soli componenti nominati, che costituiscono la maggioranza dell'organo e sono rappresentativi oggi anche del territorio di Carrara, siamo andati avanti" - ha detto il

presidente dell'AdSP, Carla Roncallo. Spero comunque che questa ultima nomina arrivi a breve, in modo da poter portare al Comitato anche alcuni temi chiave che interessano l'Autorità di Sistema.

Hanno quindi preso parte alla prima riunione i componenti del Comitato di Gestione, l'ammiraglio Roberto Camerini (rappresentante della Regione Liguria), l'architetto Nicoletta Migliorini (rappresentante del Comune di Carrara), l'Avv. Laura Niggi (rappresentante del Comune della Spezia) il C.V. Francesco Tomas (comandante e rappresentante della capitaneria di Porto) ed il C.F. Marco Landi. Presente anche il presidente del Collegio dei Revisori, dottor Fabio Calvelhni e, come uditore, anche il dirigente della Regione Toscana ingegner Luca della Santina.

All'ordine del giorno della seduta, iniziata con una sintesi informativa delle attività svolta ed in corso, oltre che delle problematiche in essere, erano l'acquisizione del parere del Comitato sull'approvazione dello Statuto di Promostudi; sulla cessione di quote della società partecipata Discover e sul relativo bando di gara; sull'approvazione delle spese per gli eventi Palio del Golfo e Trofeo Mariperman.

Il Comitato di Gestione ha deliberato positivamente su tutti gli argomenti.

Grandi Molini conferma 17 licenziamenti

Niente cassa integrazione, consiglio comunale interrotto per protesta. Esposito: «Al fianco dei lavoratori»



Daniele Esposito

► LAVORO

La seduta del consiglio comunale di ieri è stata sospesa subito dopo la notizia, comunicata dall'assessore allo sviluppo economico Francesca Martini, di cui la Grandi Molini ha deciso definitivamente di mettere in mobilità 17 lavoratori e di non ricorrere alla cassa integrazione. Il non è tutto qui, perché l'azienda sembra anche intenzionata a non rispondere alla convocazione di un tavolo tecnico di trattativa convocato dal presidente della Regione, Enrico Rossi, proprio oggi a Firenze.

«Questa è una posizione



La sede dello stabilimento Grandi Molini in via Leonardo Da Vinci

gravissima e incomprensibile - La attacco il sindaco pentastellato Filippo Nogarini - e il fatto che il numero di esuberanti su Livorno sia stato ridotto da 30 a 17 persone è solo una magra consolazio-

ne. Non ricorrere agli ammortizzatori sociali, che metterebbero ai lavoratori di sopravvivere per 20 mesi in questa fase di passaggio, non ci lascia per nulla fiduciosi sullo sviluppo futuro di que-

sta vicenda».

Sulla decisione della Grandi Molini di mettere in mobilità 17 lavoratori è intervenuto anche il presidente del consiglio comunale, Daniele Esposito: «Se abbiamo deciso insieme a tutti i consiglieri di maggioranza e opposizione - le sue parole - di interrompere immediatamente i lavori dell'aula e recarci subito di fronte al cancello della Grandi Molini, è stato per mandare un messaggio forte e chiaro: Livorno è pronta a lottare al fianco di questi lavoratori, non possiamo più sopportare nuove crisi industriali».

DE PRODUZIONE ASSOCIATA

LA CITTA' E LE EMERGENZE

ENRICO ROSSI
«GRAVISSIMO AVER FORMALIZZATO
QUESTE INTENZIONI ALLA VIGILIA
DELL'INCONTRO CON LA REGIONE»

CONSIGLIO INTERROTTO
I CONSIGLIERI COMUNALI
SI SONO RECATI AL PRESIDIO
INTERROMPENDO LA SEDUTA



No su tutta la linea

L'azienda respinge anche la convocazione di un tavolo tecnico di trattativa convocato dal presidente della Regione, Enrico Rossi a Firenze per la giornata di oggi

L'azienda va avanti con i licenziamenti

- LIVORNO -
ERA IN CORSO il consiglio comunale quando l'assessore Francesca Martini ha chiesto la parola per annunciare la decisione della Grandi Molini di mettere in mo-

VISITA URGENTE
Stamani Caruso e Sarais effettueranno una verifica all'interno della struttura

bilità 17 lavoratori e di non ricorrere alla cassa integrazione. L'azienda respinge anche la convocazione di un tavolo tecnico di trattativa convocato dal presidente della Regione, Enrico Rossi a Firenze per la giornata di oggi. «Siamo di fronte ad un comporta-

mento irresponsabile. Spero che la notte porti consiglio e che domani (oggi, ndr) si presentino al tavolo che abbiamo convocato con un atteggiamento improntato al dialogo, abbandonando quello di chiusura preventiva fin qui patentesco». Il presidente Rossi esprime ferma condanna nei confronti dei proprietari del marchio Grandi Molini: «E' gravissimo - aggiunge il governatore - che la proprietà abbia formalizzato il suo rifiuto della proposta che abbiamo formalizzato, proprio alla vigilia dell'incontro. Questo comportamento al limite della provocazione rischia di creare a Livorno una forte tensione sociale». A Livorno il sindaco Filippo Noganni ci va più duro: «Questa è una posizione gravissima e incomprensibile e il fatto che il numero di esube-

ri su Livorno sia stato ridotto da 30 a 17 persone è solo una magra consolazione. Non ricorrere agli ammortizzatori sociali, che avrebbero permesso ai lavoratori di sopravvivere per 20 mesi in questa

LE CARENZE SEGNALATE
L'acqua della cucina non si può usare ambienti non separati

fase di passaggio, non ci lascia per nulla fiduciosi sullo sviluppo futuro di questa vicenda». Il consiglio è stato sospeso e gli eletti si sono recati allo stabilimento per portare solidarietà ai lavoratori. «Se abbiamo deciso di interrompere i lavori dell'aula e recarci subito di

fronte a cancelli della Grandi Molini - aggiunge il presidente del Consiglio, Daniele Esposito -, è per mandare un messaggio chiaro: Livorno è pronta a lottare al fianco di questi lavoratori. Non possiamo più sopportare nuove crisi industriali».

IL SEGRETARIO Cgil Fabrizio Zannotti ha definito la risposta di Grandi Molini come un affronto ai lavoratori e alla città. Grazie a tutti coloro che ci stanno sostenendo. Ma la città ora dà una risposta forte. Il 14 aprile ci saremo anche noi, con gli altri sindacati e con i lavoratori davanti al centro per l'impiego». Oggi l'assessore Martini incontrerà i sindacati e Gianfranco Simoncini per fare il punto della situazione.
monica dolciotti



Affronto a Livorno

Per il segretario della Cgil Zannotti si tratta di «un affronto ai lavoratori e alla città. Grazie a tutti coloro che ci stanno sostenendo. Ma la città - chiede il numero uno di Cgil - ora dia una risposta forte»

L'INTERVENTO «Ora i nodi vengono al pettine»

«SUL PORTO è tempo di dare il via alle cose iniziate e lasciate in sospeso. Crociere: con la gara chiusa si apre una nuova stagione. Che la ricerca di partner industriali potesse essere condona diversamente è storia passata. Che tutto il sistema dei traffici marittimi passeggeri in Toscana sia in mano ad un monopolio non è secondario. Ma oggi prioritario è che gli ingenti investimenti annunciati non rimangano esposti "alle volubili condizioni di mercato" e che eventuali ritardi nel Piano siano contrattualmente sanzionati. E' importante che le Crociere diventino un volano di economia per la città e che le infrastrutture in gestione siano utilizzate al

massimo, producendo il massimo di passeggeri, soprattutto di crociere di testa vero volano di sviluppo economico cittadino. Bacini: la volontà di chiudere bene e presto. Si sa che nel settore navalmeccanico le opportunità di lavoro e di reddito sono notevoli. Anche nelle sonnacchiose categorie del commercio si dovrebbe sapere. Mettere l'accento sulla rioccupazione/riqualificazione dei disoccupati livornesi è un dovere verso la città, non solo un fatto di solidarietà con le famiglie in crisi. Il bacino galleggiante sarà riparato (potrebbero accollarselo anche i partecipanti alla gara senza opporre eccezioni) e i responsabili in solido del danno non potranno larvare le mani scaricando i costi sulla collettività, né potranno ostacolare lo svolgimento della gara pubblica. Se accadesse torneremmo in Procura. Piattaforma Europa: maggio sarà il mese della verità per piattaforma container e opere di difesa. Per ora sugli 860 necessari ci sono solo i 50 milioni del Governo e i 250 in 20 anni della Regione per coprire gli inte-

ressi sui debiti che saranno contratti. Se i privati ne mettessero 300 ne dotremmo trovare 510. Non sarà uno scherzo nel contesto di un'Europa che ci imputa nel settore portuale "disorganicità" "sottapposizioni" ed "eccesso di offerta". Se ricomincerà la solfa dai fondali a meno 20 (magari questa volta imputandoli ai cinesi) vorrebbe dire che sarebbe ricominciata la manovra diversiva per perdere altro tempo e non farne di nulla. Ci auguriamo di no. Vorrebbe anche dire che sul benpagato e ottimismo studio Ocean Consulting avevano ragione Nogarini e la dottoressa Nicoletta Battini. Questi sono gli scenari sul porto. Qualcuno dovrà porsi la domanda se Livorno stia diventando una monoeconomia anche perché del milione di aree da reindustrializzare per creare lavoro e reddito non parla nessuno e la proposta di Area Tax Free è rimasta nelle pagine dell'Accordo di programma. Le cose da fare per creare sviluppo e lavoro sono chiare, non c'è bisogno di una commissione di studio».

Sergio Landi
(Vertenza Livorno)

IL GOVERNATORE ATTACCA I VERTICI AZIENDALI

Rossi: «Comportamento irresponsabile»

LIVORNO

«Nel caso delle aziende che stanno dietro al marchio Grandi Molini, siamo di fronte a un comportamento davvero irresponsabile. Spero vivamente che la notte porti consiglio e che domani si presentino al tavolo che abbiamo convocato con un atteggiamento improntato al dialogo, abbandonando quello di chiusura preventiva fin qui palesato». Non ha usato giri di parole il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, dopo aver appreso che l'azienda ha comunicato la messa in mobili-

tà di 17 lavoratori e disenterà anche il tavolo delle trattative convocato per oggi a Firenze.

La proposta della Regione Toscana, spiegata nella nota ufficiale del presidente Rossi, «prevedeva l'utilizzo della cassa integrazione straordinaria, prevista per le aree di crisi complessa, a fronte della disponibilità dei lavoratori e del sindacati a ridurre gli organici; i proprietari hanno invece fatto presente che intendono procedere al licenziamento».

«È gravissimo», ha aggiunto il presidente Rossi su questo caso, «che la proprietà ab-

bia formalizzato il suo rifiuto alla proposta che abbiamo formulato, proprio alla vigilia dell'incontro che abbiamo organizzato. Questo comportamento al limite della provocazione rischia di creare una fortissima tensione sociale a Livorno. Eppure nessun imprenditore dovrebbe snarrare la strada della ragionevolezza, soprattutto quando di fronte ha sindacati e lavoratori disponibili al confronto e a ricercare, anche a costo di sacrifici, il miglior equilibrio tra le ragioni dell'economia e quelle del lavoro».

Stamati, comunque il



Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana

consigliere per il lavoro Gianfranco Simioncini incontrerà i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del settore a Firenze. Nei giorni scorsi, tra gli impegni in porto è un confronto sulle primarie

del Pd, anche il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio aveva incontrato a Livorno una delegazione di sindacalisti e dipendenti dello stabilimento.

ORFOLAZIONE SPINELLI

Controllo pubblico ma pensare davvero in grande



Pierluigi Giuntoli

LIVORNO - Pierluigi Giuntoli, direttore della Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

Controllo pubblico

Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, non ama le interviste. Anche perché - sottolinea - il ruolo del comunicatore è del suo presidente Riccardo Breda, che sa farlo assai bene. Però a margine della conclusione della gara per la privatizzazione della Porto 2000, Giuntoli da buon direttore ha fatto i suoi conti. E sembra abbia detto agli amici che i 100 milioni di euro con cui i vincitori hanno prevalso tra qualche anno potrebbero risultare davvero un acquisto a buon mercato per una realtà che, anche secondo la facoltà di economia aziendale dell'università di Pisa, varrà molto di più.

Chi sa fare i conti, in sostanza, sottolinea che la Porto 2000 è un po' come un seme che ad oggi ha appena cominciato a germogliare, ma le cui potenzialità potranno svilupparsi fino a diventare un albero gigantesco. Non per niente ci hanno creduto le realtà di valenza mondiale come Absc, ma anche Grimaldi e la mega-stazione crociera di Barcellona che aveva sperato di potersi allargare sul ricco piatto delle crociere in Toscana.

Camera di Commercio ed **Aut.** **dei porti** di sistema del Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino, ma non dimentichiamo che ne fanno parte anche due porti dell'Elba e quello di Capraia isola) mantengono, sia pure con quote minoritarie, una funzione di controllo pubblico sulla nuova Porto 2000. Sarà di fondamentale importanza adesso che la società entri in una più completa sintonia con il Comune, la Provincia e la Regione, visti i riflessi di grande valenza che avrà per le istituzioni pubbliche citate e per il turismo regionale. Tante cose da costruire, e una visione che dovrà andare ben oltre a qualche

novellina filmata, la indubbia buona volontà dell'attuale management, le mostre e la gestione del quotidiano. Da livornesi, ci viene da sognare in grande.

DOPO LA VITTORIA PER LA PRIVATIZZAZIONE DA PARTE DI MOBY E MSC

Porto 2000, il nuovo scenario

L'impegno tecnico e finanziario al top per un centro crociere di valore almeno mediterraneo



Gianluigi Aponte



Vincenzo Onorato

LIVORNO - Cento milioni d'investimenti sul porto, ma anche sulla città: è questo il risultato più evidente - e anche più significativo - che la cordata vincitrice della gara per la privatizzazione del 66% della Porto 2000 ha messo sul piatto. Con ricadute che non saranno solo economiche e di prestigio nel mondo delle crociere, ma che investiranno anche l'intera regione Toscana, facendo della nuova "suzione" uno dei punti focali del turismo navale nel Mediterraneo.

