



## Primo Piano:

- **Piano per la mobilità turistica**  
(Nuovo Quotidiano di Puglia, Il Sole 24 Ore, Corriere Marittimo, Ansa)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...Iniziativa Trieste Next..." (Ansa, Il Messaggero Marittimo)

"...accordo del Molo VII..." (La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

"...project cargo..." (La Gazzetta Marittima)

### Genova:

"...Terminal rinfuse..." (Il secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Salone Nautico..." (Seareporter.it, Travelnostop)

### Ancona:

"...Authority in visita ai vertici aeronavali..." (Corriere Marittimo, Ferpress)

### Livorno:

"...Comitato di Gestino..." (L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima)

"...Cambio della guardia in Capitaneria..." (La Gazzetta Marittima)

"...Cordoglio e vicinanza..."

(Corriere Marittimo, Il Messaggero Marittimo, Il Telegrafo)

### Napoli:

"...Nuova sede A.L.I.S..." (La Gazzetta Marittima)

"...Zone Economiche Speciali..." (Il Fatto Quotidiano)

### Cagliari:

"...Deiana, sede Authority ininfluente..." (Ansa)

"...Punta su export e diportismo..." (Ansa)

### Bari:

"...Fiera di Levante..." (La Gazzetta Marittima)

### Taranto:

"...Workers Agency..." (La Gazzetta Marittima)

### Messina:

"...Autonomia portuale..." (Gazzetta del Sud)

### Augusta:

"...appalti irregolari al porto..." (La Sicilia)

### Catania:

"...Nuova sede A.L.I.S...." (Ansa, Gazzetta del Sud)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

**InforMARE**  
**Messaggero Marittimo**

## Piano per la mobilità turistica ma il Salento resta isolato

Varato dai ministeri di Trasporti e Beni culturali, previsti 108 progetti  
C'è l'alta capacità, non però investimenti prioritari per l'area sud

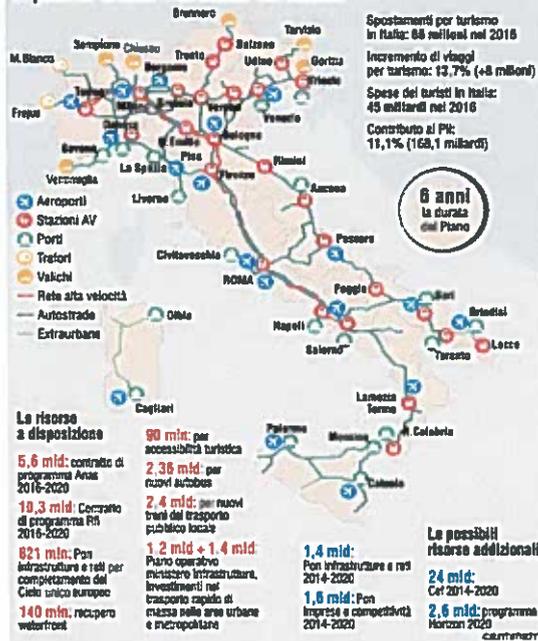
di **Oronzo MARTUCCI**

«Viaggiare in Italia»: è il titolo del primo piano per la mobilità turistica per il 2017-2022 nato dalla collaborazione tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e quello dei Beni e Attività Culturali e del Turismo (Mibact), presentato ieri dai ministri Graziano Delrio e Dario Franceschini. La collaborazione tra i due ministeri ha lo scopo di massimizzare l'efficacia delle azioni di governo e ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili per l'attuazione degli interventi. «Bisogna lavorare con una strategia comune che resterà nei prossimi anni, al di là dell'esito delle elezioni», ha detto Franceschini. Delrio ha aggiunto che «il settore turistico è prioritario nella pianificazione delle infrastrutture del paese ed è un asset strategico per lo sviluppo perché genera economia, competenze, idee, lavoro e innovazione».

Il piano strategico della mobilità turistica è stato costruito anche tenendo conto del piano denominato «Connettere l'Italia», presentato dal governo nell'aprile 2017, e riconosce per la prima volta i poli turistici come elementi costitutivi della rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (Sint). Partendo da tale presupposto individuati 108 progetti e programmi di investimento prioritari distribuiti su strade, ferrovie, porti, aeroporti, ciclovie e sistemi di trasporto rapido di massa. Si tratta di opere contenute nell'allegato Infrastrutture al Def del 2016 e del 2017 che avranno un forte impatto su accessibilità e mobilità turistica e antiveranno una mole consistente di risorse con diversi strumenti di programmazione. Le risorse disponibili provengono ad esempio dal Contratto di Programma Anas 2016/2020 (5,6 miliardi di euro di cui 1,3 nel periodo 2017-2022), dal Contratto di Programma Rfi (10,3 miliardi, di cui 2,3 nel periodo 2017-2022), dal Pn Infrastrutture e Reti (821 milioni per Cielo Unico Europeo), Bilancio ancora aggiungere 2,36 miliardi per nuovi autobus e 2,4 miliardi per nuovi treni di trasporto pubblico locale che provengono da Legge di Bilancio, Fondo coesione e sviluppo, Pn Metro. Dalla Pac 2014-20 vengono invece 140 milioni per il «Recupero Waterfront» e 90 milioni per «Accessibilità turistica». Altre risorse potranno arrivare dall'Ue.

Superata la retorica del peno-

### Il piano della mobilità turistica



I ministri Graziano Delrio e Dario Franceschini nel corso della conferenza stampa



### I ministri

Franceschini: strategia comune che resti negli anni. Delrio: il settore turistico cruciale per le infrastrutture

### I punti

C'è la velocizzazione della linea adriatica. Risorse per la ferrovia Salerno-Taranto e la direttrice stradale Salerno-Bari

do in cui il metrolineava, con la logica del viaggiatore dell'Ottocento, che il viaggio è più importante della meta e arrivati alla convinzione che il turismo è esperienza e vita vissuta seguendo e apprezzando la cultura del territorio, i ministeri delle Infrastrutture e del Turismo e dei Beni

culturali hanno capito che le infrastrutture dei trasporti sono fondamentali ai fini della mobilità turistica. In questo contesto con il piano presentato ieri restano le difficoltà del viaggiare in Puglia, soprattutto nel Sud della Regione. Le opere indicate nell'allegato al Piano infatti

non riguardano il Sud della Puglia se non per il riferimento: alla velocizzazione della linea ferroviaria adriatica; agli investimenti per l'Alta Capacità sulla linea ferroviaria Napoli Bari; a una generica citazione di investimenti sulla direttrice ferroviaria Salerno-Taranto e sulla diret-

trice stradale Salerno-Potenza-Matera-Bari; al recupero e potenziamento di tratti ferroviari dismessi. C'è un riferimento chiaro anche a una ciclovvia adriatica, come strumento utile per la mobilità turistica, e alla ciclovvia dell'Acquedotto che parte da Capo Sele in Campu-

nia e arriva sino a Villa Castelli (percorrendo in parallelo il canale principale di Agg) e dovrebbe arrivare sino a Santa Maria di Leuca. Le ciclovie però fanno riferimento a un turismo di nicchia, non a quello delle masse di viaggiatori. Pur essendo state ricordate nelle slide presentate ieri dai ministri le porte turistiche di accesso che la regione ha (porti di Bari, Brindisi e Taranto, aeroporto di Bari, Brindisi e Grottole, stazioni ferroviarie, superstrade e autostrada sino a Taranto) per quanto riguarda la mobilità turistica, non ci sono investimenti prioritari contenuti nell'allegato infrastrutture 2017. Eppure le opere ferroviarie capaci di collegare velocemente le stazioni con gli aeroporti sono considerate fondamentali per raggiungere il primo obiettivo del piano, cioè «accretere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo».

Gli altri tre obiettivi del piano sono: valorizzare le infrastrutture di trasporto come elementi di offerta turistica; digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità; promuovere modelli di mobilità turistica ambientalmente sostenibili e sicuri. Si tratta di obiettivi difficilmente raggiungibili nel sud della Puglia e nel Salento anche a causa della mancanza di un collegamento ferroviario capace di funzionare come servizio. C'è il sì delle Ferrovie dello Stato alla realizzazione di una metropolitana di superficie lungo la rete delle Ferrovie del Sud Est, ora obsolete e praticamente impresentabili come servizio di mobilità sia per gli indigeni che per i turisti: si vedrà nei prossimi mesi. Sono note anche le difficoltà giurisdizionali e l'avversione (perché considerata inadeguata) che sta trovando la realizzazione di un collegamento leggero, su gomma, tra la stazione ferroviaria di Brindisi e l'acrostazione Papola come strumento infrastrutturale per collegare il Salento allo scalo aeroportuale. In shuttle (il collegamento su gomma) con una spesa prevista di 40 milioni di euro viene considerato alla stregua di uno spreco di risorse. La richiesta che viene dai territori è la creazione di un collegamento ferroviario del tipo di quello già realizzato tra Bari stazione centrale e lo scalo di Pale-

La governance del piano del governo sarà assicurata da un tavolo di lavoro permanente che, oltre a Mit e Mibact, coinvolgerà gli stakeholder, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori di trasporto, gli operatori del settore e delle comunità locali.

## Arriva un piano per la mobilità dei flussi turistici

Giuseppe Latour

ROMA

Spalancare i cancelli di ingresso del nostro paese: porti, aeroporti, stazioni. Rendere pienamente accessibili le località più attrattive, eliminando i colli di bottiglia, come quello dei collegamenti (a volte assenti) tra gli scali aeroportuali e la rete ferroviaria nazionale. Potenziare l'infrastruttura digitale, per consentire una rapida circolazione delle informazioni. Ma anche lavorare sulla bellezza e la sostenibilità, con progetti come il recupero dei waterfront dei porti (in partenza: vale 140 milioni di euro) o la creazione di ferrovie storico-turistiche. Sono i tasselli che compongono il Piano per la mobilità turistica, disegnato dal ministero delle Infrastrutture insieme ai Beni culturali e presentato ieri a Roma dai responsabili dei due dicasteri, Graziano Delrio e Dario Franceschini.

Il programma, concepito con un orizzonte temporale di sei anni (2017-2022), punta nella sostanza a considerare le esigenze legate al turismo tra le priorità in fase di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale. Il motivo, come ha spiegato Delrio, «è legato all'economia e allo sviluppo»: nel 2016 il turismo ha contribuito al prodotto nazionale per l'11,1% con più di 168 miliardi di euro, forte di oltre 66 milioni di viaggiatori e di una spesa superiore ai 45 miliardi su tutto il territorio nazionale. «In estate abbiamo registrato un aumento del 7% dei flussi aeroportuali», ha sottolineato ancora il ministro per fotografare una tendenza che si sta rafforzando. Anche Franceschini, infatti, ha spiegato che «la crescita del turismo è strutturale, non è legata a fattori contingenti. Per questo, nei prossimi anni proseguirà e an-

drà governata».

Uno dei pilastri di questo sforzo di programmazione è proprio l'esordio di un Piano per la mobilità turistica. L'allegato Infrastrutture del Def riconosce, per la prima volta, i poli turistici come elementi costitutivi del sistema integrato dei trasporti italiani. Partendo da quel documento, sono stati individuati 108 progetti prioritari, che consentiranno di migliorare l'accessibilità del nostro paese al turismo internazionale. C'è dentro di tutto: strade, ferrovie, porti, aeroporti, ciclovie, metropolitane. Con le fonti di finanzia-

### I MINISTRI

Franceschini e Delrio individuano 108 progetti prioritari per facilitare il trasferimento dei viaggiatori in Italia

mento più disparate: dai Contratti di programma di Rfi ed Anas al Pon Metro, passando per il Pon Infrastrutture e Reti e la legge di Bilancio, solo per citarne qualcuna.

La sostanza, numeri e investimenti a parte, è che la mappa delle reti di mobilità sarà sovrapposta a quella dell'offerta turistica, puntando così ad eliminare alcuni problemi del sistema e a rendere più efficienti gli spostamenti di chi viene a visitare l'Italia. Ma non solo: in alcuni casi i trasporti dovranno diventare il vero protagonista del viaggio. Guarda in questa direzione il modello del turismo sostenibile: ferrovie storico-turistiche, cammini, piste ciclabili, circuiti culturali saranno tra le priorità dei prossimi anni.

Al nastro di partenza il primo Piano della Mobilità Turistica

**Presentato oggi dai ministri Delrio e Franceschini il primo Piano della Mobilità Turistica- *Per la prima volta poli turistici come Asset strategici per lo sviluppo del Paese.***

ROMA - “Viaggiare in Italia”, il primo piano della mobilità turistica presentato oggi, inaugura un percorso specifico per approfondire il tema della mobilità turistica insieme alle Regioni. Il lavoro è stato presentato questa mattina dai ministri **Graziano Delrio** e **Dario Franceschini**, nel corso di una conferenza stampa che si è tenuta nella sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Piano della mobilità turistica è stato redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e mette al centro ‘**il turista come viaggiatore**’.