Come abbiamo pubblicato sabato, la gara è stata vinta dall'ATI Sinergest Olbia, Moby Lines, terminal Ltm e Marinvest (Msc). Una vittoria netta, con 99,58 punti su 100 disponibili: significativo che sia stata l'offerta tecnica a determinare la vittoria, con 64,58 punti grazie a un piano d'investimenti di 91 milioni. Il secondo

A.F.

(segue a pagina 2)

Porto 2000 scenario

gruppo classificato (Creuers Barcellona e Aloschi) ci sono andati vicini, superando i vincitori con l'offerta tecnica (65 punti), ma cedendo nell'offerta economica (31,85 punti). Da rilevare che è stata proprio l'offerta economica a determinare la vittoria, perché nelle offerte tecniche - cioè nei progetti per realizzare il comparto crociere - tutte e tre le cordate hanno presentato proposte di grande qualità e altrettanto interesse, che infatti si sono confrontate sul filo del rasoio. I 10,741 milioni offerti da Sinergest, Moby e Msc (rialzo d'asta del 34,5%) per il 66% delle quote ha fatto la differenza.

Palese la soddisfazione del management della Porto 2000. Sia il presidente Massimo Provinciali (Autorità portuale) sia il rappresentante dell'altro socio, Pierluigi Giuntoli (Camera di Commercio) hanno sottolineato il successo della gara, contro le tante "gufate" che l'hanno accompagnata. Per Giuntoli, il valore della Porto 2000 aggiudicata dalla gara è un riconoscimento solo parziale a quello che la società potrà diventare: specie nelle mani di un gruppo come quello che ha vinto, in cui opera anche il secondo armatore al mondo, la MSC di Gianluigi

Aponte. Soddisfatto anche Stefano Corsini, che ha "ereditato" il lavoro di Gallanti e Provinciali sul tema in piena sintonia.

Rimangono adesso gli adempimenti di legge, sul controllo delle certificazioni presentate dai vincitori. La vittoria netta dell'ATI Sinergest dovrebbe scongiurare il pericolo - sempre presente nelle gare importanti - di ricorsi al Tar. Terminati i controlli, si terrà la prima assemblea dei soci con la quale sarà ridisegnato il management. Si ipotizza un consiglio d'amministrazione composto da tre membri della cordata vincitrice, più un rappresentante ciascuno per l'Autorità portuale e la Camera di Commercio. Dal consiglio sarà poi designato il presidente.

Rimangono aperti, per poter procedere alla effettiva nascita del nuovo "comparto crociere" livornese, tutti i problemi che hanno accompagnato in questi ultimi anni lo sviluppo dei traffici del comparto. Premesso che risolti questi passaggi nascerà un centro crociere tra i più importanti del Mediterraneo - il livello dei vincitori ma anche degli altri concorrenti lo conferma - elemento determinante sarà la disponibilità della

calata Orlando, oggi occupata dal TCO dei rifusi. Il quale TCO è in attesa della comparazione avviata dall'Autorità portuale con la cordata dell'ATI di Barbera e Palumbo, sulla quale si attende di giorno in giorno una risposta (pare che il tutto si sia fermato dopo la segnalazione di Barbera all'ANAC per chiarimenti sulla metodologia della comparazione stessa). Anche le concessioni alla Compagnia portuale sull'Alto Fondale verranno cedute solo quando saranno pronti i magazzini "sostitutivi" in corso di costruzione. In pratica, è probabile che la cordata vincitrice potrà davvero metter mano al nuovo, grande, modernissimo e funzionale comparto crociere di Livorno non prima della fine dell'anno. Salvo sorprese: nel bene o (speriamo di no) nel male.

ORMEGGIATA ALL'ALTO FONDALE

Majestic Princess primo scalo a Livorno

La cerimonia dello scambio dei crest inaugurali



LIVORNO - Viaggio inaugurale a Livorno della nuovissima Majestic Princess, l'ammiraglia più grande del Gruppo Princess Cruises, appena consegnata da Fincantieri a Trieste.

La Majestic Princess, terza unità della classe Royal Princess costruita per la società armatrice Princess Cruises, brand del Gruppo Carnival, è giunta a Livorno lunedì scorso.

Per questa prima call a Livorno la nave ha portato a bordo 3600 passeggeri e 1900 persone di equipaggio, per lo più americani ed inglese ma anche di nazionalità italiana.

Ormeggiata alla Banchina Alto Fondale 46/47, sulla Majestic Princess, su invito dell'Agenzia Cemar nella persona di Angelica Iattaneli, alla presenza del comandante della nave, Dino Sagani, si è svolta la cerimonia dello scambio dei crest inaugurali alla quale hanno partecipato il presidente dell'Autorità Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini accompagnato dal segretario generale e presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali.

Presenti i dirigenti di Porto di Livorno 2000 ed i rappresentanti

della Polizia di Frontiera.

La nave, partita da Trieste e proveniente da Civitavecchia, proseguirà per Montecarlo e concluderà il suo viaggio a Shanghai per ben 54 giorni di navigazione.

Il comandante Sagani ha espresso il suo gradimento per l'ormeggio ricevuto alla Calata Alto Fondale ed ha sottolineato che questo è il primo dei 4 scali previsti a Livorno. I prossimi saranno il 22 aprile, il 9 e 20 maggio.

“È con grande soddisfazione che questa mattina abbiamo accolto questa nave, la più grande costruita nei 109 anni di attività di Fincantieri - ha commentato il presidente, Massimo Provinciali. Per questa stagione sono previsti tante nuove acquisizioni ed ingressi di nuove navi - conclude Provinciali - che confermano la tenuta del nostro scalo nonostante lo spostamento di alcune navi dal Mediterraneo ai mari dell'Estremo Oriente. Siamo prossimi ad accogliere un altro scalo inaugurale della Compagnia Silver Cruises con la nuovissima e lussuossissima Silver Muse il 1° maggio prossimo per la quale Porto di Livorno 2000 ha organizzato un evento straordinario in Fortezza Vecchia”.

Comitato di gestione in stand by Debutto frenato dal «caso Nogarin»

Authority: manca solo la designazione di Piombino. Una tattica?

-LIVORNO-

L'ENTRATA in funzione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ritarda. Per quanto Comune di Livorno e regione Toscana abbiano già deciso sui relativi rappresentanti - il sindaco Nogarin e il direttore dell'assessorato dei trasporti della Toscana ingegner Becattini - manca per l'operatività il rappresentante del Comune di Piombino. E c'è chi si chiede perché ritarda tanto, visto che in giunta comunale il nome sarebbe stato già deciso.

Già, perché questo ritardo, che condiziona l'intero sistema portuale e non solo? Stefano Corsini, presidente dell'Autorità, non può che aspettare il completamento dell'organo di gestione. Ma aspetta soltanto? C'è chi sostiene non solo che l'attesa gli sia gradita, ma addirittura che, d'accordo con il sindaco di Piombino e con gli ambienti ministeriali, la veda come un aiuto per risolvere la patata bollente dell'auto-nomina di Nogarin nel comitato.

A pensar male, recitava la vecchia battuta del divo Andreotti, si fa peccato, ma quasi sempre s'azzeca. Chi pensa male sulla vicenda avanza il sospetto che il «caso Nogarin» sia diventato a livello nazionale la cartina di tornasole per affrontare gli altri analoghi casi che si stanno verificando da nord a sud, quasi sempre con sindaci



PRESIDENTE Il numero uno di Palazzo Rosciano Stefano Corsini

pentastellati come protagonisti. Se a Genova il sindaco Doria (Pd) è stato ammesso nel comitato di gestione, già riunito con la sua presenza, il «caso Nogarin» si è replicato a Civitavecchia, dove il sindaco anch'egli grillino Antonio Cozzolino si è autocandidato al comitato di gestione. Caso diverso dalla candidatura Serracchiani in alto Adriatico - si parla anche di questo imbarazzante episodio per il Pd - solo perché la presidente della Regione non è grillina? Ma è chiaro che a questo punto il ministro Delrio e i suoi si trovano

nella scomoda posizione di dover decidere una linea unica. Se bocciano Nogarin e Cozzolino in quanto sindaci, come possono accettare Doria e la Serracchiani? Se vale la legge, secondo la quale nei comitati di gestione delle AdS-P devono entrare solo esperti di trasporti stica e portualità, quali titoli professionali che non ha il livornese Nogarin possono vantare Doria e Deborah Serracchiani?

SIAMO, secondo molti osservatori, al pasticciaccio brutto che rischia di inchiodare ancora una



Situazioni analoghe

Il «caso Nogarin» si è replicato a Civitavecchia, dove il sindaco M5S Antonio Cozzolino si è autocandidato al comitato di gestione. Come Doria e Serracchiani

volta il completamento della riforma portuale a Livorno e non soltanto. La mancata designazione dell'esperto del comune di Piombino - concordata o no che sia a livello di Pd centrale - si dice dovrebbe durare fino a quando non ci sarà una pronuncia degli organi ministeriali sulla accettabilità o meno delle candidature di Nogarin e Cozzolino. C'è chi ipotizza che con le urgenze in corso, Delrio difficilmente potrà sciogliere il nodo prima di maggio. Ma le urgenze sono anche per il sistema portuale Livorno-Piombino, che proprio nei prossimi giorni dovrà spendersi per l'imminente apertura della gara per la Darsena Europa - premono anche i cinesi, che sui bizantinismi italiani sono poco portati a concessioni - e sulle vicende del polo di Piombino, da tempo irrisolte.

A.F.

LE SCADENZE IMMINENTI

A MAGGIO SI ATTENDE L'APERTURA DELLA GARA DI DARSENA EUROPA PREOCCUPANO LE INCOGNITE AFERPI

Navettamento, è ancora caos in porto

Anche ieri Medov ha proposto servizi a pagamento per i suoi crocieristi, disattendendo l'invito dell'Authority a sospendere il servizio. Di tutta la vicenda del trasporto nello scalo si starebbe interessando anche la Polizia di frontiera



CIVITAVECCHIA - Ancora caos all'interno del porto sul servizio di navettamento per i crocieristi. Anche ieri infatti, nonostante la diffida dell'Autorità di Sistema Portuale a sospendere il servizio di trasporto a pagamento da sotto bordo a largo della Pace, nelle more di una riorganizzazione del settore, l'agenzia marittima Medov - che ha tra i maggiori clienti Costa Crociere e Pullmantur - ha nuovamente offerto ai propri passeggeri la possibilità di usufruire di shuttle bus a pagamento per raggiungere l'uscita del porto.

Per Medov non si tratta del navettamento che il terminalista Roma Cruise Terminal garantisce gratuitamente, ma forse non in quantità adeguata, affittando gli shuttle bus di Port Mobility ma di un'offerta aggiuntiva proposta a bordo a chiunque ne faccia richiesta. resta il fatto che la situazione sta creando agitazione nello scalo; ogni agenzia o compagnia potrebbe emettere a qualsiasi prezzo servizi aggiuntivi. E del caso, a quanto pare, si sta interessando anche la Polizia di frontiera che nei giorni scorsi avrebbe chiesto chiarimenti all'Authority sulla situazione venutasi a creare.

Napoli: domani 1° incontro con il Partenariato Economico del Tavolo Tecnico Area Logistica Integrata Campana

(FERPRESS) – Napoli, 11 APR – Istituire le Aree Logistiche Integrate (ALI) per definire una strategia all'interno di un sistema regionale costituito da una o più infrastrutture portuali, interporti o piattaforme logistiche di riferimento e le relative connessioni ai corridoi multimodali della rete di trasporto.

Questa l'indicazione che l'Italia recepisce nell'Accordo di Partenariato con la Commissione Europea per la programmazione nelle Regioni Obiettivo "Convergenza", e che in Campania si traduce con il Primo incontro con il Partenariato Economico del Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Campana, che si terrà domani, mercoledì 12 aprile 2017, a partire dalle ore 14, a Palazzo Armieri in via Nuova Marina.

Promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Campania, con la collaborazione dei porti di Napoli e Salerno, dell'Agenzia per la coesione Territoriale, di RFI e con la partecipazione dei principali rappresentanti del tessuto produttivo locale e degli operatori della logistica, il Tavolo Tecnico riunisce in un confronto operativo i diversi attori di ciascuna delle cinque Regioni Convergenza nella logica del "fare sistema".

Introdurranno i lavori Luca Cascone, Presidente della Commissione Consiliare Trasporti della Regione, e Margherita Migliaccio, della Direzione Generale Programmazione del MIT.

Fra i partecipanti al Tavolo tecnico, Amedeo Lepore, Assessore alle Attività Produttive della Regione Campania; Pietro Spirito, Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale; Sergio Iasi, Amministratore Delegato Interporto Campano. Concluderà i lavori Maria Grazia Falciatore, Responsabile Programmazione Unitaria della Regione Campania.

PORTI E ARMATORI

Salerno fa il pieno di linee

Set si conferma tra i terminal più dinamici del Paese

SALERNO. Salerno Container Terminal (Set) conquista le linee di tre fra le maggiori concentrazioni mondiali del trasporto container e che si prepara ad attuare, proprio nella prospettiva di un'impennata dei traffici, un piano di investimenti in nuove gru e mezzi di banchina per un valore complessivo di più di 20 milioni di euro.

La prima a dare fiducia al terminal del gruppo Gallozzi sarà la "The Alliance", ovvero il raggruppamento armatoriale che comprende la Hapag Lloyd (e quindi anche la controllata Uasc), la Yang Ming di Taiwan e le tre compagnie storiche del Giappone, K line, Nippon Yusen Kaisha e Mitsui (Mol). Nei giorni scorsi la portacontainer "Brevik Bridge" è partita da Salerno, inaugurando la linea diretta settimanale tra il Mediterraneo e Nord America con scali ad Halifax, New York, Norfolk e Savannah.

L'avvio del nuovo servizio coincide con la decisione della Hapag Lloyd di concentrare in via esclusiva nello scalo salernitano tutti i propri servizi da e per il Sud Italia. Le navi di "The Alliance" approderanno in Italia, oltre



L'imprenditore Agostino Gallozzi

che a Salerno, nei porti di Livorno, La Spezia e Genova. A 24 ore di distanza, venerdì 7 aprile, con l'approdo della full container "Csl Virginia", è toccato a "Ocean Alliance", composta da Cma-Cgm, Cosco Shipping, Evergreen Line e Oocl inaugurare la nuova base di Salerno per l'altro servizio settimanale dedicato al Nord America (New York, Norfolk, Savannah e Miami). Scali in Italia, oltre al Salerno Container Terminal che sarà toccato dopo Malta, saranno Livorno e Genova. Lo stesso giorno c'è stato anche il primo approdo della nave "Hs Paris" con la quale la compagnia francese

Cma-Cgm entra nell'alleanza con Hamburg Sud e Seago Line, da Salerno settimanalmente per il Nord Europa. Con i suoi 299,89 metri di lunghezza e 84.155 tonnellate di stazza, la Hs Paris ottiene il record della nave full container più grande approdata presso il Salerno Container Terminal. E infine, sabato 15 aprile, sarà la volta del colosso cinese Cosco Shipping, che in provenienza dall'hub del Pireo e dai porti della Turchia, inaugurerà con la porta contenitori "Hansa Cloppenburg", il "Net Service", una nuova linea diretta dal porto di Salerno verso il Nord Europa.

Porti: Delrio nomina Ugo Patroni Griffi Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale

(FERPRESS) – Roma, 11 APR – L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, ha da ieri il suo Presidente: il Prof. Ugo Patroni Griffi, docente universitario in materie giuridiche, con una profonda conoscenza del territorio di riferimento.

Il provvedimento di nomina, già notificatogli nella giornata di ieri, è stato firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Il Prof. Patroni Griffi ha già assunto la guida dell'AdSP, nodo di primaria importanza per il rilancio della portualità del Paese.

L'INTERVISTA

Il neo presidente Ugo Patroni Griffi spiega la sua visione per la crescita portuale di Brindisi

«Al bando ogni logica di tipo provinciale Occorre fare sistema»

Cambio di passo



Basta con l'idea delle singole realtà. Adesso si ragiona in una nuova dimensione

Scalo ricco di potenzialità. Il suo sviluppo futuro sta nell'integrazione

di Roberta DENETTO

Nemmeno il tempo di ufficializzare il decreto di nomina e Ugo Patroni Griffi è già operativo in qualità di presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale. Il primo atto compiuto è stato l'invio di una comunicazione a tutti gli interlocutori istituzionali che fanno parte del comitato di gestione, sollecitando tempi rapidi di individuazione dei singoli rappresentanti locali. E tra le righe si legge già la strategia generale: nessuna imposizione, decisioni da prendere collegialmente ma al bando qualsiasi logica provinciale.

Patroni Griffi, lei stesso ha già evidenziato la complessità nella fusione delle autorità portuali esistenti. Che tipo di approccio seguirà in prima battuta?

«Io sono già partito. Ho scritto al sindaco di Brindisi così come a tutti gli altri interlocutori istituzionali interessati, per avere al più presto indicazioni sui rappresentanti che comporranno il comitato di gestione. Questo nuovo ente funzionerà solo se si abbandonerà l'idea delle singole realtà dalla cui fusione nasce e se si ragiona in una nuova dimensione. Perché questo avven-

Accanto, Ugo Patroni Griffi, da pochi giorni nominato dal ministro presidente della nuova Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale nata dalla fusione di Bari e Brindisi



che sia efficace. Il mio invito è di nominare nel più breve tempo possibile i rappresentanti e per questo alla missiva ho allegato anche le linee guida fornite dal ministero»

A questo proposito in città c'è stata una lunga discussione sulla rappresentanza brindisina e in particolare adesso le attenzioni sono puntate sulla figura del segretario generale.

«Posso dire solo che il segretario generale non è più, laddove lo sia mai stato, l'espressione del presidente ed è invece rappresentante di tutti i componenti del comitato di gestione. Dunque incoraggio tutti i rappresentanti delle istituzioni a proporre persone meritevoli e capa-

ciando che nella mia vita non ho mai imposto nulla».

Quindi nulla esclude che il segretario generale possa essere di Brindisi?

«No, nulla lo esclude. Brindisi ha la stessa dignità di tutti gli altri componenti del comitato. Anche se devo dire di non condividere molto questa logica provinciale. Il segretario generale dovrà fare l'interesse di tutto il territorio rappresentato dall'autorità di sistema. Ciò non toglie che se fosse brindisino sarei anche contento, ma al momento non ho idea di chi possa essere né sarebbe giusto influenzare soggetti che ancora non ci sono. Aspetto di conoscere chi dovrà gestire insieme a me l'autorità».

la più occasioni si è detto

mento di forza, valutando le diverse caratteristiche di ogni porto ed esaltandone le potenzialità. In che modo è possibile ottenere questo risultato?

«Guardi, il prossimo atto che farà sarà quello di promuovere la costituzione di un organismo di portomanifattura. Anche qui auspico tempi rapidi perché questo organismo sarà tra i principali interlocutori dell'Autorità di sistema, sarà il soggetto col quale confrontarsi per individuare le priorità di intervento, attraverso l'analisi dei punti di forza, delle debolezze, delle opportunità e delle minacce per il sistema. Analisi che in gran parte esiste già nell'esperienza maturata nei singoli porti. Possiamo così orientare lo sviluppo di ogni porto assecondandone l'indole e la vocazione».

E per Brindisi qual è la vocazione che lei metterebbe in evidenza?

«Il porto mi ha molto colpito in occasione dell'arrivo della nave da crociera. Da un punto di vista paesaggistico è magnifico, nonostante si tratti di un porto commerciale e industriale. Ma vive nella città e possiede capacità e potenzialità ancora da offrire agli operatori più di altri porti. Il suo sviluppo potrebbe trovare levito nell'integrazione con la ferrovia».

A proposito di integrazione, a giugno a Brindisi ci sarà un seminario del gruppo del Partito popolare europeo per discutere di rete di trasporto trans-europea. Essere uno dei nodi di questa rete per il porto di Brindisi sarebbe un vantaggio anche in termini di finanziamenti. Cosa ne pensa?

«Io penso che se la Puglia avesse tre porti come piuttosto che due sarebbe solamente un

Caiulo o Titi nel comitato di gestione Testa a testa per entrare in Authority

Il Comune a breve sceglierà il proprio rappresentante nel nuovo ente portuale

di Francesco
RIBEZZO PICCININ

Sono due i nomi che si rincorrono, a poche ore dalla nomina di Ugo Patroni Griffi come presidente, come possibile rappresentante del Comune di Brindisi all'interno del comitato di gestione della nuova Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale.

L'ente, che unisce le Autorità portuali del Levante e di Brindisi, recependo così i termini della riforma della portualità italiana voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, sarà guidato dal suo presidente, che oltre a preparare le delibere ed il piano triennale da portare in comitato, ha anche potere di ordinanza.

Spetta a lui nominare il segretario generale e, su proposta degli enti rappresentati al suo interno, i componenti del comitato di gestione. In particolare, all'interno dell'organismo collegiale ci saranno un rappresentante della Regione, un rappresentante della città metropolitana di Bari, un rappresentante per ogni Comune ex sede di Autorità portuale (eccetto la città metropolitana) ed un rappresentante dell'autorità marittima.

E sono già due i nomi che circolano, nei corridoi di palazzo di città, come possibile rappresentante del Comune di Brindisi nel comitato di gestione a Bari. Si tratta, in particolare, dell'imprenditore portuale e turistico Teodoro Titi, oltre che presidente della sezione Turismo di Confindustria Brindisi, e dell'ingegnere Donato Caiulo, che tra le altre cose è stato dirigente dell'Area tecnica dell'Autorità portuale di Brindisi, consulente esterno del Ministero delle Infrastrutture su porti, interporti e reti ed esperto a servizio del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Rispetto ai tempi, è facile immaginare che al massimo entro la fine del mese, il Comune faccia sapere al presidente Patroni Griffi la propria preferenza. Sempre che si trovi l'accordo in tempi brevi, visto che i nomi circolati hanno fatto lasciare perplesso più di qualche esponente di maggioranza. La nomina, in teoria, dovrebbe essere di fiducia della sindaco ma è facile immaginare che dalla coalizione possano arrivare diverse spinte, anche alla luce della litigiosità della compagine di governo.

Lo stesso, ovvero nominare il proprio rappresentante, dovranno fare gli altri enti che ne hanno diritto. Dopo di che, il presidente dell'Autorità di sistema portuale convocherà la prima seduta del comitato.

Il quale ha, tra i suoi poteri, quello di approvare, entro novanta giorni dal suo insediamento, il Piano operativo triennale; di adottare il Piano regolatore portuale; approvare la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzati-



Donato Caiulo



Teo Titi

L'imprenditore

Agente marittimo, opera anche nello yachting e in generale nel turismo

L'ingegnere

Ex dirigente a Brindisi, consulente del Ministero ed esperto di portualità

va ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di latenza generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei

Trasporti; approvare il bilancio preventivo, deliberare in merito alle concessioni di durata superiore ai quattro anni; deliberare la nomina e l'eventuale revoca del segretario generale.

Ruolo che, in teoria, dovrebbe spettare a Brindisi, visto che la nomina del presidente è stata espressione di Bari. E già da qualche tempo,

in realtà, circolano diversi nomi di "brindisini adottivi", tutti originari del Tarantino ma comunque dipendenti dell'Autorità portuale messapica. In lizza per questo titolo.

Si tratta, in particolare, di Francesco Di Leverano, dirigente dell'Area tecnica dell'ente; di Donatella Infante, dirigente dell'Area amministrativa e contabile; di Aldo

Tanzarella, dirigente dell'Area demanio e sicurezza; di Laura Cimaglia, responsabile dello sviluppo del settore crocieristico. Sarebbero loro i papabili per affiancare il presidente Patroni Griffi nella guida del nuovo ente. In particolare, il ruolo del segretario generale è quello di sovrintendere e coordinare le attività degli uffici territoriali portuali.



IL CASO

Quella mail inviata dal sottosegretario: in allegato il curriculum di un professionista

Raccomandazione? Cassano dice di no: «Solo una cortesia fatta a un cittadino»

di Roberta GRASSI

La mail è del 31 gennaio scorso. L'autorità portuale di sistema c'era già, ma il presidente non era ancora stato nominato. Negli uffici di Brindisi arriva la comunicazione in formato elettronico, destinata alla presidenza. Mittente, con indirizzo istituzionale, il sottosegretario di Stato alle Politiche del lavoro, Massimo Cassano (Ncd). Allegato il curriculum vitae di un professionista di Brindisi.

«Su indicazione del sottosegretario di Stato Massimo Cassano - si legge nel testo - inviamo alla sua cortese attenzione l'allegato curriculum vitae, cordiali saluti». Firmato La segreteria. Su carta intestata.

Una raccomandazione? Non si osi neppure pensarlo: «È stata una cortesia fatta a un cittadino comune. Non so neppure chi sia, non conosco il dettaglio del curriculum» ha spiegato Cassano, rispondendo a domanda.

«Al ministero arrivano così tanti curricula di persone che cercano un lavoro, che chiedono aiuto. Tantissimi. Li smistiamo, li giriamo a chi di competenza» ha aggiunto.

Il professionista in questio-



A lato, la mail con l'indicazione. In basso a destra, Massimo Cassano e l'allegato del curriculum vitae di un professionista. «Ma è stata data alcuna indicazione», assicura Cassano

ne è persona che vanta un profilo di tutto rispetto in ambito portuale. Ha già lavorato per l'Authority di Brindisi.

Cassano dichiara, senza alcun dubbio, di non conoscerlo. Dopo aver fatto una verifica negli uffici romani conferma l'invio della mail. Dall'Autorità portuale, pure, si apprende che la ricezione della stessa è effettivamente avvenuta. Ma la persona in oggetto non ha ottenuto alcun incarico, specificano, negli ultimi tempi.

Di solito alle consulenze esterne, spiegano, si accede tramite avviso pubblico. O diversamente attraverso gli enti e le relative nomine. Ma secondo iter formali che non



prevedono segnalazioni dirette. Le autocandidature ci sono, in molti si fanno avanti, per una esperienza limitata nel tempo. Uno stage, una occasione professionale.

Soldi in cassa poco o niente. Il 31 gennaio il curriculum è giunto a Brindisi via posta elettronica. Nell'oggetto è specificato il nome del professionista. Due righe per spiegare le ragioni dell'invio.

L'Autorità portuale è un ente importante. Il porto, per Brindisi, è molto di più che l'immagine della città. Non solo una bellezza da cartolina, ma anche il punto in cui si intrecciano i traffici di maggior rilievo. La movimentazione di merci e passeggeri. Il turismo anche di lusso, con lo yachting, passa da lì. Dallo scalo a forma di testa di cervo che è il simbolo di Brindisi.

Ci sono posizioni ambite,

incarichi importanti. Un continuo susseguirsi di bandi, di opere da realizzare per garantire una offerta migliore. Per puntare al "rilancio" del capoluogo di provincia il cui destino è legato a doppio filo a quello del suo porto.

Dall'epoca commissariale, gestita dal capitano di vascello Mario Valente, ora si è passati a una nuova era. Tanti gli obiettivi, molti gli interessi. Indubbio che ci possano essere anche delle ambizioni. Nulla di strano, né di irregolare. Con la nomina del nuovo presidente "di sistema", Ugo Patroni Griffi, si dà il via alla selezione di figure di rilievo per le cariche più importanti.

A gennaio, non era ancora il tempo di parlarne. Ad ogni modo all'autorità portuale di Brindisi è pervenuta la nota che è stata interpretata da chi l'ha ricevuta come una espressa indicazione, dal sapore di raccomandazione. Presunta. Negata con forza.

Cassano, interpellato, ha fornito serenamente la sua spiegazione: «Sa quanta gente si rivolge direttamente al ministero? Per pensioni, voucher, per altre ragioni. Chiedono una cortesia, noi ci limitiamo a inoltrare. Ma mai è stata data alcuna indicazione».