*“Il settore turistico è prioritario nella pianificazione delle infrastrutture del Paese” ha dichiarato il Ministro **Graziano Delrio**. “Infatti – ha proseguito - il documento di indirizzo strategico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “**Connettere l’Italia**”, allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 che individua 108 opere prioritarie, identifica per la prima volta i poli turistici quali **asset strategici per lo sviluppo del Paese**, al pari delle città e dei poli manifatturieri industriali. Il Piano straordinario presentato oggi inaugura un percorso specifico per approfondire questo lavoro insieme alle Regioni” ha concluso il ministro Delrio.*

*“Il Piano Strategico del Turismo – dichiara il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, **Dario Franceschini** - identifica nella mobilità una delle priorità per lo sviluppo del turismo diffuso nel nostro territorio. Il settore è in forte crescita, come dimostrano i dati del primo semestre e di questa estate, e va accompagnato da una corretta pianificazione degli investimenti infrastrutturali per governare lo sviluppo del settore nel modo più armonioso possibile. Con il “Connettere l’Italia” il governo dimostra di credere fermamente nella cultura e nel turismo come asset fondamentali per lo sviluppo economico e sociale del Paese”.*

## PERCHÉ UN PIANO DELLA MOBILITÀ TURISTICA

Perché il turismo fa bene al paese: genera economia, competenze, idee, lavoro e innovazione. Nel 2016 il turismo ha contribuito per l’11,1% sul PIL nazionale con oltre 168 miliardi di euro. In Italia nel 2016 il numero di viaggiatori è stato di oltre 66 milioni, con un aumento di oltre 8 milioni di viaggiatori in più rispetto al 2015. Non accadeva dal 2010. I turisti hanno generato una spesa di oltre 45 miliardi di euro sul territorio nazio-

## - segue

---

### IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO DEL MIBACT

Ha un orizzonte temporale di sei anni (2017-2022) e agisce su leve fondamentali come l'innovazione tecnologica e organizzativa, la valorizzazione delle competenze, la qualità dei servizi. Elaborato con la piena partecipazione delle istituzioni pubbliche, degli operatori di settore, degli stakeholder e delle comunità, attraverso un monitoraggio annuale, diventerà uno strumento costantemente aggiornato in grado di far evolvere in modo condiviso obiettivi e politiche e creare un sistema stabile di governance del setto-

### IL TURISMO NELLA PROGRAMMAZIONE DEL MIT

“Connettere l'Italia”, l'allegato Infrastrutture al DEF del 2016 e del 2017, per la prima volta, riconosce i poli turistici come elementi costitutivi della rete del **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)** e individua **108 progetti e programmi di investimento prioritari**.

Questi interventi, distribuiti su strade, ferrovie, porti, aeroporti, ciclovie e sistemi di trasporto rapido di massa, hanno un forte impatto atteso su accessibilità e mobilità turistica e attiveranno una mole importante di risorse con diversi strumenti di programmazione. Si tratta, in larga parte, di risorse nazionali per la politica infrastrutturale che provengono dal Contratto di Programma Anas 2016/2020 (5,6 mld € di cui 1,3 nel periodo 2017-2022), dal Contratto di Programma RFI (10,3 mld € di cui 2,3 nel periodo 2017-2022), dal PON Infrastrutture e Reti (821mln € per Cielo Unico Europeo), da Legge di Bilancio (comma 140), FSC, PON Metro (2,36 mld € per materiale rotabile su gomma e 2,4 mld per materiale rotabile su ferro destinato al TPL nel periodo 2017-2022), dalla PAC 2014-20 complementare al PON I&R (140 mln per "Recupero Waterfront" e 90 mln per "Accessibilità turistica") e dal Piano Operativo MIT e ancora dalla Legge di Bilancio (comma 140) (2,6 mld per potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane), alle quali possono aggiungersi ulteriori risorse dalla UE attraverso il CEF (Connecting European Facility) 2014-2020, dal Programma Horizon 2020 dai PON “Infrastrutture e Reti” e “Imprese e Competitività”.

### IL PIANO STRAORDINARIO DELLA MOBILITÀ TURISTICA

Il Piano disegna un modello di accessibilità basato sulle “**porte di accesso al Paese**” – porti, aeroporti e stazioni ferroviarie - particolarmente rilevanti per il turismo in termini di arrivi internazionali e restituisce, per la prima volta, una mappa unitaria che sovrappone le **reti di mobilità** e l'**offerta di turismo**. Al pari dell'infrastruttura fisica, anche l'infrastruttura digitale è considerata in modo sistematico come elemento determinante per garantire la qualità dell'offerta di mobilità turistica.

## - segue

---

### QUATTRO OBIETTIVI:

- Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo;
- Valorizzare le infrastrutture di trasporto come elemento di offerta turistica;
- Digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità ;
- Promuovere modelli di mobilità turistica ambientalmente sostenibili e sicuri.

### UN PERCORSO ISTITUZIONALE SINERGICO TRA MIT E MIBACT

Grazie alla visione unitaria di MIT e MiBACT dell'Italia del turismo e della cultura e perseguendo degli stessi obiettivi, si instaura una sinergia tra mobilità e turismo per massimizzare l'efficacia delle azioni di Governo e ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili per l'attuazione degli interventi.

### LA GOVERNANCE DEL PIANO

Il Piano ha un carattere straordinario e si colloca in un momento di transizione finalizzato ad istituzionalizzare la collaborazione sinergica tra MIT e MiBACT.

SEguendo l'approccio partecipato inaugurato con il Piano Strategico del Turismo, la **governance** della mobilità turistica sarà assicurata da un **tavolo di lavoro permanente** per la mobilità turistica che, oltre al MIT e al MiBACT, vedrà il coinvolgimento degli **stakeholder**, dei **gestori dell'infrastruttura**, degli **operatori di trasporto**, degli **operatori del settore** e delle **comunità locali**.

## Al via la digitalizzazione del settore dei trasporti marittimi

'Shore Center' presentato da CS Mare in quadro progetto Ue Stm



(ANSA) - BRUXELLES, 12 SET - Parte la digitalizzazione del settore dei trasporti marittimi, e lo fa con la Fondazione Cs Mare che ha lanciato il primo sistema di amministrazione virtuale, che permette lo scambio di dati tra armatori, autorità e operatori portuali. E a cui in futuro saranno aggiunte altre funzionalità e servizi, con benefici ancora maggiori. Lo 'Shore Center', presentato a Treviso davanti a oltre 300 delegati in rappresentanza di oltre 20 Paesi nel quadro della Mid-Term Conference del progetto Ue STM (Sea Traffic Management), è un modello unico di ambiente virtuale di scambio delle informazioni a servizio degli armatori e della portualità.

"La digitalizzazione dei trasporti è da tempo una priorità europea" e "il futuro è l'interoperabilità dei sistemi informativi su tutta la catena logistica e dunque l'impatto del progetto STM e dell'iniziativa italiana in cui si inserisce va ben oltre il porto e il retroporto", ha sottolineato in un videomessaggio da Bruxelles l'europarlamentare e membro della commissione trasporti e turismo Isabella De Monte. "La digitalizzazione non è un fine ma un mezzo per raggiungere un'amministrazione più efficiente e più vicina a imprese e cittadini", per questo ha messo in evidenza De Monte, "declinare la policy di government in efficaci strumenti di e-administration è un processo in atto che dobbiamo cercare di velocizzare".

La condivisione delle informazioni sta infatti già cambiando il funzionamento dell'intero settore marittimo, che già ora deve adeguare il suo modello di business a un futuro fatto di piattaforme di 'data sharing' sempre più estese e una catena logistica sempre più interconnessa. Già oggi, per esempio, solo in Italia sono ben 237 le navi connesse a sistemi informativi di terra, ed è in questo contesto che per l'Italia il progetto Ue STM rappresenta un grande valore strategico, inserendosi nella più ampia iniziativa di digitalizzazione dei trasporti ed e-administration nazionale. Proprio in questo contesto il presidente della Fondazione CS Mare Evelin Zubin ha evidenziato che "STM è per noi un progetto di visione, nel quale acceleriamo questo processo di utilizzo consapevole e condiviso delle informazioni lungo l'intera catena logistica per ottenere semplificazione ed efficientamento tanto del sistema pubblico, quanto di quello privato. Questo, in ultima analisi, genererà valore traducendosi in opportunità di business, nuove professionalità e benessere".

## Porti: D'Agostino, serve idea europea della Via della Seta

Comunità scientifica di Trieste "vitale per futuro della scalo"



(ANSA) - TRIESTE, 12 SET - "Ci deve essere un'idea europea della Via della Seta". A dirlo è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, durante la presentazione dell'edizione 2017 della manifestazione scientifica Trieste Next, che sarà dedicato al mare. D'Agostino parteciperà, tra gli altri eventi, a un panel sulla colossale iniziativa avviata dalla Cina in questi anni.

"L'idea della Belt and Road è nata a Pechino - ha detto D'Agostino - ma non abbiamo bisogno di dipendere da loro per parteciparvi, l'Europa deve avervi un ruolo attivo. La cosa interessante è che i cinesi stessi vogliono che sia così. Da questo punto di vista la comunità scientifica di Trieste è un punto di forza per tutta la città: per il suo profilo scientifico il nostro porto è ai primissimi posti, nessuno ha a disposizione un simile capitale".

# *Serracchiani ha presentato la nuova edizione di «Next»* **Trieste ha ritrovato centralità grazie all'economia del mare**

TRIESTE - «Il fatto che il mare sia il tema dell'edizione 2017 di Trieste Next è una scelta opportuna e azzeccata perché Trieste e l'intera regione hanno ritrovato dinamicità e centralità grazie all'economia blu». Questa la riflessione della presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, intervenendo alla presentazione di Trieste Next, il festival della ricerca scientifica in programma nel capoluogo regionale dal 21 al 23 Settembre.

Serracchiani ha evidenziato gli sviluppi che si stanno aprendo per l'economia regionale con il decreto attuativo del Porto Franco di (continua a pagina 2)

## **Trieste ha ritrovato**

Trieste, con l'attività dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale e con l'indicazione della Via della Seta come asse strategico intercontinentale. «La Regione - ha spiegato Serracchiani - ha nel tempo contribuito a costruire l'economia blu con la strategia di specializzazione intelligente e con il cluster del mareFvg».

La conferenza, tenutasi nel municipio di Trieste, ha visto la partecipazione di Angela Brandi, assessore comunale a Educazione, scuola e università, del rettore dell'Università di Trieste Maurizio Fermeglia, del presidente di Area Science Park, Sergio Paoletti, di Maria Cristina Pedicchio, presidente dell'Istituto nazionale di oceanografia e geofisica sperimentale Ogs, del presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, e dell'amministratore delegato di mareFvg, Lucio Sabbadini.

Nel suo intervento, il presidente dell'AdSp Zeno D'Agostino ha detto che «ci deve essere un'idea europea della Via della Seta». D'Agostino parteciperà, tra gli altri eventi, a un panel sulla colossale iniziativa avviata dalla Cina in questi anni. «L'idea della Belt and Road è nata a Pechino - ha detto - ma non abbiamo bisogno di dipendere da loro per parteciparvi, l'Europa deve avervi un ruolo attivo. La cosa interessante è che i cinesi stessi vogliono che sia così. Da questo punto di vista la comunità scientifica di Trieste è un punto di forza per tutta la città: per il suo profilo scientifico il nostro porto è ai primissimi posti, nessuno ha a disposizione un simile capitale».

## Ecco l'accordo del Molo VII



TRIESTE – Le trattative sono state lunghe, ma il risultato rilancia il molo VII e le sue opzioni, come uno dei centri nevralgici della portualità adriatica.

Dal verbale dell'accordo siglato da Fabrizio Zerbini e da Roberto Sincovezzi, da Andrea Valentinuzzi, dai sindacati e dai rappresentanti dei lavoratori (Stefano Badodi, Stefano Puzzer, Daniele Bisiacchi, Lucio Meli, Massimo Giurissevich, Omar Zanolla, Christian Maria) presente il segretario generale dell'AdSP Mario Sommariva, Organizzazioni Sindacali ed i rappresentanti dei lavoratori prendono atto positivamente del programma di investimenti e sviluppo dei traffici nel porto di Trieste che l'Azienda ha prospettato ad ulteriore implementazione di quelli già presentati ufficialmente all'Autorità di Sistema in occasione del rinnovo della concessione demaniale ex Art. 18. Tali programmi, dei quali è già evidente l'impatto positivo nell'anno in corso sui traffici e sull'occupazione, porteranno nei prossimi mesi, ad una crescita ulteriore del traffico portuale con un ulteriore impatto positivo sul lavoro diretto ed indiretto e sull'indotto logistico e ferroviario.

Le parti si danno atto che, presupposto essenziale per lo sviluppo di tali programmi, è il miglioramento del "clima" aziendale sotto il profilo della produttività del lavoro, della crescita professionale, dei comportamenti e della regolarità della disciplina, della comunicazione fra i vertici aziendali ed i lavoratori, delle relazioni sindacali".

A tal fine le parti tutte, lavoratori ed azienda, si impegnano ad azioni concrete, continue e quotidiane per migliorare i rapporti aziendali, le comunicazioni ed i comportamenti. Saranno create procedure interne per creare comunicazioni più fluide fra i dipendenti ed il management aziendale, anche con incontri periodici e riferendo all'Autorità di Sistema circa i risultati raggiunti e le iniziative adottate.

## - segue

---

Relativamente ai diversi punti in discussione l'Azienda ha confermato che "le attività dei supervisori, formatori abilitati ai sensi delle vigenti normative in materia, sono volte principalmente allo svolgimento di attività di formazione e di verifica delle abilitazioni raggiunte dai lavoratori sia diretti che indiretti (ALPT). A tal fine l'azienda conferma che per migliorare le attività formative rivolte al personale ALPT la formazione potrà essere svolta, in caso di indisponibilità dei formatori TMT, anche da formatori di ALPT individuati di comune accordo fra le aziende. In ogni caso l'esame di verifica ai fini del conseguimento dell'abilitazione richiesta sarà svolto dai supervisori abilitati. In via sperimentale, per il solo personale TMT, l'accordo sarà applicato dal 25/9 p.v. L'Autorità di Sistema Portuale si impegna a richiedere alla società PTS di adoperarsi per una soluzione adeguata relativamente al trasporto dei lavoratori dalle aree comuni del porto al terminal e viceversa. L'Azienda ha comunicato che, nei tempi tecnici necessari, provvederà a spostare lo spogliatoio presso il terminal con la predisposizione di spazi utili anche per il personale.

## Project Cargo via fiume da Rovigo – Venezia fino in Kuwait



VENEZIA – E' salpata dalle banchine del terminal Transped la nave Heavy Lift Panthera J: a bordo anche i 4 exchanger del peso di 130 tonnellate ciascuno, imbarcati direttamente dall'Interporto di Rovigo e giunti a Venezia su chiatta lungo il Canal Bianco. Si tratta del terzo lotto di spedizione di un'operazione senza precedenti iniziata già nel luglio scorso – che valorizza il collegamento fluviale tra interporto di Rovigo e scalo fluviale a favore del traffico dei project cargo (colli eccezionali).

Il Porto di Venezia ad oggi è infatti l'unico in Italia – sottolinea una nota dell'AdSP – a poter contare sulla modalità fluviale con chiatte di classe V e il servizio di trasferimento su chiatta fluviale dei colli eccezionali da Rovigo a Venezia. Il tutto viene eseguito da Fagioli Spa e da Tecnoservice, entrambi vettori operanti il servizio fluviale che collega già regolarmente Venezia a Mantova.

“Un'esclusiva, quella della modalità fluviale, che si è dimostrata fondamentale nel caso dei 4 mega exchanger, le cui caratteristiche dimensionali hanno fortemente determinato la scelta di impiegare la modalità fluviale per il loro trasporto da Rovigo a Venezia, permettendo di trasportare i colli eccezionali in totale stabilità e sicurezza” come spiega Paolo Zangrando di CTS Trasporti, operante a Venezia da anni 25 anni e fra le più avanzate nel settore dei servizi trasporto eccezionale, sollevamento e movimentazione industriale, che ha eseguito i trasporti e seguito le fasi di imbarco all'Interporto di Rovigo fino al trasbordo da Chiatta a nave oceanica a Marghera dei mega carichi per conto di Altius S.A – spedizioniere ed armatore spagnolo General Contractor dell'operazione, rappresentato in Italia da Alessandro Tomada.

“Questo è un esempio concreto di un sistema portuale e logistico che opera su scala regionale, una sinergia tra porto e Interporto che vogliamo continuare a valorizzare e che dimostra una piena ed efficace integrazione nella messa in opera di un servizio a sostegno di una filiera importantissima per il Porto di Venezia, che si estende anche oltre i confini regionali raggiungendo i mercati lombardi, quella dei colli eccezionali appunto” ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino.

La Panthera J si dirige ora a Shuaiba in Kuwait, una tra le oltre 50 destinazioni mondiali dei carichi eccezionali in partenza dal Porto di Venezia.

# Il Secolo XIX

---

IL SUMMIT SI È CONCLUSO SENZA UNA SOLUZIONE CONDIVISA

## E sul lavoro al terminal Rinfuse l' intesa è ancora un miraggio

GENOVA. Non si sblocca la situazione che riguarda il lavoro in banchina al terminal Rinfuse di Genova.

Ieri, a Palazzo San Giorgio, è andato a vuoto il tentativo di mediazione da parte dell' Authority tra i portuali della Pietro Chiesa e quelli della Compagnia Unica. Al summit hanno partecipato, oltre ai vertici dell' Autorità di sistema portuale, i consoli Antonio Benvenuti (Culmv) e Tirreno Bianchi (carbuné). «Incontro positivo ma non si è concluso nulla - ha detto Bianchi al termine del summit - tanto che chiederemo subito di attivare la cassa integrazione per i nostri lavoratori». «Spero che la situazione possa migliorare ha aggiunto Benvenuti - visto che al momento non si è trovata una soluzione».

Al terminal Rinfuse opera da sempre la Compagnia Pietro Chiesa i cui lavoratori sono inquadrati come articolo 16 (impresa portuale). I carbuné vogliono dall' Authority il permesso per lavorare anche sui traghetti che il gruppo Spinelli presto porterà in banchina, vista soprattutto l' assenza di rinfuse. La mossa non piace però alla Compagnia Unica che come articolo 17 (prestatore esclusivo di manodopera) ha la gestione dei contenitori e delle altre tipologie di merce - rinfuse escluse - che arrivano nel porto di Genova.

Secondo quanto ricostruito dal Secolo XIX/The MediTelegraph, i vertici dell' Authority avrebbero ipotizzato una divisione dei circa trenta portuali della Pietro Chiesa tra i terminalisti del porto, di fatto azzerando la storica compagnia genovese ma garantendo un futuro occupazionale ai lavoratori. La trattativa si sarebbe però arenata fin da subito, così come non avrebbero riscosso pieno consenso le altre due ipotesi messe sul tavolo per garantire un futuro ai carbuné: la concessione di un permesso temporaneo per uscire dal perimetro delle rinfuse oppure uno "smembramento" della Pietro Chiesa con una dozzina di lavoratori distaccati presso la Culmv e altrettanti alla società che gestisce il terminal. L' Authority, al termine del summit, ha riferito che «nei prossimi giorni saranno approfondite alcune soluzioni che potranno fornire una risposta occupazionale articolata».

## **Genova, sul terminal Rinfuse nessuna intesa tra Culmv e Pietro Chiesa**

Genova - L'incontro convocato questa mattina a Palazzo San Giorgio per trovare una soluzione al lavoro al terminal Rinfuse di Genova si è concluso con un nulla di fatto. Tra la compagnia Pietro Chiesa e la Culmv non è stata infatti trovata alcuna intesa, tanto che per carbuné è stata immediatamente attivata la richiesta di cassa integrazione per tutti i circa trenta portuali. Nel terminal Rinfuse opera da sempre la Compagnia Pietro Chiesa i cui lavoratori sono inquadrati come articolo 16 (impresa portuale). I carbuné vogliono dall'Authority il permesso per lavorare anche sui traghetti, vista l'assenza di rinfuse. La mossa non piace però alla Compagnia Unica che come articolo 17 (prestatore esclusivo di manodopera) ha la gestione dei contenitori e delle altre tipologie di merce - rinfuse escluse - che arrivano nel porto di Genova. La mediazione del presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, non ha fino ad ora avuto alcun effetto.

# The Medi Telegraph

---

## Genova, la tassa digitale fa arrabbiare i lombardi

Genova - Spedizionieri e autotrasportatori lombardi puntano il dito contro il porto di Genova. Nel mirino dell'associazione regionale di categoria - l'Alsea, realtà che rappresenta la quasi totalità delle imprese di spedizioni e dei corrieri della provincia di Milano, Lodi e Pavia - è finita la nuova "tassa informatica" che dal 1° agosto scorso obbliga tutti gli operatori a pagare 1,23 euro (Iva esclusa, se dovuta) su ogni carico in entrata e in uscita dallo scalo ligure. La tassa, che riguarda i traffici contenitori e quelli ro-ro e viene addebitata ai singoli caricatori, è stata introdotta dall'Authority di Genova e Savona per finanziare il sistema informatico E-Port, il software attraverso il quale viene gestita la merce movimentata in porto.

Ma secondo l'associazione lombarda il nuovo costo non sostituisce la tassa già pagata dagli operatori in bolla doganale per il mantenimento di E-Port. «Abbiamo chiesto all'Autorità portuale, tramite Fedespedi - tuona il presidente di Alsea, Betty Schiavoni - di evitare questo doppio costo sulle merci ma hanno risposto che per sei mesi esisterà un doppio pagamento e che dopo questo periodo di tempo si impegnano a rivedere la situazione». L'associazione degli spedizionieri milanesi contesta anche il fatto che la tariffa così come prevista sconti evidenti vizi di legittimità nel metodo e nel merito che la stessa Alsea si riserva di contestare in ogni sede.

Diverso l'umore delle aziende genovesi. «Questa nuova tassa consentirà di migliorare l'efficienza del porto e ne beneficeranno tutti gli operatori che si servono dello scalo ligure», dice il presidente di Spediporto Alessandro Pitto. «La nostra associazione - prosegue il numero uno degli spedizionieri genovesi - ha seguito con attenzione l'intera vicenda assieme all'Authority, Confindustria e Assagenti. Da quanto ci risulta il provvedimento, che è temporaneo, è stato approvato sia dall'Antitrust che dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Genova è il primo porto d'Italia in cui viene applicato questo nuovo costo, ma provvedimenti identici verranno adottati nei prossimi mesi anche dagli altri scali nazionali».

La piattaforma digitale contestata dagli spedizionieri lombardi - il cui costo di gestione si aggira intorno a 1,5 milioni di euro l'anno - produce una media di seimila file al semestre. E-Port viene utilizzato dagli operatori del porto, ma la gestione è stata affidata da Palazzo San Giorgio alla Piattaforma logistica nazionale-Uirnet, che a sua volta ha passato la gestione alla società Dxc.

# Il Secolo XIX

---

AUTHORITY SOTTO ACCUSA. PITTO (SPEDIPORTO): «FUNZIONERÀ COSÌ IN TUTTA ITALIA»

## Porto di Genova nel mirino dei lombardi

*L'Alsea: «Tassa digitale raddoppiata». Ma per i colleghi genovesi il caso non esiste*

GENOVA. Spedizionieri e autotrasportatori lombardi puntano il dito contro il porto di Genova. Nel mirino dell'associazione regionale di categoria - l'Alsea, realtà che rappresenta la quasi totalità delle imprese di spedizioni e dei corrieri della provincia di Milano, Lodi e Pavia - è finita la nuova "tassa informatica" che dal 1° agosto scorso obbliga tutti gli operatori a pagare 1,23 euro (Iva esclusa, se dovuta) su ogni carico in entrata e in uscita dallo scalo ligure. La tassa, che riguarda i traffici contenitori e quelli ro-ro e viene addebitata ai singoli caricatori, è stata introdotta dall'Authority di Genova e Savona per finanziare il sistema informatico E-Port, il software attraverso il quale viene gestita la merce movimentata in porto.

Ma secondo l'associazione lombarda il nuovo costo non sostituisce la tassa già pagata dagli operatori in bolla doganale per il mantenimento di E-Port. «Abbiamo chiesto all'Autorità portuale, tramite Fedespedi - tuona il presidente di Alsea, Betty Schiavoni - di evitare questo doppio costo sulle merci ma hanno risposto che per sei mesi esisterà un doppio pagamento e che dopo questo periodo di tempo si impegnano a rivedere la situazione».

L'associazione degli spedizionieri milanesi contesta anche il fatto che la tariffa così come prevista sconti evidenti vizi di legittimità nel metodo e nel merito che la stessa Alsea si riserva di contestare in ogni sede.

Diverso l'umore delle aziende genovesi. «Questa nuova tassa consentirà di migliorare l'efficienza del porto e ne beneficeranno tutti gli operatori che si servono dello scalo ligure», dice il presidente di Spediporto Alessandro Pitto. «La nostra associazione - prosegue il numero uno degli spedizionieri genovesi - ha seguito con attenzione l'intera vicenda assieme all'Authority, Confindustria e Assagenti. Da quanto ci risulta il provvedimento, che è temporaneo, è stato approvato sia dall'Antitrust che dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Genova è il primo porto d'Italia in cui viene applicato questo nuovo costo, ma provvedimenti identici verranno adottati nei prossimi mesi anche dagli altri scali nazionali».

La piattaforma digitale contestata dagli spedizionieri lombardi - il cui costo di gestione si aggira intorno a 1,5 milioni di euro l'anno produce una media di seimila file al semestre. E-Port viene utilizzato dagli

operatori del porto, ma la gestione è stata affidata da Palazzo San Giorgio alla Piattaforma logistica nazionale-Uirnet, che a sua volta ha passato la gestione alla società Dxc.