A.P. Fast Confsal e Ugl: "L' accorpamento con Gioia Tauro umilierebbe Messina"

Dopo la riunione di oggi fra sindacati e vertici dell' **Autorità Portuale**, per parlare della Riforma che prevede l' accorpamento di **Messina** con Gioia Tauro, intervengono i rappresentanti di Fast Confsal, Nino Di Mento, e di Ugl, Guglielmo Pellegrino. "L' intento - spiegano i due sindacalisti- è quello di impedire il depotenziamento di **Messina** e della sua **portualità**. Proprio per questa motivazione occorre piena cooperazione, dobbiamo tutelare chi lavora giustamente supportando chi nel porto stesso ha interessi commerciali. Difendere il porto di **Messina** significa mettere al centro parte dell' economia di questa provincia. Siamo consapevoli che la politica possa aprire e far fronte comune per migliorare questa decisione, che, se rimane così, com' è umilia ulteriormente questo territorio". Si è parlato anche dell' avvio dei cantieri per l' ampliamento del Porto di Tremestieri: "I vertici dell' Authority hanno mostrato fiducia, anche se guardano, con particolare attenzione e forse un po' di preoccupazione, alla fase degli espropri, in questo momento in capo al comune ed al trasferimento della Stazione Appaltante. Nei prossimi giorni l' **Autorità Portuale** ha calendarizzato una serie di riunioni appunto per dinamicizzare il tutto". Infine Di Mento e Pellegrino specificano che, riguardo all' **autorizzazione** al trasporto merci pericolose via mare, si stanno adottando e adeguando tutti i parametri necessari per adeguare le **autorizzazioni** alla nuova circolare ministeriale, per la quale, subito dopo Pasqua, sarà convocato, al Ministero dei Trasporti, un' incontro per definire e strutturare il servizio.

Migranti, il Governo spiega cosa c'è in programma attraverso il sottosegretario Bressa

Non solo hotspot: i piani per Messina e la Calabria

I dettagli nella risposta all'interpellanza di D' Uva (M5S) Circa 300 posti al porto di Messina Altri 1.600 tra Reggio Calabria e Crotona

Sebastiano Caspanello **messina** L' hotspot a Messina, ma non solo. Un potenziamento delle strutture di sbarco dei migranti anche a Reggio Calabria, a Corigliano Calabro e a Reggio Calabria. La conferma arriva direttamente dal Governo, con la risposta che il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Gianclaudio Bressa, ha dato all'interpellanza presentata dal deputato messinese del M5S Francesco D' Uva e sottoscritta dagli altri parlamentari pentastellati.

«Presso il **porto** di Messina - ha spiegato il sottosegretario Bressa - è in corso di realizzazione un' area attrezzata di sbarco in cui saranno installate strutture modulari con una capienza di circa 250-300 posti. Tenuto conto, inoltre, che i porti calabresi sono utilizzati sempre più frequentemente come luoghi di sbarco di migranti, sono stati individuati in quella regione alcune aree per l' accoglienza e lo sbarco per circa 1.600 posti complessivi disponibili entro la fine dell' anno corrente. Più precisamente, sono in corso di progettazione lavori per attrezzare le aree portuali di Corigliano Calabro per 400 posti, di Crotona per 800 posti e di Reggio Calabria per 400 posti».

Bressa chiarisce anche la situazione di Mineo: «L' iniziale ipotesi di destinarlo parzialmente alla funzione di hotspot va verso il superamento, privilegiandosi l' opzione di impiegare una porzione della struttura per l' accoglienza di categorie vulnerabili di richiedenti asilo, in particolare minori».

D' Uva, nell' interpellanza, aveva evidenziato il rischio di «gravosissime conseguenze sulle condizioni socio-economiche dei territori individuati» per i nuovi hotspot, mettendone, quindi, in discussione il modello di accoglienza dei migranti. Ma il sottosegretario ha ribadito che «per il Governo gli hotspot sono parte essenziale del sistema nazionale di gestione dei flussi, tant' è che si è ritenuto di codificarne le caratteristiche e il funzionamento nel decreto legge 14/2017, attualmente all' esame del Parlamento. Si tratta di strutture destinate prioritariamente al soccorso e alla prima assistenza. In esse vengono eseguite anche le operazioni di rilevamento fotodattiloscopico e segnaletico che consentono l' esatta identificazione dello straniero e rispondono all' ulteriore esigenza di assolvere l' obbligo di alimentare Eurodac, il database europeo per il confronto delle impronte digitali».

Un modello che finora ha funzionato? Bressa ha evidenziato che «l' Agenzia europea per i diritti fondamentali a seguito di due visite presso gli hotspot di Taranto e Pozzallo, ha espresso un sostanziale apprezzamento sull' operato delle amministrazioni italiane, pur formulando alcune indicazioni volte a migliorarne la gestione. L' hotspot di Pozzallo è stato considerato come modello positivo da segnalare a livello europeo ai fini della diffusione delle best practices in uso».

SEBASTIANO CASPANELLO

Diario **messinese**

Senza opere Senza **Authority** E scusate se esistiamo anche noi...

Semplicemente immorale sprecare ancora risorse alla ricerca di opzioni che sanno di beffa

La ferrovia veloce Napoli-Bari è l' unica grande opera rimasta al Sud. Il resto è tutto regalato al Centro e al Nord di questo Belpaese disunito che è l' Italia 2017. L' Alta Velocità Torino-Lione, il Tunnel del Brennero, il Cargo Center di Malpensa, l' Alta Velocità Milano-Venezia, le Autostrade Dedemontane veneta e lombarda, la Velocizzazione ferroviaria lungo l' Adriatico. E più giù, il vuoto pneumatico, il nulla assoluto ammantato da promesse inconsistenti, da bugie non più sostenibili.

Scusate se esistiamo anche noi, qui sulle rive dello Stretto. Il terremoto del 1908 ha tentato di cancellarci, ma ce l' abbiamo fatta, siamo perfino sopravvissuti agli attacchi dal cielo dei soliti Americani ammalati di "bombardite" acuta. Ma ora qualcuno pensa di cancellare questa "anomalia" dalle mappe geografiche, come fossimo un dettaglio trascurabile, un insulso puntino fastidioso tra il Continente e il resto dell' Isola.

Eppure qui, l' una di fronte all' altra, ci sono due Città metropolitane da quasi un milione di abitanti. Qualunque sia il giudizio sul Ponte - un' opera dall' impatto fortissimo sui territori, ma molto più a **Messina** che non in Calabria -, è innegabile che questa è davvero un' anomali: è l' unica parte al mondo separata da

un fazzoletto di mare di poco più di tre chilometri che non è collegata stabilmente. Nei Paesi più civili ed ecologici del mondo, dalla Norvegia alla Svezia e Danimarca, è un susseguirsi di modernissime infrastrutture, di veri capolavori di architettura e ingegneria dei Ponti.

Qualsiasi scelta è legittima, anche se poi il Governo ha il dovere di valutare i pro e i contro e non ci risulta che sia mai stato indetto un referendum per accertare una volta per tutte se siano di più i contrari o i favorevoli al Ponte.

Ma la cosa più beffarda, e politicamente più sconclusionata, roba davvero da non credere, è l' inserimento nell' allegato al "Def" della previsione di un nuovo studio di fattibilità. Qui non si scherza più. Troppe risorse pubbliche sono state sprecate giù in questi ultimi decenni, è moralmente inaccettabile solo aver ipotizzato di dover procedere ad altri studi. Per verificare poi cosa? «Opzioni di

attraversamento sia stabili che non stabili». Ma siamo alla follia.

Messina perde la sua **Autorità portuale** e finisce inghiottita nel sistema di Gioia Tauro, senza avere alcuna alternativa in mano. Il Ponte, usato per secoli ormai come specchietto delle allodole, si trasforma in un' arma che il Governo punta contro questo territorio. E dobbiamo fidare davvero nelle Ciclovie?

Ma c' è uno straccio di strategia di sviluppo per questa derelitta porzione che ancora non si è staccata dall' Italia piemontese, lombarda, tosco-emiliana e romana?

Giardini Naxos

Via libera ai lavori di dragaggio nell' area portuale

Giuseppe Le Mura GIARDINI NAXOS Sono ripresi i lavori di dragaggio dell' area portuale di Capo Schisò. Si tratta del secondo stralcio del progetto finanziato dalla Regione che prevede la messa in sicurezza dei fondali che si sono insabbiati col passare degli anni. Al contempo sarà ricollocata la sabbia riportata in superficie lungo la linea di costa di via Tysandros, operazione già rinviata nello scorso autunno per il pericolo delle mareggiate invernali che avrebbero distrutto le aree sottoposte a ripascimento.

L' ordinanza n. 19/2017 della Capitaneria di porto di Messina, a firma del Comandante Nazareno Lagana, ha dato il via ai lavori da eseguire entro otto giorni, fino a lunedì 16 aprile prossimi.

La ditta che eseguirà il dragaggio-ripascimento è di San Piero Patti (Messina) mentre la direzione dei lavori è stata affidata all' Ingegnere Adolfo Veroux. L' arrivo del pontone denominato "Enrico I", proveniente dalla vicina Calabria, nella baia di capo Schisò è avvenuto domenica pomeriggio, mentre da lunedì mattina sono iniziate le operazioni di prelievo di sabbia dall' area portuale per essere successivamente trasferita sotto costa, all' interno della barriera soffolta realizzata nel 2003, nelle vicinanze della Chiesa di San Pancrazio. Questa seconda operazione segue di pari passo quella prodotta nella tarda primavera del 2016.

La direzione dei lavori conferma che saranno estratti tra i 4 mila ed i 4 mila e 500 metri cubi di materiale sabbioso conservato nella "cassaforte" dell' area portuale di Naxos, nei pressi della testata del molo di frangiflutto.

I lavori - assicura la stessa ditta - saranno effettuati in pochissimi giorni anche per il rischio delle avverse condizioni meteo-marine. Ci sono alcuni divieti per la navigazione come, appunto, navigare, ancorare e sostare con qualunque unità navale ed a qualunque scopo; effettuare attività di immersione con qualunque tecnica, svolgere attività che possano creare intralcio all' esecuzione dei lavori e la balneazione. L' evento Mondiale del G7 di Taormina avrà il suo punto di sbarco sicuro.

GIUSEPPE LE MURA

Giardini, interventi di dragaggio e ripascimento fra porto e litorale

Da ieri e per una settimana il pontone "Enrico I" in azione nei fondali dell' area portuale e sulla spiaggia del lungomare

GIARDINI - Lo stavano attendendo ed è arrivato puntuale nelle acque del mare giardinese domenica sera, come previsto, il pontone "Enrico I", che effettuerà i lavori di dragaggio e ripascimento del litorale Naxos-Tysandros. Il mezzo meccanico, proveniente dalle Isole Eolie, già ieri mattina è entrato in azione nell' area portuale per completare gli interventi di pulizia dei fondali del bacino di Schisò e di ripascimento della spiaggia antistante il tratto di lungomare Naxos e Tysandros, già avviati lo scorso anno. In ottemperanza all' ordinanza emessa dalla Capitaneria di porto di Messina, dunque, gli addetti ai lavori avranno una settimana di tempo a disposizione per ultimare le operazioni di prelievo del materiale sabbioso depositato all' interno del porto e per la "distribuzione" dello stesso lungo la costa. A coordinare gli interventi di movimentazione dei sedimenti, dai 4mila ai 4mila 500 metri cubi, vi è la ditta di San Piero Patti, aggiudicataria dell' appalto che opera sotto la direzione dei lavori dell' ing. Adolfo Veroux. Di buon mattino il pontone è entrato in funzione iniziando il suo compito di "risucchio" dei sedimenti dal fondo del porto e il successivo trasferimento lungo la zona costiera dove sono stati depositati, in attesa poi di essere spalmati per impinguare il tratto di arenile interessato. Il progetto originario verrà dunque completato dopo che in un primo momento si era temuto che potesse "saltare" per questioni legate ai tempi tecnici concatenati sia all' avvio della stagione balneare e anche per l' impossibilità di fruire dell' area nel mese di maggio in concomitanza con il G7. Il nodo è stato però sciolto e il problema risolto e dunque è stato dato il via libera per procedere all' ultima tranche degli interventi a completamento del progetto finanziato dalla Regione Siciliana. Durante questa settimana, dunque, restano valide le condizioni dettate dall' ordinanza della Capitaneria, ovvero il divieto di navigare, ancorare e sostare con qualunque unità navale e a qualunque scopo all' interno dell' area; di effettuare attività di immersione con qualunque tecnica; di svolgere attività che possano creare intralcio all' esecuzione dei lavori e di balneazione. La presenza del pontone in esercizio non comporterà comunque ostacoli di sorta alle navi da crociera. L' arrivo della prima nave della stagione, previsto per oggi, è stato intanto cancellato per le previste condizioni del mare, poichè la discesa dei passeggeri non è ritenuta sicura da parte del comandante.

La commissione Trasporti della Camera ha nominato Andrea Annunziata come nuovo presidente

Autorità portuale, capitolo finale

La pentastellata Marzana: "L'ultimo atto di un balletto di accordi politici"

AUGUSTA- Andrea Annunziata è il nuovo presidente dell' Autorità portuale della Sicilia orientale che comprende anche il territorio di Augusta dove aveva sede la Port Authority. Un nome che ha scatenato le polemiche tra cui quelle dei grillini contro la decisione del governo nazionale.

Il deputato nazionale Maria Marzana parla di "ultimo atto dello squallido scippo dell' autorità portuale di Augusta". E aggiunge: "Con 27 voti favorevoli, alla commissione Trasporti della Camera dei Deputati si è consumato l' ultimo atto del balletto di accordi politici in vista delle elezioni regionali tra il ministro Delrio, il presidente Crocetta e il sindaco Bianco: la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' Autorità portuale della Sicilia orientale. Ho sostenuto con tenacia e determinazione il disappunto su questa procedura che rispecchia giochi di potere politici e che risulta inopportuna considerati i numerosi appelli sulla collocazione della sede ad Augusta, piuttosto che a Catania, che sono rimasti senza riscontro da parte del ministro".