TIRRENO BIANCHI

## Assomarinas anche quest'anno convoca i suoi soci al Salone Nautico di Genova per l'Assemblea

Il 22 settembre alle 15.00, nell'ambito del **Salone Nautico di Genova** subito dopo la IV Conferenza Nazionale sul turismo costiero e marittimo organizzata da Ucina e Federturismo, si terrà presso la Sala del Consiglio di Ucina nel Padiglione Blu della Fiera l'Assemblea di Assomarinas.

Tra i principali temi si discuterà dell'esito dell'appello alle istituzioni nazionali per la risoluzione normativa del contenzioso sui canoni demaniali retroattivi o, in alternativa, dell'auspicato rinvio della questione alla Corte di Giustizia Europea. Al centro del dibattito sulle azioni in corso e su quelle da intraprendere vi saranno anche le evoluzioni applicative delle normative nazionali e regionali sui "marina resort", l'esito dell'indagine congiunturale sull'andamento economico dei porti turistici e sul numero di strutture per la nautica in costruzione, i lavori parlamentari sulla legge delega di riforma del demanio di interesse turistico-ricreativo, le attività ministeriali di aggiornamento del codice della nautica, gli effetti della nuova normativa sui dragaggi, i nuovi programmi di armonizzazione normativa per il settore sviluppati dalla Commissione Europea e le attività di coordinamento internazionale di Icomia.

## Assomarinas convoca assemblea al Salone Nautico di Genova

Assomarinas convoca assemblea al Salone Nautico di Genova  
Assomarinas convoca assemblea al Salone Nautico di Genova  
12 settembre 2017, 12:47 Associazioni È stata convocata il 22 settembre alle 15, nell'ambito del Salone Nautico di Genova, subito dopo la IV Conferenza nazionale sul turismo costiero e marittimo organizzata da Ucina e Federturismo, l'Assemblea di Assomarinas che si terrà presso la Sala del Consiglio di Ucina nel Padiglione Blu della Fiera. Tra i principali temi si discuterà dell'esito dell'appello alle istituzioni nazionali per la risoluzione normativa del contenzioso sui canoni demaniali retroattivi o, in alternativa, dell'auspicato rinvio della questione alla Corte di Giustizia Europea. Al centro del dibattito sulle azioni in corso e su quelle da intraprendere vi saranno anche le evoluzioni applicative delle normative nazionali e regionali sui "marina resort", l'esito dell'indagine congiunturale sull'andamento economico dei porti turistici e sul numero di strutture per la nautica in costruzione, i lavori parlamentari sulla legge delega di riforma del demanio di interesse turistico-ricreativo, le attività ministeriali di aggiornamento del codice della nautica, gli effetti della nuova normativa sui dragaggi, i nuovi programmi di armonizzazione normativa per il settore sviluppati dalla Commissione Europea e le attività di coordinamento internazionale di Icomia.

## Ancona: Authority in visita ai vertici aeronavali

### **I Saluti del presidente Giampieri e del segretario generale Paroli al tenente colonnello Stefano Cavallo che subentra al tenente colonnello Dell'Anno alla guida della Stazione navale della Guardia di Finanza**

**ANCONA** - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, e il segretario generale dell'Adsp, Matteo Paroli, hanno ricevuto in visita i vertici del Roan–Reparto aeronavale della Guardia di Finanza d'istanza al porto di Ancona, in fase di avviamento. Il tenente colonnello Stefano Cavallo subentra nel ruolo di comandante della Stazione navale di Ancona al tenente colonnello Giovanni Dell'Anno, che andrà a dirigere il Retla–Reparto tecnico logistico amministrativo navale di Formia (Lt).

Il confronto, incentrato sulle tematiche che riguardano il porto dorico, è stato l'occasione per ringraziare il tenente colonnello Dell'Anno per il suo impegno ad Ancona augurandogli un buon lavoro per il nuovo incarico e per dare il benvenuto al tenente colonnello Cavallo con la disponibilità alla completa collaborazione istituzionale.

## Porto di Ancona: i vertici del reparto aeronavale visitano l'Autorità di Sistema

(FERPRESS) – Ancona, 13 SET – Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, e il segretario generale dell'Adsp, Matteo Paroli, hanno ricevuto in visita i vertici del Roan–Reparto aeronavale della Guardia di Finanza d'istanza al porto di Ancona, in fase di avvicendamento.

Il tenente colonnello Stefano Cavallo subentra nel ruolo di comandante della Stazione navale di Ancona al tenente colonnello Giovanni Dell'Anno, che andrà a dirigere il Retla–Reparto tecnico logistico amministrativo navale di Formia (Lt).

Il confronto, incentrato sulle tematiche che riguardano il porto dorico, è stato l'occasione per ringraziare il tenente colonnello Dell'Anno per il suo impegno ad Ancona augurandogli un buon lavoro per il nuovo incarico e per dare il benvenuto al tenente colonnello Cavallo con la disponibilità alla completa collaborazione istituzionale.

## L'Informatore Navale

---

Livorno: Rinviata la ripresa del Comitato di Gestione Corsini, “Una tragedia incredibile, siamo vicini alle vittime”



Livorno, 12 settembre 2017 – Avrebbe dovuto riprendere oggi la riunione del Comitato di Gestione sospesa il 4 settembre scorso. Ma il rispetto per le vittime e le persone coinvolte nella tragica alluvione che domenica scorsa ha piegato Livorno “viene prima di ogni altra cosa”. Così il presidente Corsini ha deciso di rinviare la riunione dell’Organo collegiale di Palazzo Rosciano: “Quella che ha colpito la nostra città è una tragedia – ha detto il numero uno della Port Authority Livorno-Piombino – siamo vicini al Sindaco, alle famiglie delle vittime e a coloro che hanno subito disagi. L’Autorità di Sistema vuole fare la propria parte e dare un contributo fattivo partecipando alla raccolta fondi promossa dalla campagna di sensibilizzazione “AiutiAmoLi”. È il minimo che possiamo fare: i livornesi hanno un gran cuore, lo dico come presidente di un Ente che vuole essere sempre più vicino alla città. Come uomo mi stringo idealmente in un abbraccio commosso a tutto il popolo livornese”.

## “Governance” livornese e riflessioni



*Dall'avvocato Giorgio Gionfriddo, già segretario generale dell'AP labronica, riceviamo il seguente interessante commento su TAR e governance a Livorno.*

LIVORNO – Il recente decreto del presidente del TAR Toscana pubblicato il 1° settembre sull'istanza del sindaco del Comune di Livorno di partecipare alla seduta del Comitato di gestione dell'AdSP induce a qualche riflessione che, per quanto possa apparire normale, merita una considerazione opportuna.

Il decreto, per sua stessa natura succintamente motivato, contiene alcuni spunti in materia di partecipazione agli organi collegiali da parte dei soggetti che ne fanno parte.

E' noto infatti che il collegio è l'organismo il cui titolare non è la persona fisica, ma una pluralità di persone che concorrono all'attività di competenza per la formazione di atti unitari da attribuire al collegio stesso in quanto tale e non ai singoli soggetti membri.

La giurisprudenza tradizionale – ed ormai consolidata – in tema di partecipazione alle decisioni dell'organo, ha elaborato, come noto agli operatori del settore, i concetti di “collegio perfetto” ed “imperfetto”.

Brevemente, organo perfetto è quello che esige la partecipazione di tutti i componenti, nessuno escluso, alle decisioni (unitarie) del soggetto collettivo per la validità delle deliberazioni assunte, mentre organo collegiale imperfetto è quello che non richiede tale totalitaria presenza per la legittimità degli atti adottati.

## - segue

---

L'esempio più macroscopico di organo collegiale imperfetto è il parlamento, ove, come risaputo, non è necessaria la partecipazione di tutti i deputati per la validità degli atti normativi approvati (talché si potrebbe dire che l'imperfezione spesso assume le vesti della... "patologia").

In assenza di specifiche disposizioni positive di legge, i giudici, nel tempo, hanno ravvisato i caratteri distintivi dell'organo collegiale perfetto allorché sia statutariamente stabilita o la previsione di membri supplenti oltre ai titolari della carica di componente l'organo collegiale in modo tale che l'assenza eventuale di taluno di questi ultimi non infici la continuità dello svolgimento delle funzioni, ovvero il possesso di specifiche diverse professionalità ed esperienze in capo a ciascuno dei componenti dell'organo, affinché la decisione finale del collegio scaturisca dall'apporto e dal contributo di ogni componente (vedi ad esempio, le commissioni di gara pubblica, ove l'aggiudicazione finale deriva, per i requisiti stabiliti nel bando, da valutazioni squisitamente tecniche, amministrative e legali).

Dunque, a me pare, dopo questo necessario "excursus", che per la tempestiva decisione del TAR Toscana del primo settembre che ha aperto le porte al sindaco Nogarini della seduta del 4 settembre successivo del Comitato di gestione dell'AdSP, si possano proporre due considerazioni.

La prima: è indubitabile che l'organo collegiale "Comitato di gestione" (come ogni altro organismo collegiale) non possa legittimamente operare se non sia costituito mediante la formale nomina di tutti i suoi componenti. E qui sarebbe interessante conoscere le basi sulle quali il vigilante ministero ha ritenuto possibile la convocazione del Comitato stesso senza la accettata designazione di un suo componente.

Ulteriormente, potrebbe formularsi la tesi che la decisione del TAR abbia introdotto un nuovo criterio, oltre i due sopra cennati, per l'individuazione del collegio "perfetto". Infatti, si legge nel decreto: "Ritenuto altresì, nel bilanciamento degli opposti interessi coinvolti, la misura cautelare provvisoria richiesta a tutela dell'interesse della comunità livornese ad esser rappresentata nel predetto Comitato possa esser accolta, senza apprezzabile pregiudizio per l'Autorità Portuale...."

## - segue

---

Non si entra nella "vexata quaestio" se il Comitato gestione debba esser "per spirito di legge" necessariamente composto da tecnici designati, con esclusione di ogni componente di origine politica, per la quale, peraltro è previsto (se ce la farà) il decreto "correttivo" della riforma portuale che, sull'argomento, disciplinerà la materia, con rispetto parlando, quando "i buoi sono già scappati dalla stalla", poiché già serenamente partecipano in alcuni comitati titolari di cariche politiche appartenenti ai maggiori partiti dell'arco costituzionale.

Il dato essenziale della decisione del TAR è il fatto che la rappresentatività di ciascuna entità territoriale, oltre al presidente dell'AdSP debba necessariamente e comunque essere assicurata, e cioè la partecipazione della Regione e dei Comuni già sedi di sopprese A.P. (un discorso a parte meriterebbe l'Autorità Marittima, per la quale è previsto diritto di voto nelle "materie di competenza").

Quindi, in forza di tale orientamento, che riconosce necessità di "tutela degli interessi della comunità livornese" per il TAR Toscana il Comitato di gestione potrebbe rientrare a pieno diritto nella categoria dei collegi perfetti, in qualche modo introducendo, come sopra detto, un nuovo criterio di individuazione di tali organi, per i quali è stabilita la partecipazione di tutti i soggetti nominati per la legittimità delle deliberazioni assunte.

Per altro verso, si potrebbe aggiungere che, al contrario, se si considerasse il Comitato di gestione quale collegio imperfetto, che può deliberare con la presenza di una parte soltanto dei membri, dovrebbe essere preventivamente stabilito il c.d. "quorum strutturale", meglio conosciuto come quorum legale, al raggiungimento del quale, si otterrebbe la validità delle deliberazioni assunte (a maggioranza). Ma quale quorum può esser fissato per la validità delle riunioni di un soggetto, per lo più, composto da sole quattro persone? Quale è il senso, ad esempio di un quorum di presenze fissato per la metà più uno di un organismo di quattro persone (o anche di cinque)? Quale la successiva maggioranza dei voti (c.d. "quorum funzionale" – ad esempio la metà più uno sul limite del quorum legale)? E ciò anche se si attribuisca, come per legge, la prevalenza del voto del Presidente in caso di parità. Con maggioranza così ridotta, ci si chiede quale rispetto può essere assicurato al criterio di rappresentatività. In fondo si tratta solo di riunire quattro/cinque persone designate e non una numerosa pluralità.

## - segue

---

Ritengo che questo aspetto non sia stato trascurato nel deliberando nuovo regolamento di funzionamento dell'organo, per il quale sono stati avviati i lavori di valutazione (con qualche emendamento proposto dal sindaco), ma non conclusi, per sospensione della seduta per precedenti "impegni istituzionali già assunti da parte di alcuni dei componenti". Quest'ultimo punto, quello del rinvio della riunione, mi propone un'altra riflessione, sempre con riguardo al decreto del TAR. Quest'ultimo, in proposito, così recita: "P.Q.M. Accoglie l'istanza e, per l'effetto, dispone l'ammissione con riserva dell'ingegner (n.d.r.: titolo professionale posto a caso?) Filippo Nogarin .... alla seduta del Comitato di gestione fissata per la data sopra indicata (e cioè 4 settembre 2017, indicata nell'ultima premessa)".

E' prassi che l'o.d.g. di una seduta venga dimensionato per il completamento della discussione degli argomenti nell'ambito di una giornata. Se ciò non avvenisse, pare comunque abbastanza accettabile che con il termine seduta non si intenda indicare solamente la data dello specifico giorno nella quale è stata convocata la riunione, per cui, in questa negata ipotesi, sarebbe stata inibita la partecipazione del sindaco alle successive riunioni di prosecuzione della seduta, purché naturalmente si persegua lo stesso ordine del giorno stabilito nell'atto di convocazione.

Tuttavia, ragioni di opportunità amministrativa, oltre che di ragionevolezza e tempestività dell'azione, sempre amministrativa, dovrebbero indurre non ad un rinvio (con data prevista o no) prolungato nel tempo, bensì ad una prosecuzione dei lavori in stretta correlazione e stesso contesto temporale con la data di convocazione del 4 settembre. Ciò anche per mantenere la più aderente possibile osservanza alla decisione del TAR, cui ogni amministrazione è tenuta, con obbligo di ottemperanza, indipendentemente da ogni valutazione di convenienza.

Si vorrebbe attendere la pubblicazione della decisione della Camera di consiglio del TAR, annunciata per il 20 settembre per ragionare del suo regolamento di funzionamento (...e del nuovo segretario generale)? Cosa ne pensa il Governatore Rossi per il quale l'imperativo prioritario è "accelerare al massimo" e non solo, credo, per l'avvio delle procedure di appalto della nuova Darsena Europa?

**Giorgio Gionfriddo**

## Capitanerie e i messaggi del grande capo



Vincenzo Melone

*LIVORNO – La cerimonia del passaggio di consegne al comando della direzione marittima della Toscana, nella suggestione del cerimoniale militare che sempre fa spettacolo tra il mulinar delle sciabole d'ordinanza e le musiche marziali, è stata questa volta occasione anche di alcuni messaggi. Più o meno trasversali, ma facili da interpretare anche dai meno maliziosi.*

*Il primo messaggio, se così può essere definito, è arrivato nel discorso ufficiale del comandante del Corpo delle Capitanerie, ammiraglio ispettore capo Vincenzo Melone. Parlando della Riforma Portuale, che ovviamente ha apprezzato come grande occasione per la logistica nazionale ed europea, Melone ha però sottolineato con forza il ruolo delle Capitanerie nella "governance" dei sistemi porto. Ruolo alla pari tra Autorità marittima (Capitanerie) e Autorità di sistema portuale, "che devono collaborare strettamente", con eguali dignità e (sottinteso?) poteri. Un sasso in piccionaia sulla comune interpretazione della Riforma, dove nei comitati di gestione le Capitanerie sembrerebbero subordinate, ammesse a decidere solo su security & safety. Melone ha citato addirittura i matrimoni: così tra Autorità portuale e marittima dev'essere, strettamente collaborativi e alla pari.*

*Potrebbe arrivare un ripensamento in merito? C'è chi, durante la cerimonia, malignava che i "correttivi" vengono più che altro per eliminare errori nel testo di un anno fa: errori politici (la indeterminatezza in merito a sindaci e altre cariche istituzionali nei comitati di gestione) ed errori tecnico-burocratici, come l'aver chiamato nel testo le Autorità portuali sic & simpliciter invece che Autorità di sistema.*

## - segue

---

*Sembra un dettaglio, ma a quanto pare ha ingenerato tra i legulei abbondanti occasioni per contestare. Una parentesi: è stato anche ricordato da un rappresentante del Senato presente, che i tempi per il "correttivo" alla Riforma erano ormai strettissimi: è la legge stessa ad aver stabilito che si può intervenire entro un anno: E l'anno sta per scadere. Il consiglio dei ministri ha deciso. Ma il parlamento, dove ora va il testo, è tutt'altra faccenda.*

\*

*Secondo messaggio (ma forse ce ne sono stati anche altri che noi non abbiamo recepito, ci scusino i lettori): nel lungo elenco dei ringraziamenti (e dei ringraziati) letto dall'ammiraglio uscente dal comando, Vincenzo Di Marco, le parole dedicate al sindaco di Livorno Filippo Nogarin sono state particolarmente calorose, "un affettuoso saluto" è la dizione esatta. Per il presidente dell'AdSP Stefano Corsini il ringraziamento è stato assai meno caldo: "all'amico Corsini". Sofismi? Può darsi. Su alcune scelte (Provinciali?) si sa che l'ammiraglio ingegner Di Marco era più sulla linea dell'ingegner Nogarin che dell'ingegner Corsini. Tre ingegneri insieme, dice un vecchio proverbio, disastro in vista. Solo una battuta, ma a volte c'azzecca. Sta adesso al successore ammiraglio Tàrzia (che per fortuna non è ingegnere anche lui...) decidere quale linea assumere. E gli sarà certo d'aiuto essere livornese e conoscere a fondo – essendo stato anche comandante in seconda della Capitaneria – tutta la reale articolazione del potere e dei poteri in questo porto così complicato ma anche così vitale nelle aspirazioni e nelle passioni.*

**Antonio Fulvi**

## Confindustria - Ricci: Cordoglio e vicinanza a Livorno

**Il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Alberto Ricci:  
"Profondo cordoglio per le vittime e la nostra vicinanza a Livorno e ai  
suoi cittadini per la tragedia che ha colpito la nostra città e il nostro  
territorio"**

LIVORNO- Confindustria Livorno Massa Carrara è scesa in campo, a fianco delle Aziende associate, coordinando le attività di ricognizione dei danni subiti dalle attività economiche e produttive.

L'associazione rende note le dichiarazioni del presidente, Alberto Ricci: *"Invitiamo le Aziende Associate a segnalare la tipologia delle strutture e degli impianti danneggiati all'indirizzo di posta elettronica appositamente predisposto: [dannialluvione@confindustrialivornomassacarrara.it](mailto:dannialluvione@confindustrialivornomassacarrara.it). L'Associazione provvederà a coordinare le segnalazioni ed a trasmettere alle Aziende la modulistica, appena perverrà dalle Autorità competenti. Le Aziende sono invitate a segnalare anche eventuali interruzioni delle forniture (idriche / gas / energia elettrica). I nostri uffici restano in ogni caso a disposizione per il supporto e le informazioni necessarie.*

*E' urgente che Governo e Regione procedano al riconoscimento dello stato di calamità per la provincia di Livorno, affinché si possano dare quanto prima risposte concrete alle esigenze di un'area strategica per l'intera economia toscana.*

*Confidiamo in un supporto trasversale nei confronti di tutte le Imprese danneggiate, che comprenda agevolazioni finanziarie e misure concrete di cui possano avvalersi, fin da subito, sia le Micro, Piccole, Medie Imprese sia le Grandi Imprese livornesi, costrette ad interrompere la produzione. Per affrontare l'emergenza è necessario che Istituzioni e Imprese lavorino insieme e Confindustria si mette a completa disposizione per un aiuto concreto affinché l'attività produttiva riparta celermente".*

## Corsini e Ricci «la nostra vicinanza alla città di Livorno»

LIVORNO - La riunione del Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale sospesa il 4 Settembre scorso, avrebbe dovuto riprendere ieri, ma il rispetto per le vittime e le persone coinvolte nella tragica alluvione che domenica scorsa ha piegato Livorno «viene prima di  
(continua a pagina 2)

si mette a completa disposizione per un aiuto concreto affinché l'attività produttiva riparta celermente» ha concluso Ricci.

## Corsini e Ricci

ogni altra cosa». Così il presidente Corsini ha deciso di rinviare la riunione dell'Organo collegiale di Palazzo Rosciano:

«Quella che ha colpito la nostra città è una tragedia - ha detto il numero uno della Port Authority Livorno-Piombino - siamo vicini al sindaco, alle famiglie delle vittime e a coloro che hanno subito disagi. L'Autorità di Sistema vuole fare la propria parte e dare un contributo futuro partecipando alla raccolta fondi promossa dalla campagna di sensibilizzazione "AiutiArnoL". È il minimo che possiamo fare: i livornesi hanno un gran cuore, lo dico come presidente di un Ente che vuole essere sempre più vicino alla città. Come uomo mi stringo idealmente in un abbraccio commosso a tutto il popolo livornese».

Anche il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Alberto Ricci ha voluto esprimere «prima di tutto profondo cordoglio per le vittime e la nostra vicinanza a Livorno e ai suoi cittadini per la tragedia che ha colpito la nostra città e il nostro territorio».

Confindustria Livorno Massa Carrara è scesa in campo, a fianco delle aziende associate, coordinando le attività di ricognizione dei danni subiti dalle attività economiche e produttive. «Invitiamo le aziende associate - ha continuato - a segnalare la tipologia delle strutture e degli impianti danneggiati all'indirizzo di posta elettronica appositamente predisposto: dannialluvione@confindustria.livorno-massacarrara.it.

L'Associazione provvederà a coordinare le segnalazioni ed a trasmettere alle aziende la modulistica, appena perverrà dalle Autorità competenti. Le aziende sono invitate a segnalare anche eventuali interruzioni delle forniture (idriche / gas / energia elettrica). I nostri uffici restano in ogni caso a disposizione per il supporto e le informazioni necessarie». «È urgente che Governo e Regione procedano al riconoscimento dello stato di calamità per la provincia di Livorno. Confidiamo in un supporto trasversale nei confronti di tutte le imprese danneggiate, che comprenda agevolazioni finanziarie e misure concrete. Per affrontare l'emergenza è necessario che Istituzioni e imprese lavorino insieme e Confindustria

## L'APOCALISSE



**TOMMASO FATTORI**  
I LIVORNESI SE NON CI FOSSERO  
BISOGNEREBBE INVENTARLI  
FORZA SIAMO CON VOI



**MARCO FILIPPI**  
SERVONO SOLUZIONI  
NON E' IL MOMENTO DELLA CACCIA  
ALLE RESPONSABILITÀ



**ANTONIO MAZZEO (PD)**  
GOVERNO E REGIONE LAVORINO  
INSIEME, COME STANNO  
FACENDO IN QUESTE ORE



**LORENZO CHERUBINI**  
UN ABBRACCIO AI LIVORNESI  
CHE SI TROVANO AD AFFRONTARE  
QUESTE GIORNATE DIFFICILI



## Minaccia idrocarburi: corsa contro il tempo

**RISCHIO** disastro ambientale: è il nuovo, più subdolo, fronte dell'emergenza. Che se non affrontato con le adeguate contromisure rischia di trasformarsi in emergenza a lungo termine. Ed è stato questo uno dei punti all'ordine del giorno trattati ieri dal Centro di coordinamento della Protezione Civile presieduto dal Prefetto di Livorno ed alla presenza del governatore Enrico Rossi. Qui i tecnici di Arpat fanno affinato quello che al vuol scongiurare il venti il crollo della ambientale dell'apocalisse del 9 settembre. A preoccupare è soprattutto lo sversamento nelle acque superficiali di acque contaminate da idrocarburi, fuoriuscite dal perimetro della raffineria Eni di Sesto e più in generale sulla situazione in raffineria a seguito del nubifragio. L'Agenzia ha riferito che, in collaborazione con la Capitaneria, che per prima ha rilevato la presenza di idrocarburi nelle acque portuali, lunedì 11 ha effettuato un'ispezione presso il Fosso della Botticina in corrispondenza con l'intersezione di via Enriques nella quale si riversavano acque contaminate da idrocarburi dal Fosso del Caposirone, provenien-



**IDROVORE** Alcuni dei macchinari utilizzati per aspirare l'acqua che ha sommerso la zona industriale a nord della città

te dal perimetro sud dello stabilimento. «La Capitaneria - spiega una nota di Arpat - in collaborazione con l'Agenzia, ha attivato le squadre di tecnici della Capitaneria che ha provveduto a posizionare delle panne assorbenti in corrispondenza dell'intersezione con via Enriques e più a valle, prima della confluenza nel Canale Industriale, e ad aspirare il materiale idrocarburico in superficie. Una lotta contro il tempo. L'attività di bonifica che è andata

avanti per tutta la giornata di lunedì 11 settembre, e anche ieri, mentre nell'epicentro del disastro, al Tre Ponti, ancora si cercavano i resti dell'ultimo disperso. Un'altra lotta contro il tempo. Dal sopra luogo svolto da Arpat nella mattina di martedì la situazione del Fosso della Botticina risulta migliorata. Merito anche del libeccio che ha rallentato il deflusso a mare, giocando a favore della task force anti-inquinamento. «Lo sbarramento prodotto dalle

panne anti-idrocarburi all'altezza di via Enriques - spiega Arpat - ha consentito di contenere le sostanze. La direzione della raffineria assicura che non ci siano sorgenti attive di contaminazione (sversamenti da serbatoi e tubazioni), ma che le acque unitamente da idrocarburi fuoriuscite dalla raffineria provenivano dalla rete delle acque fognarie dello stabilimento portate in superficie

**DIFFIDA AD ENI**  
La Prefettura ha chiesto un piano dettagliato di bonifica entro questa mattina ad Eni

dalle abbondanti precipitazioni. Il Prefetto ha quindi richiesto alla direzione dello stabilimento di presentare entro questa mattina, un piano di dettaglio delle azioni necessarie per la gestione delle acque contaminate, la quantificazione dei volumi in gioco, della capacità di aspirazione e stoccaggio, dei tempi di trattamento e di attuazione degli interventi, fino al ripristino della funzionalità degli impianti.