La stessa nomina di Andrea Annunziata, uomo di fiducia di De Luca secondo la deputata pentastellata "ha ricevuto il pieno dissenso da parte del mio gruppo: già presidente dell' Autorità portuale di Salerno,

porta in dote una gestione costellata da una fitta serie di fallimenti gestionali con sperpero di denaro e di progetti finanziati per svariati milioni di euro che ad oggi sono tutti bloccati e sottoposti a sequestro.

Ignorate definitivamente le caratteristiche dello scalo megarese e la sua centralità lungo le rotte del traffico marittimo internazionale del Mediterraneo nonostante la vigorosa opposizione delle istituzioni locali capeggiate dal sindaco Cetina Di Pietro. Il ministro, cedendo alle evidenti pressioni dei suoi, ha risposto esclusivamente alla geografia elettorale. Ma tutto questo ha i giorni contati - conclude Marzana molto presto i cittadini faranno valere gli interessi del territorio su queste squallide operazioni di parlito".

Sull' Autorità portuale interviene anche il deputato regionale centrista, Pippo Sorbello, il quale torna sulla sede. "Il decreto Delrio non è mai stato pubblicato quindi non ha iniziato a produrre i suoi effetti. Lo dice il Tar di Catania e pertanto non ci sono più dubbi: la sede dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale è Augusta e non Catania". L' ordinanza che imbarazza Roma e Palermo dà nuovo smalto all'

attività di chi si è sin qui battuto, come il deputato regionale Pippo Sorbello, per cancellare quello scippo deciso a tavolino.

"A questo punto devono scattare automaticamente le verifiche sull' iter seguito per arrivare a quel decreto", anticipa Sorbello che ricorda anche come "il mancato coinvolgimento della controparte (l' Autorità portuale di Augusta, ndr) e l' assenza di interlocuzione con il territorio sono state note negative che hanno contraddistinto il cammino che ha condotto a sorpresa alla scelta di Catania in danno di Augusta. Passaggi mancati che pure sono previsti da norme ben precise".

ISABELLA DI BARTOLO

Il nuovo presidente dell' Autorità visita il porto

Il nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema Catania-Augusta, Andrea Annunziata, già presidente dell' Autorità portuale di Salerno, è arrivato domenica a Catania, ha avuto il tempo di visionare il porto di Augusta e di Catania, ha anche incontrato l' ammiraglio Martello, commissario straordinario dell' Autorità portuale di Catania, e il capitano di vascello Donato, commissario al porto di Augusta senza rilasciare dichiarazioni.

Autorità Portuale di Augusta, il presidente Annunziata incontra il sindaco Di Pietro mentre Zappulla punzecchia il primo cittadino sul da farsi

Proseguono le polemiche sull' **Autorità portuale** di Augusta. Ieri, il neo designato Presidente dell' **Autorità portuale** del mare di Sicilia Orientale, Andrea Annunziata, ha deciso di iniziare il suo giro di incontri informali con le istituzioni del territorio con una visita al sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro. " Ritengo che - sostiene il primo cittadino megarese - nel clima avvelenato dalla decisione di spostare la sede a Catania, anziché ad Augusta (semmai lo "scellerato" decreto verrà pubblicato!), questa scelta sia stata un importante gesto di apertura che ho apprezzato" . Durante l' incontro, dopo una parentesi relativa alla vicenda della sede, in relazione alla quale la Di Pietro ha ribadito che continuerà a intraprendere ogni azione necessaria per far sì che la sede rimanga nella città megarese, si è subito parlato dei temi concreti del territorio. Nello specifico si è parlato della necessità di portare avanti tutti quei progetti rimasti fermi e relativi a banchine e piazzali; di un raccordo ferroviario nel porto commerciale; di effettuare le bonifiche nella rada ed, infine, di sciogliere la questione spinosa dell' uso improprio dell' area **portuale** dove è allocato ormai da anni un attendamento per i migranti. " Il neo Presidente - ancora la Di Pietro - ha dichiarato di volersi mettere subito al lavoro, considerando il nostro territorio ricco di potenzialità. Nei prossimi giorni seguiranno altri incontri informali con le altre Istituzioni; infine la presentazione ufficiale" . All' indomani dell' incontro tra Annunziata e la Di Pietro, il deputato nazionale di Articolo1, Pippo Zappulla punzecchia i 5 Stelle, chiedendo alla Di Pietro quali azione il Comune voglia mettere in atto a difesa dello "scippo" ai danni di Catania della sede dell' **Autorità portuale**. " L' amministrazione comunale di Augusta - afferma Zappulla - chiarisca subito quali sono le iniziative che intende materialmente promuovere in difesa della sede dell' **Autorità** di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, e il presidente della Regione Rosario Crocetta incontri immediatamente le organizzazioni sindacali insieme alle forze politiche, sociali e imprenditoriali della città . Non si riesce a comprendere, o forse si comprende benissimo, perché sia stato tenuto nella più completa riservatezza un incontro così importante, in un momento così cruciale per impedire al ministro Graziano Delrio la pubblicazione del decreto sullo scippo del Porto in favore di Catania. " Decreto che però a oggi non è ancora stato pubblicato, così come emerso dal Tar che ha rigettato il ricorso presentato da Assoport. Domani, forse, durante il question time si potrà capire meglio a che punto sia la situazione. Infatti in aula si attende la risposta del ministro Delrio all' interrogazione presentata dal deputato Stafania Prestigiacomò. L' ex ministro siracusano, proprio rifacendosi a quanto detto dal Tar di Catania, in fase di respingimento del ricorso di Assoport, motivandolo col fatto che "non risulta che il decreto impugnato sia stato pubblicato o in qualsiasi modo reso conoscibile all' esterno " e, di conseguenza, " non è stato dimostrato che l' avverso provvedimento abbia iniziato a produrre i suoi effetti ", chiede a Delrio se intende fornire chiarimenti sulla vicenda, fornendo informazioni precise ed univoche in merito all' esistenza o meno del citato decreto ministeriale del 25 gennaio 2017, ovvero se si sia proceduto ad un suo ritiro. "

La Nota 7

Augusta- Cgil, Cisl e Uil chiedono al ministro Orlando di impedire lo scippo dell' **Autorità Portuale**. Crocetta fissa un incontro il 20 aprile. Infuriano ancora le polemiche sull' incontro "riservato" tra sindaca e presidente Adsp

(Massimo Ciccarello) Augusta, 11 aprile 2017

- E' stato programmato per il 20 aprile (salvo imprevisti), a Palermo, il vertice sul porto di Augusta fra il governatore Rosario Crocetta e i sindacati provinciali. Sulla data, circolata negli ambienti politici, manca però l' ufficializzazione da Palazzo D' Orleans. Ma è già dato come scontato l' invito a partecipare esteso sia all' amministrazione comunale, che ai rappresentanti degli imprenditori **portuali**. Nel frattempo la organizzazioni sindacali proseguono con le pressioni a livello istituzionale. I sindacati hanno investito il ministro Andrea Orlando del caso "sede Adsp", a rischio di trasferimento per il decreto firmato dal collega di governo Graziano Delrio, ma non ancora pubblicato. " Attenzione puntata anche sulla vicenda dell' **Autorità portuale** - scrivono in un comunicato - abbiamo precisato che si tratterebbe dell' ennesimo scippo che questa provincia rischia di subire immotivatamente, a maggior ragione visti i requisiti che vanta il porto di Augusta, che di certo non ha quello di Catania". I rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil hanno incontrato il candidato alla segreteria nazionale del Pd, in visita a Siracusa per presentare la sua mozione in vista delle primarie. I segretari provinciali Roberto Alosi e Stefano Munafò, insieme a Antonio Bruno per la segreteria Cisl, hanno affrontato i principali nodi economici e occupazionali della provincia. Ma nel documento consegnato al ministro della Giustizia hanno affrontato anche la vicenda della sede per la nuova **Autorità** di sistema **portuale**, che lo stesso governo vuole trasferire a Catania su richiesta della Regione. Una spada di Damocle che viene resa più minacciosa dall' indecifrabile gestione della vicenda da parte dell' amministrazione 5 Stelle. Che il 10 aprile ha incontrato a palazzo di città il nuovo presidente dell' **Autorità**, Andrea Annunziata, senza far sapere niente a nessuno. L' ennesima ambiguità che ha spinto il deputato Pippo Zappulla a intervenire, chiedendo esplicitamente alla sindaca Cettina Di

- segue

Pietro di "chiarire prima del vertice alla Regione". Il parlamentare Mdp rilancia le domande di fondo sollevate dal suo consigliere comunale, Giancarlo Triberio. Che aveva polemizzato per "l'ennesimo sgarbo istituzionale" interpretato come dimostrazione lampante che i 5 Stelle di Palazzo remassero contro l'effettivo mantenimento della sede. Un documento duro, quello del coordinatore cittadino di Articolo 1. Replicato dalla sindaca nel cuore della notte, sulla sua pagina social, con un profluvio di spiegazioni senza reale sostanza. E dove ha nuovamente tirato fuori il suo repertorio contro le critiche più imbarazzanti: la velata minaccia di denunciare per diffamazione. "Perché - chiede l'onorevole Zappulla - ricorre ancora una volta al bullismo della querela annunciata a chi protesta per l'assenza di chiarimenti alle forze politiche, sociali e imprenditoriali? Di cosa ha paura, per difendersi tentando di impaurire persino chi non può nemmeno essere sfiorato dalle minacce di chicchessia?". E' un messaggio chiaro, che fa il paio con l'altrettanto chiaro "io non ho paura" arrivato da Triberio dopo essere stato arbitrariamente messo a tacere durante un consiglio. La nota del Comune, poi trasmessa alla stampa locale 24 ore dopo la visita di Annunziata, fa sollevare più dubbi che dare risposte. Di Pietro scrive che "l'incontro non si è tenuto con l'Amministrazione M5S ma solo con il Sindaco", come se fossero due cose diverse e politicamente separate. Poi definisce "assolutamente fuori luogo il riferimento alle ipotetiche mancanze della presidente del consiglio", Lucia Fichera. Che piazza al suo fianco nei cortei di protesta, ma tiene fuori dalla sua stanza buona quando deve ricevere l'indiretto protagonista della protesta stessa. Infine la sindaca scrive che "sarà il neo presidente a scegliere tempi e modi per incontrare le altre realtà locali quali imprenditori e sindacati". Facendo capire che non ci ha nemmeno provato a perorare un immediato faccia a faccia con chi, fino al giorno prima, chiamava al "tutti compatti" dietro le bandiere del Comune. E' emblematica la conclusione della sua nota di risposta a Triberio: "Forse il consigliere, così legato al 'vecchio sistema politico' pensa di essere ancora ai tempi della Corte nella Reggia di Versailles dove, anche il bagno del Re Sole, era un evento pubblico!". Una chiosa non sorprendente arrivando da chi - proprio durante una conferenza stampa sul porto buttata in caciara - nel salone municipale affollato d'autorità aveva gridato: "Questa è casa mia". E nel tinello di casa si riceve senza dovere spiegazioni ad alcuno. COMUNICATO STAMPA- MDP, ZAPPULLA: BASTA AMBIGUITÀ SUL PORTO, DI PIETRO CHIARISCA PRIMA DEL VERTICE AI REGIONE (CS dell'on. Pippo Zappulla) "L'amministrazione comunale di Augusta chiarisca subito quali sono le iniziative che intende materialmente promuovere in difesa della sede dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, e il presidente della Regione Rosario Crocetta incontri immediatamente le organizzazioni sindacali insieme alle forze politiche, sociali e imprenditoriali della Città". Il deputato di Articolo 1 Movimento Democratico e Progressista, Pippo Zappulla, interviene sulla visita ad Augusta del nuovo presidente Adsp, Andrea Annunziata, ricevuto il 10 mattina a Palazzo di Città dal sindaco, Maria Concetta Di Pietro, insieme al commissario straordinario dell'Autorità, Antonio Donato. "Non si riesce a comprendere, o forse si comprende benissimo, perché sia stato tenuto nella più completa riservatezza un incontro così importante, in un momento così cruciale per impedire al ministro Graziano Delrio la pubblicazione del decreto sullo scippo del Porto in favore di Catania. La sindaca Di Pietro cosa aveva da dire al presidente Annunziata che l'opposizione consiliare non poteva ascoltare? Perché ha rilasciato scarse dichiarazioni, tardive e fumose, che non spiegano nulla alla sua città e ai suoi elettori? Perché ricorre ancora una volta al bullismo della querela annunciata a chi protesta per l'assenza di chiarimenti alle forze politiche, sociali e imprenditoriali? Di cosa ha paura, per difendersi tentando di impaurire persino chi non può nemmeno essere sfiorato dalle minacce di chicchessia? L'azione dell'Amministrazione 5 Stelle continua a essere caratterizzata da opacità e ambiguità preoccupanti, che minano alla base le iniziative di quanti, sindacato in testa, si stanno seriamente battendo seriamente per il futuro economico e occupazionale. Ora è il momento che i 5 Stelle dicano parole chiare, una volta per tutte". NOTA di Cettina Di Pietro Sindaco di Augusta (Nota della Sindaca Cettina Di Pietro) Il neo designato Presidente della AdSP del mare di Sicilia Orientale, Dott. Andrea Annunziata, ha deciso di iniziare il suo giro di incontri informali con le Istituzioni del

- segue

territorio venendo a trovarmi stamattina nel mio ufficio. Ritengo che, nel clima avvelenato dalla decisione di spostare la sede a Catania , anziché ad Augusta (semmai lo "scellerato" decreto verrà pubblicato!), questa scelta sia stata un importante gesto di apertura che ho apprezzato. Nell' incontro, dopo una parentesi relativa alla vicenda della sede, in relazione alla quale ho ribadito che continueremo ad intraprendere ogni azione necessaria per far sì che la sede rimanga nella nostra città, si è subito parlato dei temi concreti del nostro territorio. La necessità: di portare avanti tutti quei progetti rimasti fermi e relativi a banchine e piazzali; di un raccordo ferroviario nel porto commerciale; di effettuare le bonifiche nella rada ed, infine, di sciogliere la questione spinosa dell' uso improprio dell' area **portuale** dove è allocato ormai da anni un attendamento per i migranti. Il neo Presidente ha dichiarato di volersi mettere subito al lavoro, considerando il nostro territorio ricco di potenzialità. Nei prossimi giorni seguiranno altri incontri informali con le altre Istituzioni; infine la presentazione ufficiale. In conclusione, non posso non richiamare l' ennesimo comunicato "infelice "di un consigliere dell' opposizione che, forse ringalluzzito dall' assenza di denunce per diffamazione, continua a lanciare accuse pesanti sull' operato di questa Amministrazione. Allora , per dovere di verità , mi preme chiarire che: l' incontro non si è tenuto con l' Amministrazione M5S ma solo con il Sindaco, così come solito fare negli incontri tra Istituzioni; pertanto, il riferimento alle ipotetiche mancanze del Presidente del Consiglio è assolutamente fuori luogo! Evidentemente "colui" che lo ha informato dell' incontro, ha omesso questo dettaglio oppure, peggio, è il consigliere che volutamente mistifica la realtà. Sarà il neo Presidente a scegliere tempi e modi per incontrare le altre realtà locali quali imprenditori e sindacati. Inoltre, cambiare un "nome di partito " non cancella di certo origini ed appartenenza e non si può che citare il detto "il lupo di mala coscienza come opera pensa" in relazione alle allusioni su "cosa loro" od alle accuse di "opacità ed ambiguità "che rispediamo al mittente, lo stesso che ha invitato il Commissario alla Depurazione ad un evento di partito piuttosto che al Consiglio Comunale. Forse il consigliere, così legato al "vecchio sistema politico " pensa di essere ancora ai tempi della Corte nella Reggia di Versailles dove, anche il bagno del Re Sole , era un evento pubblico!