Paola Zerboni

**“ La parola alla gente**



**SILVIA DOZIO**  
Residente

Sono anni che conviviamo con la paura di non sapere che cosa respiriamo. Nel periodo estivo non possiamo tenere le finestre aperte, perché l'odore è così forte, che non riusciamo neanche a dormire



**DANIELE ORILOTTI**  
Praticante

Da Arpat abbiamo avuto delle risposte ma non sono esaustive ed è per questo che abbiamo deciso di rivolgerci alla Procura. E' inaccettabile che non vengano informati i cittadini sui rischi per la salute

## Aperta a Napoli nuova sede di A.L.I.S.



Guido Grimaldi

NAPOLI – E' stata inaugurata a Napoli la nuova sede di A.L.I.S., al numero 62 di via Depretis in pieno centro cittadino. A meno di un anno dalla sua fondazione, sbarca dunque nel capoluogo partenopeo l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che conta oltre 1.200 aziende associate tra autotrasportatori, aziende armatoriali e ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri di tutta Italia, per un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80.000 mezzi con 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

“La nuova sede di Napoli affiancherà l'attività della sede associativa di Roma e degli altri uffici già operativi in tutta Italia – ha dichiarato Guido Grimaldi, presidente di A.L.I.S. – per interpretare le istanze degli imprenditori e fornire reale supporto ai nostri associati, è fondamentale essere presenti concretamente sul territorio: da qui la scelta di una sede operativa nella città di Napoli, il fulcro del Mezzogiorno d'Italia, che è per posizione geografica e per sua stessa vocazione una grande piattaforma logistica al centro del Mar Mediterraneo. A un serio rilancio del Mezzogiorno d'Italia A.L.I.S. intende contribuire in maniera attiva, promuovendo lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario e marittimo con collegamenti efficienti tra il Sud e il Nord della Penisola”.

L'inaugurazione di Napoli è stata inoltre l'occasione per annunciare che la sede di A.L.I.S. Napoli è di conseguenza anche una sede CONFALIS: una nuova Confederazione, nata dalla partnership tra A.L.I.S. e la Federazione Imprese, che conta già oggi oltre 30.000 imprese associate, per un totale di 300.000 addetti e 200 sedi dislocate su tutto il territorio nazionale.

L'obiettivo di CONFALIS è quello di promuovere ulteriormente la necessità di fare sistema, anche tra chi opera in settori differenti. Della Confederazione possono infatti entrare a far parte tutte le imprese italiane, indipendentemente dal loro settore di business.

“Abbiamo voluto dar vita a un'organizzazione al servizio delle aziende italiane – ha concluso Guido Grimaldi – CONFALIS è infatti una confederazione in grado di assistere concretamente le imprese, che rappresentano il vero tessuto economico del nostro paese, nelle sfide che devono affrontare ogni giorno per essere competitive anche in un mercato globalizzato e con l'obiettivo di creare un sistema ed una rete per dare valore aggiunto a tutti gli associati.”

**MEZZOGIORNO** Dopo anni di cattedrali nel deserto e fondi a pioggia si tenta un nuovo approccio che ha dato risultati in Polonia: condizioni agevolate per investimenti e sviluppo in territori limitati

## Zone economiche speciali, l'ultima occasione per il Sud

» PIETRO SPIRITO \*

**D**opo gli ultimi decenni nei quali le misure di intervento per il Mezzogiorno erano state bandite dal vocabolario della politica economica italiana, finalmente si assiste a una rinnovata attenzione alla questione meridionale. Il 12 agosto è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il decreto legge 91, con disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito in legge il 3 agosto. Tra gli interventi previsti, sono state istituite le zone economiche speciali (Zes). Per Zes si intende una zona geograficamente limitata e chiaramente identificata, nella quale le aziende già operative, e quelle che si insedieranno, potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo.

**IVANTAGGI** si traducono in benefici fiscali e in semplificazioni amministrative: il credito d'imposta viene elevato fino a 50 milioni di euro per ciascun investimento nelle Zes, mentre si punta su procedure semplificate e adempimenti basati su criteri derogatori, fissati con decreto del presidente del Consiglio, su proposta del ministro della Coesione territoriale e il Mezzogiorno. Entro 60 giorni dalla pubblicazione della legge in *Gazzetta*, saranno fissate modalità e criteri per l'istituzione delle Zes. Poi, con successivi provvedimenti di governo, saranno istituite le singole zone.

Le Regioni Campania e Calabria si sono già candidate a essere i primi luoghi per le Zes, avendo approvato provvedimenti di giunta che definiscono criteri per la costituzione delle aree nelle

quali saranno operativi i meccanismi di agevolazione. I porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro saranno i baricentri di questa innovazione.

Dopo la crisi iniziata nel 2007, il divario territoriale nel nostro Paese si è dilatato. Solo di recente cominciano ad emergere, in alcune aree del Mezzogiorno, segnali di inversione di tendenza, che vanno incoraggiati e rafforzati. Serve una accelerazione che non può essere data solo dalle forze endogene del mercato. Va rinnovata la cassetta degli attrezzi della politica economica.

**LE ZES SI SONO AFFERMATE** nel mondo come laboratori per l'attrazione degli investimenti e incubatori di innovazione, capaci di promuovere sviluppo produttivo e occupazionale. Oggi esistono nel mondo oltre 4.500 zone economiche speciali, istituite in 135 nazioni, che contribuiscono al mantenimento di circa 70 milioni di posti di lavoro. Nella sola Unione europea esistono formalmente 16 Zes operative, di cui 14 in Polonia. L'esperienza polacca mostra risultati interessanti: sono stati creati oltre 287.000 nuovi posti di lavoro tra 2005 e 2015, con attrazione di investimenti pari a 170 miliardi di euro (l'Italia è il quinto investitore nelle Zes polacche). Nelle aree in cui è stata istituita una Zes, la disoccupazione è inferiore del 2-3%, e il Pil più alto del 7-8% rispetto alla media delle altre aree. Visti i risultati, il governo polacco ha deciso di prorogare gli effetti temporali delle Zes fino al 2016, invece che al 2020.

Nella individuazione del perimetro delle Zes, il governo italiano ha scelto il criterio in base al quale l'area, anche non territorialmente adiacente, deve presentare un nesso economico-fun-

zionale che comprenda almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti.

Il legame tra attrazione degli investimenti produttivi e adeguatezza logistica costituisce una delle chiavi di volta per l'efficacia delle politiche industriali e per il recupero di competitività dei territori. Non contano più solo lavoro e capitali per generare produttività, ma anche competenze e connessioni. Serve anche la capacità di far crescere la dimensione delle imprese e di puntare sui settori a elevato contenuto tecnologico, per modificare la traiettoria di una specializzazione manifatturiera ancora concentrata sui settori maturi.

**CON LE ZES SI APRE** una nuova stagione per le politiche di sviluppo nel Mezzogiorno. Né incentivi a pioggia, né intervento diretto dello Stato nell'economia. Le forze produttive potranno contare una cornice di maggiore competitività determinata da strumenti di semplificazione, crediti di imposta adeguati per la realizzazione di investimenti, contiguità ad aree già dotate di infrastrutture e di servizi per la logistica.

Quando saranno adottati dal governo i provvedimenti attuativi del decreto 91, la palla passerà al tessuto economico e sociale del Mezzogiorno, che dovrà dimostrare di essere pronto all'appuntamento dell'innovazione.

Se vogliamo lavorare perché l'Italia superi la grave crisi industriale e sociale dell'ultimo decennio, una delle chiavi attraverso le quali è possibile riaprire la porta dello sviluppo è l'attivazione di una nuova politica economica: le zone economiche speciali possono essere uno strumento efficace in questa direzione.

\* presidente della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale

- segue

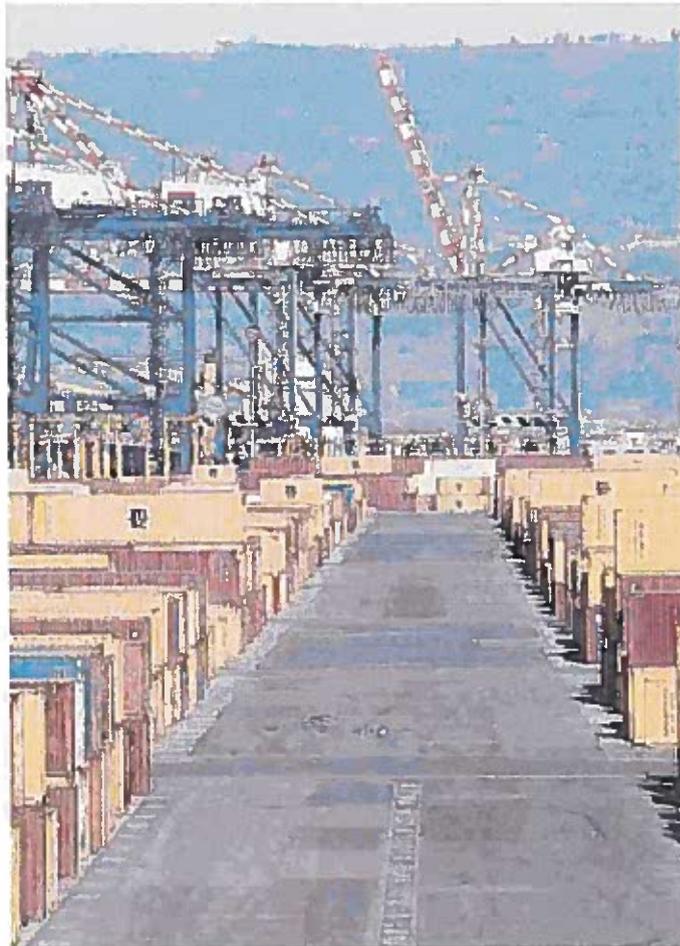


**La scheda**

▪ **ZES**

Il decreto Sud, convertito in legge a inizio agosto, ha introdotto le Zone economiche speciali (Zes). Sono un'evoluzione delle zone franche in ambito doganale e hanno l'obiettivo di attrarre gli investitori. Le Zes sono state oggetto di una lunga trattativa con Bruxelles per valutare criteri e benefici per queste aree circoscritte e con una particolare vocazione produttiva e di apertura ai mercati internazionali

.....



**Suodo** Il porto di Gioia Tauro (Reggio Calabria) con navi e container *Ansa*

**Classe dirigente**

Altrove funzionano, qui bisogna capire se c'è un tessuto sociale in grado di favorire l'innovazione

.....

## Porti: Deiana, sede Authority ininfluente, farà la spola

Nessuna deportazione, assicura. E Arbatax entra nel circuito



(ANSA) - CAGLIARI, 12 SET - "La sede legale dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna è il luogo dove si ricevono raccomandate e notifiche: l'importante è avere dei posti dove lavorare. Io ad esempio sto continuamente facendo il giro dei porti". È la risposta di Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale, alle polemiche sulla nuova sede dell'Authority, individuata nel capoluogo sardo, che accorpa Cagliari e Olbia e aggrega tutti gli scali dell'isola.

"Ereditiamo una situazione variegata, ora l'importante è creare una struttura unica per evitare doppiopioni - ha spiegato - Anche con un'unica pianta organica. Ma senza 'deportare' nessuno, con ragionevolezza e buon senso". Anche Arbatax pronto a entrare nel nuovo organismo. "È un porto regionale e non poteva rientrare nell'Autorità al momento della emanazione della legge istitutiva - ha sottolineato Deiana - Nei giorni scorsi c'è stato un correttivo. E ora, d'accordo con la Regione, Arbatax si può unire agli altri scali".

Le nuove sfide? "Dobbiamo rispettare e valorizzare le peculiarità e la storia di tutti gli scali - ha chiarito il numero uno dell'Authority - sempre prendendo però come riferimento il sistema unico. In particolare dobbiamo rafforzare le infrastrutture. E lavoreremo sull'appetibilità dei nostri scali a partite dalla riduzione delle tasse".

## Economia del mare: la Sardegna punta su export e diportismo

Bene crociere per la destagionalizzazione



Mare fondamentale per lo sviluppo della Sardegna in chiave internazionale. Il 91% dell'import-export del territorio passa per il trasporto navale (in Italia il 37%): si tratta di circa 8,6 miliardi di euro (-20%). Scambi in calo, però: colpa soprattutto del prezzo del petrolio. Ma il primo trimestre 2017 mostra una ripresa significativa con un import-export pari a 2,9 miliardi, il doppio rispetto al 2016. Sono gli ultimi dati di uno studio di SRM, la società di studi e ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, illustrato a Cagliari nel corso di un convegno dedicato all'economia del mare promosso da Intesa Sanpaolo e realizzato in collaborazione con Confindustria Sardegna Meridionale.

Il sistema dei porti sardi (Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura) nel 2016 ha gestito 48 milioni di tonnellate di merci, il 10% del totale nazionale. La Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del mare pari a 1,6 miliardi di euro, il 5,3% del totale del valore aggiunto del territorio. Secondo le stime di SRM, gli scali sardi generano 500 milioni di euro di valore aggiunto per l'economia nazionale. Allarme però a Cagliari: i primi 6 mesi del 2017 hanno mostrato un rallentamento nella movimentazione dei container: -26,7% pari a 249 mila Teu per effetto della cancellazione del porto da alcune rotte dei vettori internazionali. Anche nel settore delle crociere gli scali sardi hanno intrapreso un percorso di sviluppo con prospettive interessanti nel segmento luxury. "Le crociere sono un ottimo volano per la destagionalizzazione", ha sottolineato Pierluigi Monceri, direttore regionale di Intesa Sanpaolo.

Altri dati emersi. Sardegna seconda in Italia, dopo la Liguria, per numero di posti barca con un peso del 12,4% sul totale nazionale e del 27% nel Mezzogiorno. Ed è seconda anche per posti barca oltre i 24 metri. La nautica da diporto, osservano gli esperti, ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati nel sistema economico.

## Portualità, bonifiche e ambiente “Focus” sulle ultime tecnologie



BARI – Domani, giovedì 14 settembre alle ore 10 nella sala n. 1 del Centro Congressi della Fiera del Levante si terrà una conferenza dal titolo: “Portualità, bonifiche, ambiente e infrastrutture al servizio dello sviluppo”.

L’iniziativa, organizzata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in collaborazione con Ferrara Fiere Congressi, Fiera Del Levante, Remtech, Coast, Bologna Fiere, intende costituire un significativo momento di confronto su tematiche di strettissima attualità; nel corso del quale esperti di caratura nazionale si consulteranno sulle tecnologie più avanzate per gestire e tutelare l’ambiente, la costa e il mare.

“I tempi sono cambiati – commenta il presidente dell’AdSP, professor Ugo Patroni Griffi – se alcuni decenni fa l’obiettivo prioritario era raggiungere lo sviluppo economico a qualunque costo, anche a quello di depauperare e degradare irreversibilmente le risorse ambientali, oggi la mission principale è quella di assicurare la sostenibilità ambientale. Ciò significa soprattutto che la dicotomia tra salvaguardia ambientale e sviluppo economico è stata ormai definitivamente superata e che anzi i due obiettivi sono intimamente correlati.”

“Specificatamente, nel settore della blue economy – conclude il presidente – il monitoraggio ambientale, i dragaggi, la gestione dei sedimenti, le attività portuali e la protezione delle coste rappresentano sfide ormai improcrastinabili che impongono un’azione decisa e mirata da parte di tutti gli attori protagonisti.”

In allegato il programma dell’incontro al quale, oltre agli stakeholders, sono invitati gli organi di stampa e la cittadinanza.

## Costituita a Taranto la Workers Agency



TARANTO – È stata costituita la Società Taranto Port Workers Agency Srl, agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment) prevista dal D.L. 29 dicembre 2016, n. 243 convertito con modificazione in legge n. 18/2017.

La Società – partecipata unicamente dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – avrà come oggetto e scopo sociale l’attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori del porto di Taranto. Con l’atto costitutivo in questione è stato, altresì, nominato l’Amministratore Unico della Società, il dottor Gianfranco Labate.

La neocostituita società si occuperà in via prioritaria dell’iscrizione del personale in esubero in un apposito elenco che costituirà il registro dei lavoratori che saranno coinvolti nel processo di riqualificazione professionale e ricollocazione presso le imprese operanti in ambito portuale. Come previsto dalla Legge, sarà riconosciuta agli stessi una indennità di mancato avviamento.

Come noto, l’Agenzia avrà lo scopo di sostenere l’occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e evitare grave pregiudizio all’operatività ed all’efficienza portuale, tramite attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi.

Il sindaco, gli assessori allo Sviluppo e alle Infrastrutture Signorino e De Cola, preannunciano un nuovo forcing sul ministro

## Autonomia portuale, la giunta chiederà a Delrio garanzie di legge

Alessandro Tumino Il messaggio e l'occasione per veicolarlo di nuovo al ministro Delrio sono stati decisi, almeno da parte del sindaco e dei due assessori allo Sviluppo e alle Infrastrutture: «Quando il ministro dei Trasporti arriverà in città per il porto di Tremestieri - assicurano Accorinti, Signorino e De Cola - e noi vogliamo che accada non tanto per la firma quanto per l'apertura dei cantieri, gli ribadiremo nel modo più forte possibile quella che ormai da tempo è, e tale resta, la posizione del Comune di Messina: «O lo Stato assicura il mantenimento pieno dell' Authority di Messina-Milazzo, e le ragioni per farlo ci sono, oppure, se il sistema unico con sede centrale a Gioia Tauro è davvero inevitabile, allora ciò dovrà essere fatto - sottolinea il sindaco - con garanzie normative di piena autonomia finanziaria, che significa spendere per i nostri porti-città, tutte le tasse e i canoni che si producono nei nostri territori». E stavolta Accorinti pare pronto ad indossare quella sacrosanta fascia tricolore che andrebbe sempre tirata fuori quando una città rischia di essere beffata, derubata dei migliori strumenti per costruire il futuro dei suoi ragazzi che sta tutto nel porto, nella Falce e nel fronte a mare, con le loro ricchezze dirette ed indirette.

«Delrio - argomenta Accorinti - si è comportato bene per Tremestieri e glielo riconosciamo. Ma non consentiremo mai che il governo della portualità di Messina, con tutto quel che significa anche per il "Patto per la Falce" che noi abbiamo siglato, passi sopra le teste dei Messinesi. Che si diventi la seconda scelta di un' Autorità che debba dare le priorità agli errori commessi in passato a Gioia Tauro, come 300 lavoratori assunti e messi in cassa integrazione».

Stessi concetti, in chiave più professorale, dall' assessore allo Sviluppo, Guido Signorino: «L' unica alternativa all' autonomia finanziaria è quella di una partnership funzionale garantita normativamente che veda non sacrificati ma valorizzati i programmi e i progetti di sviluppo e riqualificazione in corso e quelli che verranno nei prossimi anni». E De Cola: «Non ci può essere sviluppo senza programmazione. Il Patto per la Falce, che noi abbiamo condiviso ma mettendoci dentro le nostre idee, delinea importanti opere di bonifica ed investimento, per lo sviluppo portuale e logistico, per i beni culturali e ambientali, l' occupazione e il turismo».

## Portuali disoccupati, la rotazione sbocco auspicato

Milazzo Non ci sono molti margini di manovra, ma si farà di tutto per assicurare ai lavoratori portuali la possibilità di svolgere la loro attività compatibilmente con quanto previsto dall'applicazione del bando ex art. 17 per il reperimento della manodopera da utilizzare per le operazioni commerciali nel porto. In vista della ripresa delle attività di movimentazione nel porto mamertino, si cerca di individuare un percorso che possa dare delle risposte che sino ad oggi sono mancate a coloro che sono rimasti fuori dall'attività di movimentazione. E in tale contestato anche i sindacati hanno ribadito la situazione di grande emergenza non solo occupazionale ma anche sociale, visto che molti portuali sono gli unici a portare un reddito a casa chiedendo un impegno a riunire nuovamente tutti gli operatori del porto per chiedere la loro disponibilità ad utilizzare queste maestranze. Loro, i portuali disoccupati non sono intenzionati minimamente ad abbassare le guardia.

Il recente incontro presso l'Ispettorato del lavoro li ha soddisfatti in parte anche perché non è arrivata quella soluzione che attendevano e che per loro si chiama solo possibilità di riprendere a lavorare sulle banchine.

«Riteniamo - ripetono ancora una volta i sindacalisti del Fim Cub - che in assenza di alternative, si debba cercare di dar corso alla nostra proposta formulata nei mesi scorsi che prevede il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. E ciò mantenendo il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall'art. 17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall'Autorità portuale. Mensilmente la cooperativa "Gruppo portuale Milazzo" dovrebbe trasmettere all'Autorità portuale, alla Capitaneria e quindi al ministero, un elenco dei soggetti impegnati nelle attività nel porto facendo ruotare tutti i propri soci-lavoratori. Attualmente invece lavorano sempre gli stessi nove che quando restano a casa percepiscono il sussidio di disoccupazione. Per gli altri undici invece, in atto, né lavoro né altre indennità riparatrici. Insomma, il sindacato ha puntato sulla solidarietà tra lavoratori. Sarà sufficiente a sbloccare l'impasse?(r.m.)

decisione del riesame di catania. l'ing. aretuseo era accusato di concorso in corruzione

## Augusta, appalti irregolari al porto: Miceli libero

A distanza di 3 mesi il tribunale del riesame di Catania ha disposto un nuovo annullamento degli arresti domiciliari per Gaetano Nunzio Miceli, il 57enne Ingegnere siracusano coinvolto a febbraio nell'ambito dell'operazione "Port utility" su presunte irregolarità nell'affidamento degli appalti al porto commerciale di Augusta. I giudici del riesame hanno accolto una richiesta avanzata dai difensori, Antonino e Bruno Leone, dopo che la Cassazione aveva annullato con rinvio la precedente ordinanza. L'indagato è accusato di concorso in corruzione per atti contrari. Il primo ricorso era stato proposto in aprile dai pm Pagano e Brianese, dopo che il tribunale della libertà aveva disposto l'annullamento della misura cautelare, disposta dal gip del tribunale.

La vicenda giudiziaria è ormai nota e prende le mosse dalle indagini della guardia di finanza, iniziate nei primi mesi del 2015. Sono state svolte attraverso perquisizioni e accertamenti bancari nei confronti di oltre 25 fra società e persone fisiche, culminata con l'individuazione dei presunti capitali illeciti. In sede di interrogatorio di garanzia Miceli aveva rigettato ogni addebito spiegando che non era possibile scegliere di sua volontà uno dei commissari per l'aggiudicazione dell'appalto bandito dall'autorità portuale di Augusta per i servizi di ingegneria per la redazione della valutazione ambientale strategica (Vas) a corredo del prg.

Aveva rigettato anche le accuse di avere mai corrotto il commissario, coinvolto nell'inchiesta, per ottenere quell'appalto, ma di avere avuto in seguito con lui normali rapporti professionali. Secondo l'accusa, invece, l'ing. Miceli si sarebbe adoperato per remunerare il commissario corrotto, il quale avrebbe ammesso in parte di aver preso il denaro, attraverso una consulenza di 330mila euro nell'ambito di un altro appalto e con denaro che sarebbe stato appoggiato poi in società che operano a Malta.

F. N.

## Porti: l'Autorità della Sicilia Orientale aderisce ad Alis

Grimaldi, vogliamo implementare la nostra azione



(ANSA) - CATANIA, 12 SET - L'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale con i porti di Catania e Augusta ha aderito all'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile (Alis). "Con l'apertura della nuova sede di Catania, che affiancherà l'attività degli uffici già operativi a Palermo - ha detto il presidente di Alis, Guido Grimaldi - intendiamo implementare la nostra azione programmatica in favore di tutte le imprese associate e di quelle che intenderanno associarsi affinché possano essere sostenute e supportate in tutte le loro azioni. Il mio ringraziamento particolare va proprio agli imprenditori che hanno abbracciato e abbracceranno tale iniziativa riconoscendola come la risposta all'esigenza di rappresentatività sul territorio che da tempo esprimono".

"L'ingresso dell'Autorità nella nostra Associazione - ha aggiunto - è un ulteriore e importante passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi dell'intermodalità e delle sinergie che si possono compiere".

Catania, L' ente della sicilia orientale aderisce all' associazione alis

## L' **Autorità portuale** abbraccia la logistica

CATANIA L' **Autorità di Sistema Portuale** della Sicilia Orientale con i porti di Catania e Augusta ha aderito all' Associazione logistica dell' intermodalità sostenibile (Alis). L' annuncio è stato dato durante l' inaugurazione, nella Vecchia Dogana, di una sede della Confalis - confederazione nata dalla partnership tra Alis e Federazione Pmi - dal Presidente di Alis Guido Grimaldi e dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Andrea Annunziata.

«Con l' apertura della nuova sede di Catania, che affiancherà l' attività degli uffici già operativi a Palermo - ha detto Grimaldi - intendiamo implementare la nostra azione programmatica in favore di tutte le imprese associate e di quelle che intenderanno associarsi, affinché possano essere sostenute e supportate in tutte le loro azioni».

«L' ingresso dell' **Autorità di Sistema Portuale** nella nostra associazione - ha aggiunto - è un ulteriore e importante passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi dell' intermodalità e delle sinergie che si possono compiere».