NAVI, PORTI E TECNOLOGIA: LE PROSPETTIVE DI NOVASYSTEMS

«Portiamo lo shipping sulla nuvola»

ALBERTO GIILARA

GENOVA. Far salire lo shipping sulla "nuvola": è questa la scommessa su cui ha puntato NovaSystems, azienda informatica specializzata nel settore logistico e dei trasporti nata 35 anni fa da un'idea dello spedizioniere Valerio Avesani. Oggi ha 90 dipendenti in quattro paesi e fattura 6 milioni di euro.

«Di "cloud" (nuvola) - ricorda Avesani - si parla da circa quattro anni, quando il concetto fu lanciato da colossi come Microsoft, Apple, Aruba e Ibm, ma noi abbiamo offerto il primo servizio basato sullo stesso concetto già 14 anni fa, nel 1997. Negli ultimi anni l'utilizzo di questo strumento ha preso sempre più piede». Essere in cloud

Come in altri settori industriali, l'aspetto più importante per chi gestisce il trasporto di merce è la riservatezza dei dati

significa poter accedere ai propri strumenti informatici, dai programmi agli archivi, in qualsiasi momento e ovunque ci si trovi, utilizzando il mezzo disponibile in quel momento, computer, smartphone o tablet che sia, grazie ai propri codici di accesso. Ma la piattaforma di NovaSystems offre anche servizi personalizzati, come l'analisi dei dati della propria attività, grazie ai quali è possibile programmare un'attività di marketing. La connessione sempre più stretta fra logistica e trasporti e telematica è testimoniata dalle iniziative prese nel 2017 da colossi dell'e-commerce come Alibaba e Amazon, che hanno preso carico in prima persona della gestione delle proprie

Avesani: «Abbiamo iniziato a parlare di "cloud" nel 1997. Oggi garantiamo il top della sicurezza»



Riservatezza dei dati e sistemi informatici "blindati": lo shipping chiede (anche) questo

spedizioni. Dopo il cloud, NovaSystems punta proprio sull'e-commerce come strumento per far crescere la competitività degli operatori italiani, ad esempio con quelli molto agguerriti del Sud-Est asiatico.

L'aspetto più importante per chi gestisce il trasporto di merce è la riservatezza dei dati. «Abbiamo introdotto», dice Avesani, «tutti i protocolli di privacy immaginabili. Abbiamo adottato una soluzione costosa, ma valida, il "disaster recovery" che permette di salvare i dati in caso di disastro, registrandoli in parallelo su due server a 160 chilometri di distanza l'uno dall'altro».

La fiducia è confermata sul

sito dell'azienda da alcuni testimonial del settore. «I dati del nostro business - dice Claudio Bassi, amministratore delegato di Pacorini Forwarding - rappresentano il nostro segreto industriale più prezioso di cui NovaSystems garantisce l'inviolabilità. La tutela della nostra privacy aziendale è assoluta».

Sulla stessa linea Marco Cavalieri, presidente dell'Invoce Sincergy Cargo: «I nostri dati sono blindati. La nostra fiducia verso NovaSystems è assoluta». «La condivisione dei dati ci è garantita in totale sicurezza e riservatezza», afferma Nicola Robello, chief financial officer di Overseas Transport.

Grazie all'esperienza di Avesani, nel settore delle

Bassi (Pacorini Forwarding):

«NovaSystems garantisce l'inviolabilità dei dati, che sono il nostro segreto più prezioso»

spedizioni, l'azienda non è semplicemente una fornitrice di servizi, ma svolge un ruolo attivo di aggregazione di realtà diverse, che operano quasi in simbiosi con NovaSystems. La campagna di marketing in corso si chiama proprio "anima gemella". «Abbiamo iscritto per contratto che tutte le buone idee che sviluppiamo per un cliente possono essere messe a disposizione anche degli altri. Se un'idea è buona è per tutti. Inoltre creiamo sinergie che altrimenti non avrebbero modo di nascere, come è avvenuto mettendo in contatto i nostri clienti in Italia e in Spagna. E' il vantaggio di avere un unico sistema informativo».

shipping@ilsecoloxix.it

BY NICO ALBERTI DEL FTI RISERVATI

Il Secolo XIX

L' AZIENDA GENOVESE TAGLIA UN TRAGUARDO STORICO

«Medov, settant' anni al servizio dello shipping»

Mensurati: «Diversificare è sempre stato un punto di forza. La crisi? Ha fatto pulizia nel settore»

GENOVA. Riuscire a domare i cicli dello shipping per 70 anni, non è stato semplice. E Medov, la storica agenzia marittima genovese, è caduta e si è rialzata molte volte dagli inizi pionieristici del dopoguerra alle rivoluzioni attuali del settore.

«La Hellenic Mediterranean Lines nel 1947 aveva bisogno di un agente in Italia per le sue linee passeggeri: viene scelto Fotis Poulides. Quando arriva a Genova però non conosce nessuno. Incontra tra gli altri, mio padre, Nicolò Pallavicino che era spedizioniere. E così nasce Medov» racconta Tommaso Pallavicino, la presenza storica in azienda, oggi con il ruolo senior Chief Operating Officer.

Sono anni di traffico in rapidissima espansione, in cui l' agenzia si specializza sui passeggeri, intuendo poi che serve la diversificazione e puntando quindi sulle merci: «Ancora oggi questo è uno dei nostri punti di forza - spiega il direttore generale Massimo Mensurati- Lo shipping è fortemente ciclico, ma diversificando riusciamo ad ottenere ottimi risultati».

Per trovare la formula giusta però Medov ha sperimentato e molto - nei 70 anni di storia.

L' azienda in quegli anni, ad esempio, non punta solo sui passeggeri e avvia anche con unità proprie, rotte merci verso il Portogallo: «Le navi erano talmente piccole che con due autotreni sembravano già piene». L' altra intuizione è il business delle crociere: prima con Chandris (oggi brand premium di Royal Caribbean sotto le insegne di Celebrity) e la Galileo Galilei, poi con la Azur, la prima liner di Festival. «Ricordo ancora quando a poche ore dalla crociera inaugurale l' equipaggio indonesiano volle sbarcare dalla nave - ricorda Pallavicino - Non siamo mai riusciti a capire il motivo di quel gesto, ma la crociera siamo riusciti a salvarla lo stesso...». Inizia così l' avventura con Festival Crociera, poi crollata sotto il peso dei debiti nel 2004: un doppio filo tra i Poulides, prima il padre, poi il figlio Georges, e l' agenzia che si è interrotto solo quando Medov ha rischiato di finire sotto le macerie della compagnia da crociera dell' armatore cipriota. La salvezza arriva con la famiglia Schenone- Giulio oggi è l' amministratore delegato dell' azienda - che idealmente continua lo spirito di Medov, improntato alla ricerca dell' intuizione giusta. Così nascono l' idea del treno per crocieristi da Civitavecchia a San Pietro (la paternità è rivendicata da Mensurati), l' illuminazione di investire nel salvage (la grande operazione di recupero della Concordia) e adesso il progetto di varare il modello joint venture con le compagnie: «Con Costa Crociera operativamente partiamo in questi giorni spiega Mensurati - La joint venture garantirà alla compagnia tutti i servizi propri di un' agenzia e anche molto di più». Una strada diversa rispetto al mercato attuale, fatto di ribassi continui: «La crisi sta facendo un po' di pulizia del mercato: non tutti rimarranno in piedi». Medov è convinta di aver trovato la strada giusta e per festeggiare i 70 ha organizzato due eventi, uno con i dipendenti e uno con i clienti: tra questi ultimi si aggiungerà Norwegian Cruise Line. È la storia che ritorna.

SIMONE GALLOTTI

LE PRENOTAZIONI

Genova, 70 mila turisti preparano l'invasione nelle vacanze di Pasqua

VIANI >> 13

I PRIMI SBARCHI GIÀ DOMANI: PARCHEGGIO E NAVETTA GRATUITA DA KENNEDY A CARICAMENTO

Pasqua-boom, arrivano 70 mila turisti

Alberghi al completo, "assalto" agli Airbnb e 9.000 crocieristi. La mostra di Modigliani già da record

BRUNO VIANI

L'INVASIONE pacifica è già iniziata, per tutto il ponte pasquale gli alberghi e le strutture ricettive sono al completo e sono annunciati trentamila pernottamenti dal venerdì al Lunedì dell'Angelo. In più, negli stessi giorni, sbarcheranno cinque navi da crociera (le Msc Fantasia, Armonia, Splendida, e Magnifica più la Costa Neoriviera) con oltre 9.000 viaggiatori. Ed è atteso in città un numero di visitatori mordi-e-fuggi, in treno o in auto, che non dovrebbe essere lontano dai 10.000 al giorno. Il risultato? La (bella) sorpresa dentro all'uovo, per la città del turismo, sarà un esercito festoso di poco meno di 70.000 persone che - dall'alba al tramonto o per poche ore - vorranno conoscere l'anima di Genova, fare acquisti e gustare tarette al pesto o magari bere solo un caffè. E, ripartendo, racconteranno ad altri le emozioni vissute.

Alberghi e B&B

«I turisti saranno tanti e possiamo dire che tutta la città è pronta ad accoglierli, con musei aperti e molte proposte», dice a botte calda l'assessore al Turismo Carla Sibilla. E poi:

«Nulla avviene per caso, e se si registrano questi numeri è perché abbiamo continuato a spingere e a lavorare».

Negli hotel, di tutte le categorie, secondo i dati a cura dell'ufficio Promozione della Città del Comune, è tutto esaurito da venerdì a lunedì, nessuna speranza di trovare un posto per chi decidesse all'ultimo minuto. Bene anche le previsioni per 25 aprile e 1° maggio, a tariffe da alta stagione. Si prevede il pieno anche negli appartamenti affittati ad uso turistico, ostelli e bed and breakfast.

Servizi e proposte

Ma la città è davvero pronta ad accogliere i turisti senza annunciare che la torta di riso è finita e (soprattutto) senza lasciarli sulla soglia di troppe porte chiuse? I segnali sembrano positivi e le offerte, almeno sulla carta, sono tante. Con qualche novità molto pratica.

Per evitare la congestione intorno all'area del Porto Antico verrà istituita una navetta gratuita, dalle 10 alle 20, fra piazzale Kennedy - dove sarà possibile posteggiare gratuitamente - e Caricamento (salvo eventuali sospensioni per la partita di sabato).

Palazzo Ducale sta realizzando l'ennesima magia con la mostra di Modigliani, che è stata capace di ammalare fino ad oggi 25.000 visitatori e ha già 18.000 prenotazioni: a Pasqua si prevedono non meno di 6.000 biglietti staccati

nei tre giorni (apertura dalle 9,30 alle 19,30) In più, previste visite guidate speciali alla Torre Grimaldina, oltre alle aperture straordinarie delle mostre dalle 10 alle 19 (Cartier-Bresson ed Erwit).

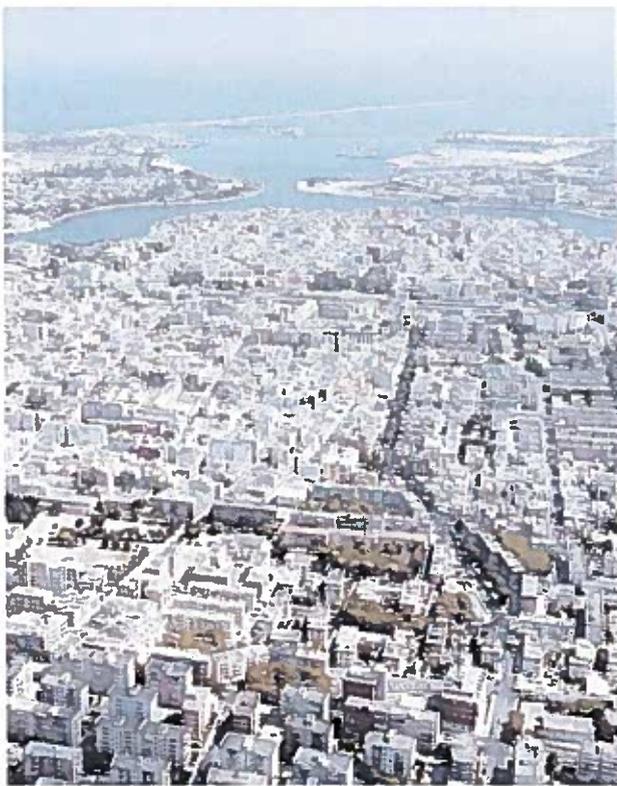
L'Acquario, che nell'ultimo week end ha registrato 9.000 visitatori e prevede un'affluenza ancora superiore per il prossimo fine settimana con apertura dalle 8,30 alle 21, oltre a proporre partenze quotidiane del percorso "dietro le quinte", ha messo in calendario per l'occasione una visita speciale alla scoperta degli animali che depositano le loro uova in mare. Con una opportunità per risparmiare: fino al 21 aprile, chi acquista online il biglietto paga l'ingresso per 22 euro invece che 25.

Visite guidate (alle 15, gratuita la prenotazione) anche al parco storico di Villa Pallavicini a Pegli. Allo IAT di Caricamento sarà possibile sperimentare da venerdì un primo trailer del viaggio virtuale nella Genova Medioevale, con una "passeggiata" fra le Torri di Porta Soprana. E le proposte sono molte altre: tutte da scoprire.

©BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

LE PREVISIONI

Atteso il pienone in città anche per i due ponti del 25 aprile e del Primo maggio



Punta delle Terrare: banchine a rischio per l'usura delle eliche

Solo uno dei tre accosti sarà utilizzabile tutti i giorni dai traghetti

● Non solo sono poche. Ora stanno anche per diventare inutilizzabili a causa dell'usura. Gli accosti di Punta delle Terrare, infatti, non solo dovranno essere sottoposti ad interventi di ripristino ma nel frattempo, in attesa del loro recupero, dovranno essere utilizzate il meno possibile. Proprio ora che sta per prendere il via la stagione estiva, che vede l'aumento del numero dei traghetti in partenza proprio da quelle banchine.

Alla luce delle ispezioni subacquee effettuate nella parte del basamento delle banchine, infatti, è stato accertato un significativo «alzamento» dei materiali verso il piede della struttura. Il tutto a causa della continua azione di erosione prodotta dalle eliche delle navi.

Per questo, in attesa di ulteriori accertamenti, oltre che della progettazione ed esecuzione dell'intervento di recupero e consolidamento, secondo quanto stabilito dall'Autorità portuale, occorre adottare misure di mitigazione ed in particolare «la riduzione della frequenza di utilizzo ed i necessari accorgimenti in merito alla limitazione allo stretto necessario delle sollecitazioni ad opera delle eliche delle navi all'ormeggio». Altrimenti, il rischio è che la situazione strutturale della banchina peggiori ulteriormente.



Accanto, un traghetti ormeggiato alle banchine di Costa Morena-Punta delle Terrare. Allo stato attuale, solo una delle tre aree di ormeggio può essere utilizzata tutti i giorni. Le altre due hanno evidenziato una preoccupante usura e vanno tutelate

ANALISI E SOLUZIONI

Ispezioni subacquee: la struttura si sposta

● Le ispezioni subacquee hanno evidenziato un significativo «scazzamento» dei materiali verso il piede della struttura.

Servono altre indagini e poi un intervento

● Ora servono ulteriori approfondimenti e poi un radicale intervento di consolidamento delle banchine.

Fino al prossimo 30 giugno, dopo un periodo ritenuto congruo per l'esecuzione degli interventi necessari, non sarà consentito dunque l'utilizzo degli accosti 17 e 18. Resta invece fruibile la banchina di punta di Costa Morena/Terrare, ovvero la numero 15. Per le sole giornate di lunedì e mercoledì, quando lo scalo è interessato da un maggiore numero di traghetti, sarà consentito utilizzare uno dei due accosti affiancati. Ad ogni modo, le navi che utilizzeranno questa banchina dovranno «purte in essere ogni utile accorgimento tecnico-nautico volto a ridurre l'impatto delle turbolenze causate dal moto delle eliche».

F.R.P.

I DATI SUL TURISMO. Federalberghi scorre il calendario delle prenotazioni e brinda: già riservato l' 80% dei 25 mila posti letto. E chi arriva in città si ferma per più giorni

La sorpresa di Pasqua è il pienone negli hotel Incremento del 20% di visitatori stranieri

Farruggio: «L' offerta culturale e la sicurezza ci premiano»

La città sempre più meta internazionale: in aumento la presenza di tedeschi, francesi e inglesi. E chi arriva non si ferma più due giorni e mezzo, ma pernotta per almeno tre notti.

Salvo Ricco OOO Gli albergatori promuovono **Palermo** come la città d' arte italiana più sicura ed economica. Almeno questa è la percezione impressa nei turisti, subito annotata da Federalberghi, che a Pasqua riempiranno le strutture alberghiere. Subito un dato: la permanenza in città è passata da due giorni e mezzo a tre giorni tondi, e ciò indica che non siamo più una tappa mordi e fuggi. Inoltre, le prenotazioni in albergo toccano l' 80 per cento della capienza complessiva di circa 25mila posti letto. E questo la dice lunga sull' ottimismo che trapela dagli imprenditori del settore, forti anche del fatto che per **Palermo** è ufficialmente cominciata la stagione estiva, mentre nelle località più marine si parla ancora di coda d' inverno. La città rimane tra le mete più desiderate, passata ormai al grado superiore di «destinazione nella destinazione - dice Nicola Farruggio, vicepresidente vicario di Federalberghi Sicilia - Il turismo mordi e fuggi, con bassa permanenza, sta lasciando spazio a una presenza molto più consistente.

E questo perché la città viene percepita dai turisti come un luogo più competitivo in termini di tariffe alberghiere e più sicuro rispetto a tante altre località d' arte. Due indicatori importanti per viaggiare, che si aggiungono all' alto spessore culturale che **Palermo** esprime. Per questi motivi la città si è riposizionata tra le destinazioni di maggior pregio, e ciò grazie alla conquista del riconoscimento internazionale Unesco che sta catturando i turisti - continua Farruggio - La quota delle presenze internazionali è in crescita, e suona come una carica anche il ritorno in massa dei turisti italiani. Ma la città è adesso un richiamo anche per i palermitani, che stanno riscoprendo la bellezza proprio sotto casa».

Un' altra metamorfosi riguarda il tipo di turismo. Gli albergatori hanno notato che la clientela sta gradualmente abbandonando il sistema legato ai tour, per virare decisamente verso il turismo individuale. I turisti internazionali sono in prevalenza francesi, tedeschi e inglesi. Aumenta anche il

- segue

turismo interno, calano gli americani.

Decisamente in un periodo migliore, anche climaticamente, questa Pasqua porta in dote numeri notevoli per le strutture alberghiere ed extralberghiere.

Alberghi Secondo i dati di Federalberghi, le presenze nel periodo pasquale segnano un saldo positivo di oltre il 20 per cento. Dei circa 25mila posti letto in città, l' 80 per cento è occupato. Ma sono dati che tendono all' impennata, visto che la permanenza è pure in risalita. Inoltre, si registra anche un calo delle tariffe, con una media di 78 euro per un quattro stelle.

B&B Anche in questo caso si registra l' 80 per cento di coperto su circa 4000 posti letto delle strutture in regola. «Soprattutto in questo periodo - dice Farruggio - si ha la sensazione che i turisti preferiscano di più l' albergo rispetto ai B&B, che invece sono molto ricercati a stagione inoltrata.

Case vacanza Stando alle proiezioni del sito casa.it, **Palermo** risulta la città d' arte più ricercata in Sicilia. Una settimana di vacanze è quotata in media a 336 euro, tariffa in flessione del 4 per cento dell' affitto medio a settimana rispetto alla scorsa Pasqua. Se **Palermo** può contare su questi numeri già ad aprile figuriamoci nei mesi estivi. «Dopo un inizio anno debole - afferma il vicepresidente vicario di Federalberghi Sicilia - ad aprile siamo in piena ascesa. Anche il calendario è dalla nostra parte, visto che ci saranno una serie di ponti festivi. Poi ci saranno gli eventi internazionali in programma nei prossimi mesi, e già prevediamo il pienone. E proprio sugli eventi in città è importante ragionare su una programmazione che copra l' intero anno. L'aparola d' ordine è destagionalizzare ed essere attrattivi anche nei mesi di ciò che attualmente consideriamo bassa stagione. **Palermo** - conclude Farruggio è ormai una destinazione europea, e non una tappa di un tour». (*SARI*)

Tempo Stretto

politica

Porto di Tremestieri, è ancora tempo di espropri

Il Comune si sta occupando degli ultimi espropri, dopo dovranno essere confermati gli ultimi due finanziamenti (quello da 6 milioni e mezzo del Provveditorato Opere Pubbliche e quello da 16 milioni della Regione). Poi la stazione appaltante del nuovo porto di Tremestieri diventerà l' **Autorità Portuale**, che potrà firmare il contratto con l' **Impresa Coedmar**. Nei prossimi giorni si susseguiranno una serie di altre riunioni per tentare di velocizzare l' iter. Se n' è discusso nel corso di un incontro che si è svolto stamani tra i rappresentanti delle organizzazioni sindacali **Nino Di Mento (Fast Confsal)** e **Guglielmo Pellegrino (Ugl Mare)** e i vertici dell' **Autorità Portuale**. Il dialogo si è concentrato anche sulla riforma di accorpamento delle **Autorità di Sistema**. "La speranza - dicono **Nino Di Mento, di Fast Confsal, e Guglielmo Pellegrino, di Ugl Mare** - è che **Messina** e la sua **portualità** non siano depotenziate. Proprio per questa motivazione occorre piena cooperazione, dobbiamo tutelare chi lavora supportando chi nel porto stesso ha interessi commerciali. Difendere il porto di **Messina** significa mettere al centro parte dell' economia di questa provincia. La politica può far fronte comune per migliorare questa decisione che, se rimane così com' è, umilia ulteriormente questo territorio". Per l' **autorizzazione** al trasporto di merci pericolose via mare, infine, si stanno adottando e adeguando tutti i parametri necessari per adeguare le **autorizzazioni** alla nuova circolare ministeriale per la quale, subito dopo Pasqua presso il ministero dei trasporti, sarà convocato un' incontro per definire e strutturare il servizio.

Messina La sorprendente decisione di valutare nuove opzioni di collegamento «stabile e non stabile»!

Stretto, ancora studi di fattibilità

Le opere strategiche programmate dal governo soprattutto da Roma in su

Messina Sparisce il Ponte, la Legge obiettivo diventa carta da mandare al macero e per lo **Stretto di Messina** si prevede «uno studio di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili sia non stabili».

Dopo secoli di discussioni, dopo decenni di progetti e di ingentissime risorse pubbliche letteralmente gettate al vento, dopo una gara internazionale espletata, dopo la scelta del General Contractor, e con il rischio, tuttora mai fugato, di dover pagare penali salatissime, cosa fa il governo? Cancella tutto e riparte da zero. Quelle poche righe inserite nel nuovo Documento economico-finanziario hanno l'atroce sapore della beffa che si aggiunge ai danni subiti ormai da troppo tempo dal popolo dello **Stretto**. Il governo Gentiloni incredibilmente ha deciso di affidare a qualche professionista il compito di studiare «le possibili opzioni di attraversamento». Fosse stato il primo giorno del mese, avremmo pensato a un "pesce d' aprile".

E invece, a quanto sembra, è tutto vero. Pag. 22.

L' affondo del senatore di alternativa popolare nei confronti del governo siciliano ma soprattutto del sindaco di messina renato accorinti

Mancuso: «Manca una visione strategica della Città metropolitana»

Sui temi cruciali Accorinti pensa solo a farsi la propria campagna mediatica a livello nazionale

L' incontro al Dipartimento di Economia dell' Università di Messina, su nuovi meccanismi di sviluppo del territorio per la nuova Città metropolitana, «è stata occasione di confronto tra docenti universitari e qualificate realtà politiche e sociali sulle prospettive sostenibili di sviluppo economico del territorio provinciale. Sono emerse la necessità ineludibile di porre a sistema i vari strumenti utilizzabili mediante le normative comunitarie, nazionale e regionali, e l' opportunità di valorizzare quanto più possibile sinergie su progetti condivisibili, guardando anche a processi di integrazione con altre realtà territoriali vicine. Dal dibattito è però emersa inequivocabilmente anche l' assenza di una visione strategica del Governo regionale siciliano, e, soprattutto, la totale inefficacia ed inattività da parte di chi dovrebbe rappresentare e governare il nuovo Ente della Città metropolitana». A dichiararlo è il senatore Bruno Mancuso.

«Una mancata assunzione di responsabilità da parte del sindaco Accorinti, che non ha ben compreso il ruolo da espletare, è che si è limitato a fare qualche atto di rappresentanza delegando l' ordinaria amministrazione a chi dovrebbe svolgere il ruolo di consiglio metropolitano e non di vicesindaco, disinteressandosi di fatto totalmente di tutte le problematiche legate al complesso ed articolato territorio. Un territorio - insiste il parlamentare di Alternativa Popolare - che non si sente minimamente coinvolto in questo nuovo Ente, data la mancanza di interlocuzione e confronto sui temi essenziali che lo riguardano. Basti pensare alla recente visita del ministro De Vincenti, sullo stato di avanzamento del Masterplan, con il mancato coinvolgimento dei sindaci della provincia, che per altro non sono rappresentati nella cabina di regia. Non abbiamo riscontrato - prosegue Mancuso - alcun intervento del sindaco Accorinti riguardo al difficoltoso ed osteggiato percorso di trasformazione del Cas (sono soci il Comune di Messina e la Città metropolitana) in una New-Co più rispondente alle esigenze del territorio, o sulla proposta di localizzare una "Zes" nel

- segue

territorio provinciale, o sulla rete ospedaliera, o sulla vicende dell' **aeroporto dello Stretto** che rischia di chiudere anche per i mancati interventi delle varie realtà territoriali. Nessuna interlocuzione del sindaco sul redigendo Piano regionale dei trasporti, che avrà ricadute importanti sulla nostra area.

Ma ciò che più si avverte - ribadisce Mancuso - è la totale mancanza di iniziativa per rendere attuative le funzioni importanti della Città metropolitana riguardanti lo Statuto, il Piano strategico ed il piano di coordinamento territoriale. Ciò, forse, perché il sindaco è troppo impegnato a trovare soluzioni tampone per l' amministrazione di Messina, per farla sopravvivere tra emergenze ed improbabili riequilibri finanziari fino a giugno 2018, e promuovere la sua immagine mediatica a livello nazionale, promuovendo passerelle con altri sindaci delle Città metropolitane del Mezzogiorno ma dimenticandosi totalmente di porre attenzione alla realtà ed alle problematiche della "sua" Città metropolitana!».

Le mortificanti previsioni del Def per lo **Stretto**

Si azzera il Ponte E si ricomincia con uno studio di fattibilità!

Incredibile: «Verificare opzioni di attraversamento stabili e non stabili»

Lucio D' Amico **Messina** Sparisce il Ponte, la Legge obiettivo diventa carta da mandare al macero e, udite udite, per lo **Stretto di Messina** si prevede «uno studio di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili sia non stabili». Dopo secoli di discussioni, dopo decenni di progetti e di ingentissime risorse pubbliche letteralmente gettate al vento, dopo una gara internazionale espletata, dopo la scelta del General Contractor, e con il rischio, tuttora mai fugato, di dover pagare penali salatissime, cosa fa il Governo nazionale? Cancella tutto e riparte da zero. Quelle poche righe inserite nel nuovo Documento economico-finanziario hanno l' atroce sapore della beffa che si aggiunge ai danni subiti ormai da troppo tempo dal popolo dello **Stretto**.

Il governo Gentiloni incredibilmente ritiene di dover affidare a qualche "illuminato" (e ben retribuito) professionista il compito di studiare «le possibili opzioni di attraversamento». Fosse stato il primo giorno del mese, avremmo pensato a un "pesce d' aprile". E invece è tutto vero.

Comicamente e tragicamente vero.

Il ministro dei Trasporti Delrio sta seguendo scientificamente il progetto di svillire e mortificare l' **area dello Stretto**. E in questa direzione va anche l' altra scelta, quella di chiudere qualsiasi spiraglio alla possibilità di portare l' Alta velocità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria (ci si limiterà soltanto a qualche opera di "velocizzazione").

Delle 119 opere strategiche, per un importo complessivo di 35 miliardi, inserite nel Def, gran parte sono ubicate nel Centro-Nord. Il Documento anticipa il nuovo Piano generale dei trasporti, ridisegnando l' intera mappa delle priorità infrastrutturali del Paese e smentendo, nei fatti, tutti gli impegni dichiarati in favore della crescita del Meridione, della Calabria e della Sicilia. A meno che non si voglia spacciare per opera grandiosa di rilancio la previsione delle nuove Ciclovie. È utile passare in rassegna alcune delle grandi opere che riguardano altre regioni. Va avanti la Torino-Lione anche se la «project review è finalizzata a verificare la funzionalità merci e a ridefinire i costi dell' intervento». Va avanti anche il Terzo valico. E se la Statale Jonica 106 sarà rivista per ridurre costi e tempo di intervento (ovviamente

- segue

collocata nel Sud), va avanti come opera fortemente prioritaria l'Alta velocità Milano-Venezia. Il Governo si mette la medaglia "meridionalista" della velocizzazione dei lavori della Ferrovia veloce Napoli-Bari (che ha "ucciso" l'ipotesi alternativa, quella che avrebbe dovuto potenziare l'asse Salerno-Reggio Calabria-Palermo). E tra i Corridoi ferroviari da tempo considerati altamente prioritari ecco il Brennero, la Venezia-Trieste, la velocizzazione dell'Adriatica, la Cagliari-Sassari-Olbia, il nodo ferroviario di Milano, l'upgrading della direttissima Roma-Firenze. E le autostrade? Conferme piene per la A22 Bolzano-Verona, per il collegamento Campogalliano-Sassuolo, per la nuova tratta Plovene Rocchette-Val d'Astico, per il potenziamento della A4 Venezia-Trieste, per la Pedemontana veneta, per la Pedemontana lombarda, per la riqualificazione della Ravenna-Venezia, per il potenziamento della E78 Grosseto-Fano, per la Pedemontana delle Marche. E il Sud? Dove siamo? In quale mappa geografica del Governo? Facciamo parte dell'Italia unita? In compenso, ci sono le Ciclovie: quella dell'acquedotto pugliese, 500 chilometri di piste fra Campania, Basilicata e Puglia; la ciclovia del Sole, 668 chilometri da Verona a Firenze; la ciclovia Ven-To, 680 chilometri da Venezia a Torino; il Grab (Grande Raccordo anulare delle biciclette), 45 chilometri di piste nella Capitale.

Questi tragitti entrano a far parte della rete ciclabile europea EuroVelo. In fase di progettazione per l'ingresso in questa rete anche l'anello ciclabile del Garda, 140 chilometri fra Lombardia, Trentino e Veneto. Un altro genere strategico e fortemente raccomandato dal "Def infrastrutture" è quello dei collegamenti ferroviari per gli aeroporti. Investimento politico di primissimo piano nel ministero Delrio è poi quello delle città.

Delrio e Cascetta, con il rilancio in grande scala dei 14 piani di "cura del ferro" per le Città metropolitane (opere ferroviarie urbane e metropolitane) intendono rivitalizzare «uno spezzone determinante della politica urbana su scala nazionale. Sempre, al primo posto, in questi piani, il rinnovo e il potenziamento del parco rotabile». Ma il Def assomiglia tanto alla pietra tombale di qualsiasi piano di sviluppo socio-economico di Messina e dell'Area integrata dello Stretto. Speriamo di sbagliarci.

Approvata la nuova edizione della Monografia Antincendio del porto di Marina Grande di Capri

Capri, 11 Aprile 2017 – Nella mattinata odierna e' stata approvata dal comandante dell' Ufficio Circondariale marittimo di Capri, T.V. (CP) Dario Gerardi, la nuova "Monografia antincendio del porto di Marina Grande di Capri" che va a sostituire l'ultima edizione risalente addirittura al 1991.

La monografia antincendio, che sostituisce un documento programmatico contenente procedure operative in aiuto portuale, e' stata redatta di concerto con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Napoli, nell' ambito della convezione stipulata recentemente a livello nazionale tra il i dipartimento dei Vigili del Fuoco ed il Comando Generale del Corpo. E' considerata infatti uno strumento operativo molto importante in caso di emergenza, in quanto rappresenta la sintesi delle competenze previste dalla normativa vigente che attribuisce al comandante del porto la direzione dei soccorsi ed il coordinamento delle risorse disponibili, mentre affida al comandante provinciale dei vigili del fuoco la direzione e la responsabilita' tecnica dell'impiego dei mezzi e degli uomini delle squadre di intervento.

La "Monografia antincendio del porto di Marina Grande di Capri" consta di una parte generale afferente la descrizione del porto, dei servizi, degli impianti e delle dotazioni antincendio disponibili, e di una parte specifica relativa alla metodologia d'intervento in relazione alla tipologia dell'incendio ed al riparto di attribuzioni tra gli enti coinvolti.

Nella pianificazione e' stato inoltre aggiornato l'elenco delle risorse reperibili in loco (mezzi nautici, terrestri, dotazioni antincendio e varie), di cui il comandante del porto ovvero il Comando Provinciale dei VV.F. puo' disporre in caso di emergenza, nonche' tutti i punti di contatto e i relativi recapiti telefonici. Sono inoltre previste esercitazioni periodiche, per consentire i tempi di intervento di tutte le forze coinvolte e la capacita' di far fronte ad eventi di vario tipo.

L'edizione aggiornata della monografia antincendio e' stata trasmessa a tutti gli ordini-enti interessati ed il decreto di approvazione con i riferimenti normativi e' stato pubblicato e reso accessibile a tutti gli utenti su sito www.guardiacostiera.gov.it/capri

Angola: Porto di Acque Profonde di Caio creerà 30mila posti di lavoro. Fine prima fase lavori nel 2018

(FERPRESS) – Roma, 11 APR – Il Porto di Acque Profonde di Caio, nella provincia di Cabinda in Angola, attualmente in costruzione, creerà almeno 30mila posti di lavoro, di cui mille diretti. Lo riporta l'ICE, che sottolinea che la prima fase di costruzione dell'infrastruttura dovrebbe essere completata nel 2018.

Secondo l'ICE inoltre, il futuro Porto del Caio, che si trova nella parte settentrionale della costa atlantica, avrà un potenziale movimento di una zona franca. È stato progettato per facilitare la navigabilità e la sicurezza di navi di grande portata dirette ai porti di Matadi (Repubblica Democratica del Congo), Pointe-Noire (Congo Brazzaville) e Luanda (Angola).

TRAFFICO GLOBALMENTE STABILE NEL 2016

Nei porti tedeschi le esportazioni scendono dell'1,2%

Il calo è compensato dalle movimentazioni nazionali, cresciute in un anno del 4,3%

AMBURGO. Lo scorso anno il volume di traffico delle merci movimentato complessivamente dai porti tedeschi è rimasto stabile, essendo ammontato a 296,5 milioni di tonnellate rispetto a 296,2 milioni di tonnellate nel 2015. Per il secondo anno consecutivo, dopo un quinquennio di continua crescita, il traffico in esportazione ha registrato una flessione essendo stato pari a 116,8 milioni di tonnellate, con un calo dell'1,2% rispetto a 118,3 milioni di tonnellate nel 2015. Il traffico in importazione ha segnato un lieve incremento del +0,8% attestandosi a 171,1 milioni di tonnellate. Più consistente l'aumento del traffico nazionale che ha totalizzato 8,5 milioni di tonnellate (+4,3%). Nel 2016 il solo traffico containerizzato è stato pari a 15,2 milioni di teu, un volume pressoché analogo (+0,2%) a quello dell'anno precedente. Nel solo secondo semestre del 2016 il traffico complessivo movimentato dai porti tedeschi è cresciuto del 2,3% circa essendo stato pari a 147,7 mi-

lioni di tonnellate rispetto a 144,4 milioni di tonnellate nella seconda metà dell'anno precedente. I traffici di esportazione e di importazione hanno mostrato aumenti rispettivamente del +1,2% e del +2,5% a 56,9 milioni e 86,5 milioni di tonnellate. Il traffico nazionale è stato pari a 4,2 milioni di tonnellate (+7,7%). Nel segmento dei container sono stati movimentati complessivamente 7,5 milioni di teu così come nel secondo semestre del 2015. Intanto, con il nuovo record di quasi 300 mila teu, il porto di Amburgo rimane il primo partner per il mercato austriaco nel settore container. E il trend, secondo i vertici del porto di Amburgo,

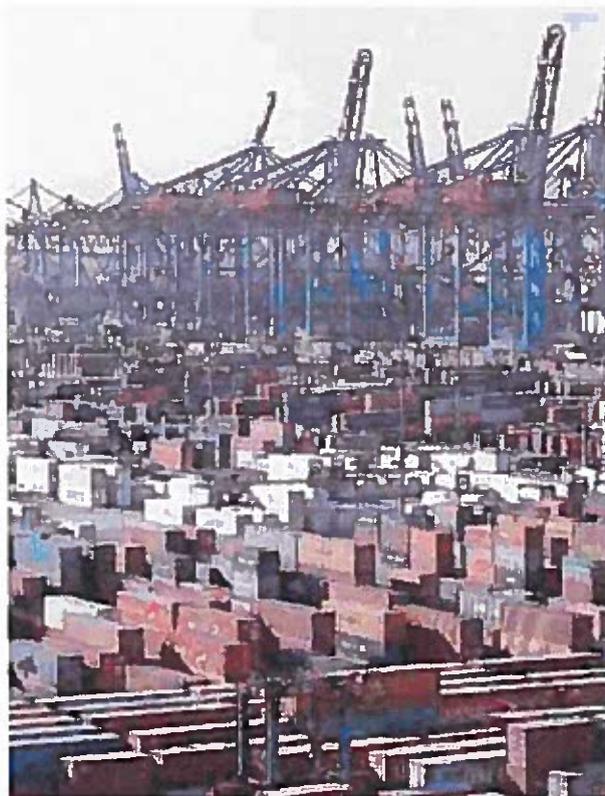
Il solo traffico containerizzato è stato pari a 15,2 milioni di teu, volume pressoché analogo (+0,2%) a quello dell'anno precedente

è destinato a salire. Il 42% dell'import export dell'Austria passa attraverso lo scalo di Amburgo e questo è un background positivo per le previsioni per il 2017.

Via libera ai pedaggi

Il Bundesrat, la Camera Alta tedesca, ha approvato in via definitiva il controverso progetto che prevede il pagamento del pedaggio automobilistico sulle autostrade, e sulle strade della Germania. La legge, già approvata dal Bundestag, la Camera bassa, è stata confermata dall'altro ramo del Parlamento, anche se non diventerà operativa prima del 2019. Il provvedimento prevede l'introduzione di una tassa di pedaggio sui 13.000 chilometri di autostrade e i 39.000 chilometri di strade federali. L'ammontare dell'imposta varierà a seconda della cilindrata e dei dispositivi ambientali delle auto, oscillando tra un minimo di 67 euro e un massimo di 130 euro l'anno. La tassa sarà pagata da tutti, residenti e non residenti, tuttavia mentre i tedeschi,

- segue



Il terminal container Burchardkai di Amburgo

REUTERS

dotati di auto Euro6, pagheranno annualmente e saranno esentati dal pagamento della "vignetta" per il transito, i non residenti stranieri pagheranno solo il passaggio autostradale, per il quale sono previste delle forfetizzazioni: tra i 2,50 e i 25 euro per 10 giorni, e tra i 7 e i 50 euro per due mesi. Il progetto iniziale, poi modificato, molto contestato dai Paesi limitrofi, in particolare l'Austria, il Belgio e l'Olanda, preoccupati per l'alto tasso di pendolarismo, prevedeva che l'applicazione della "vignetta" sul parabrezza, che attesta il pagamento del pedaggio,

fosse solo a carico dei non residenti. Il governo tedesco, per evitare ricorsi all'Alta Corte di Giustizia europea, ha introdotto l'escamotage dei pagamenti variabili, legati al livello di inquinamento delle auto e ha abbassato la tassa sui pedaggi di corta durata, agevolando i pendolari. Il progetto rappresenta il cavallo di battaglia dei conservatori bavaresi della Csu, alleati della Cdu di Angela Merkel. In Germania i maggiori contestatori del progetto legge sono i Verdi del Baden-Wurtemberg, regione frontaliere con la Francia e la Svizzera.