### GENOVA

## Bucci: «Da Nervi alla Lanterna, Piano ridisegnerà tutto il lungomare»

«SI CHIAMERÀ corso Italia ma sarà molto più lunga dell'attuale passeggiata a mare: dalla Lanterna sino a Nervi, attraverso le aree della Fiera. E al progetto sta lavorando Renzo Piano». Nel giorno della presentazione delle linee programmatiche del suo mandato da sindaco di Genova, Marco Bucci svela le coordinate della collaborazione impostata con l'archistar e senatore a vita: non solo una «revisione» del Blueprint che «cambierà nome», ma un coinvolgimento su tutto il waterfront del centro e del levante, destinato nella vision di Bucci a diventare una lunghissima passeggiata tutta percorribile. Sul fronte lavoro, il sindaco ha ribadito di voler insistere nei settori in cui è più forte: «hi-tech, turismo, porto e logistica».

SERVIZIO >> 16

### LE LINEE PROGRAMMATICHE DELLA GIUNTA

## Bucci: «Piano lavora alla passeggiata a mare tra Lanterna e Nervi»

«Sarà sempre corso Italia ma più lunga»  
La revisione degli Erzelli, un piano sui rivi

«SI CHIAMERÀ ancora corso Italia ma sarà molto più lunga dell'attuale passeggiata a mare: dalla Lanterna sino a Nervi, attraverso le aree della Fiera. E al progetto sta lavorando Renzo Piano». Nel giorno della presentazione delle linee guida del suo mandato da sindaco, Marco Bucci svela le coordinate della collaborazione impostata con l'archistar e senatore a vita: non solo una «revisione» del Blueprint che «cambierà nome» ma un coinvolgimento su tutto il waterfront del centro e del levante, destinato nella vision di Bucci a diventare una lunga e scenografica passeggiata, tutta percorribile.

le.

Il sindaco ha parlato di fronte al consiglio comunale rievocando parecchi dei temi della sua campagna elettorale, dai trentamila posti di lavoro «obiettivo credibile» al «pi greco rovesciato» della mobilità, con le due vallate (Bisagno e Polcevera) servite da mezzi pubblici su rotaia (tram) «entro cinque anni» e la metropolitana prolungata a levante sino a San Martino e corso Europa.

Il programma è stato diviso in nove capitoli: Lavoro, Sicurezza, Pulizia, Mobilità, Turismo, Mare, Merito e Responsabilità. Come previsto, i primi due sono i punti su cui ha insistito di più sia in campagna elettorale che nei primi mesi di mandato. Secondo Bucci per creare posti di lavoro Genova deve puntare sui settori in cui è più forte - «Hi tech, turismo, porto e logistica» - per attivare un circolo virtuoso con ricadute positive su commercio, artigianato e servizi. Un piano che passa da una revisione del progetto di Erzelli per farlo diventare uno "Human technology hub" con ospedale e centri di ricerca. Genova, nella prospettiva di Bucci, può diventare un approdo di riferimento per gli anziani per la qualità della vita, il clima e per i servizi, in grado di farne la «Florida d'Italia».

Nell'ambito del capitolo sicurezza, Bucci insiste sul ruolo positivo dell'illuminazione pubblica e dell'operato della polizia municipale. Ma sicurezza è anche la protezione da frane e alluvioni e per questo il sindaco anticipa che è in gestazione un piano di interventi sui rivi minori e sui versanti delle 18 vallate genovesi da 130 milioni. Una lista che sarà inviata direttamente al ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti. Ma non basta. Secondo il sindaco «il sistema di allerta deve essere più efficace nel raggiungere in tempo reale i cittadini nel momento in cui l'emergenza si verifica. Dobbiamo investi-

re su questo». Nel resto delle linee programmatiche il sindaco ha rispolverato l'idea di una funivia da Ponte Parodi a Forte Begato con una «cittadella dello sport» alla caserma Gavoglio, l'istituzione di una "agenzia per la famiglia" ancora molto nebulosa e la necessità di riconsiderare «riga per riga» tutte le voci del bilancio comunale, escluso il costo fisso per il personale.

E. ROS. - R. SCU.

sculll@ilsecoloxix.it

© BY NC ND A. TUTTI I DIRITTI RISERVATI



Il sindaco Marco Bucci in consiglio comunale

FOTO PAMBIANCHI

## In porto

### GIOIA TAURO, NUOVO SEQUESTRO DI DROGA

**GIOIA TAURO.** Nuovo sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro. Dopo il ritrovamento di 218 chili, avvenuto nell'ultimo fine settimana, i finanzieri di Reggio Calabria e i funzionari dell'Agenzia delle Dogane hanno intercettato lunedì scorso un carico di altri 216 chili. La droga era in 10 borsoni nascosti tra sacchi contenenti gomma in granuli provenienti dal Sud America. All'origine un chilogrammo di foglie di coca viene venduto dal coltivatore a 78 centesimi. Lo stesso quantitativo, una volta raffinato, ha un costo di 1.800 euro per il produttore che lo cede ai grossisti a circa 30 mila euro.

## La nuova sede della Capitaneria di Porto è realtà

Cascella: «Non un semplice recupero ma un esempio di cooperazione istituzionale e di riqualificazione urbana»

A cura di Rossella Vitrani

Si è tenuta nella mattinata di oggi l'inaugurazione della nuova sede della Capitaneria di Porto a Barletta sita in via Cristoforo Colombo, nell'immobile adibito in precedenza a mercato ittico. Le note dell'inno nazionale hanno dato avvio alla cerimonia inaugurale alla presenza del sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **Umberto De Caro**, del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, **Amiraglio ispettore Capo Vincenzo Melone**, del sindaco **Pasquale Cascella** e del Presidente della Provincia Barletta-Andria-Trani, **Nicola Giorgino**. Presenti anche **Ugo Patroni Griffi**, Presidente dell'autorità portuale e l'assessore regionale ai lavori pubblici **Annamaria Curcuruto** che è intervenuta con le seguenti parole: «**quello di oggi è un momento significativo non solo per la città di Barletta: questo edificio, sintesi della sua memoria storica, diventa un presidio a tutela del più vasto territorio valorizzando la risorsa mare**»

«Quando si è dovuto individuare una scadenza che scandisse il tempo della consegna di quest'opera alla Capitaneria di Porto - ha rilevato il sindaco - è emerso con prepotenza il significato di questo luogo. E ci ritroviamo qui proprio perché non concepiamo la ricorrenza del 12 settembre come un rito sterile ma intendiamo viverla come messaggio di consapevolezza delle difficoltà piccole e grandi con cui una comunità deve misurarsi. **Non è stato semplice recuperare questo immobile** che nella stessa architettura racchiude il tumultuoso divenire del Novecento: progettato durante il fascismo, chiuso una ventina di anni fa e lasciato decadere nel degrado, questo edificio oggi **ritrova una funzione, un ruolo, una prospettiva**. C'è voluto il concorso di più istituzioni. Si sono dovute recuperare risorse adeguate per affrontare le problematiche che sono sempre nascoste dietro l'angolo dei procedimenti amministrativi. Ma oggi **possiamo tutti insieme offrire un buon esempio di cooperazione istituzionale, di rigenerazione e di riqualificazione urbana, di servizio a una funzione pubblica essenziale per la stessa crescita economica e sociale**».

Simbolica e densa di significato per la storia della città e della nostra libertà la scelta della data d'inaugurazione. Inaugurare la nuova sede della capitaneria il dodici settembre, come ribadito dal sindaco Pasquale Cascella, vuol dire **rinsaldare lo storico legame di Barletta con il mare, il porto e la storia**. Oggi infatti ricorre il 74° anniversario della resistenza che il presidio militare della nostra città oppose alle truppe naziste. A memoria di tale giornata, è stato consegnato il tricolore al Comandante Pierpaolo Pallotti. A presenziare il taglio del nastro anche Antonio Fraddosio, figlio di Oberdan che dal 1950 a 1954 assunse il comando dell'Ufficio circondariale marittimo della città e ne permise lo sviluppo dell'attività commerciale.

Un grande passo per la città, che si dota di una struttura adeguata ad ospitare attività di grande importanza per la città e il territorio tutto. Durante l'inaugurazione è stato ricordato l'inizio dei lavori nel 2015 grazie al finanziamento della provincia Barletta-Andria-Trani e dell'amministrazione comunale che ne ha elaborato il progetto in collaborazione con la Direzione Marittima di Bari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A conclusione della cerimonia corale è stato poi, in piazza Monumento, l'omaggio delle autorità al monumento dedicato ai militari che hanno perso la vita e alla lapide che ricorda il sacrificio dei vigili e dei netturbini nel settembre del 1943. «**È giusto dire in giornate come queste - ha evidenziato il sindaco Cascella - che anche ricostruire qualcosa di utile alla collettività costituisce una ragione di speranza per un futuro che onori i valori della memoria**».

## Aperte le iscrizioni a corsi di formazione

LIVORNO – Presso la sede di Livorno ripartono i Corsi di formazione professione e sono quindi aperte le iscrizioni.

I corsi riguardano l'accesso alimentare, somministrazione alimenti e bevande e H.A.C.C.P.; gli Agenti e Rappresentanti di commercio; gli Agenti di affari in mediazione nel settore immobiliare.

Si può presentare domanda di iscrizione ai corsi fino a martedì 26 settembre.

Di seguito i particolari dei tre corsi previsti:

**CORSO PROFESSIONALE PER: Accesso alimentare, somministrazione alimenti e bevande e H.A.C.C.P.;** durata: 90 ore; orario: 15.00 – 19.00; costo: C 439,00 iva 22% compresa; sede del corso: Livorno; posti disponibili: min 18 max 25; inizio lezioni (indicativo) 10 ottobre 2017; frequenza: Obbligatoria.

Il Corso viene attivato solo al raggiungimento del numero minimo di partecipanti.

Termine di scadenza della presentazione delle domande di ammissione: 26 settembre 2017.

Le lezioni si articoleranno su tre pomeriggi a settimana.

**CORSO ABILITANTE PER: Agenti e rappresentanti di commercio;** durata: 80 ore; orario: 20.00 – 24.00; costo: C 366,00 iva 22% compresa; sede del corso: Livorno; posti disponibili: min 18 max 25; inizio lezioni (indicativo) 10 ottobre 2017; frequenza: Obbligatoria.

Il Corso viene attivato solo al raggiungimento del numero minimo di partecipanti.

Termine di scadenza della presentazione delle domande di ammissione: 26 settembre 2017.

Le lezioni si articoleranno su tre sere a settimana.

**CORSO PREPARATORIO ALL'ESAME PER: Agenti di affari in mediazione nel settore immobiliare;** durata: 100 ore; orario: 18.00-22.00; costo: C 488,00 iva 22% compresa; sede del corso: Livorno; posti disponibili: min 18 max 25; inizio lezioni (indicativo) 10 ottobre 2017; frequenza: Obbligatoria.

Il Corso viene attivato solo al raggiungimento del numero minimo di partecipanti.

Termine di scadenza della presentazione delle domande di ammissione: 26 settembre 2017.

Le lezioni si articoleranno su tre sere a settimana.

# Ferpress

---

## Sessant'anni di Navigazione. Buon compleanno alla Gestione Navigazione Laghi

(FERPRESS) – Como, 13 SET – La Gestione Navigazione Laghi celebra i suoi sessant'anni con una grande festa per il pubblico, i suoi dipendenti e le loro famiglie presso il cantiere navale della Direzione di Esercizio Navimaggiore ad Arona.

L'appuntamento è per il 17 settembre 2017 a partire dalle ore 14.00 per un percorso di visita guidato, della durata di circa un'ora, per rivivere la storia dell'azienda, della navigazione sui laghi e scoprire le lavorazioni di cantiere e i segreti delle attività di manutenzione delle navi in secca.

Un itinerario affascinante che si arricchisce, lungo tutto il pomeriggio, di animazione, divertimento, scenografiche esibizioni e deliziose sorprese per grandi e piccoli.

## Porti: a Marsala si attende concessione definitiva a Myr

Prevista capacità ricettiva di 1.060 posti barca



(ANSA) - PALERMO, 12 SET - Si allungano i tempi per l'avvio dei lavori al porto di Marsala. Manca infatti la concessione definitiva, da parte della Regione, alla Myr di Massimo Ombra.

Non si tratterà di un provvedimento di concessione unico, ma di più provvedimenti, che seguiranno diverse fasi burocratiche.

Il progetto della Marina di Marsala prevede la creazione di una struttura con una capacità ricettiva di 1.060 posti barca per yacht fino a 75 metri e con ampi servizi a terra. Il progetto, prevede inoltre una concessione demaniale marittima per una superficie di 316.863 metri quadrati di cui 220.503 di specchi d'acqua e 96.360 metri quadrati di aree a terra per la durata di 90 anni.

PORTI E INVESTIMENTI

## Paranaguá, soldi cinesi per il mega-terminal

Alla China Merchant Port Holdings il 90% dell'infrastruttura

ELISA VILLA

I RAPPORTI commerciali tra Brasile e Cina saranno sempre più stretti.

La China Merchant Port Holdings si è accordata per l'acquisto del 90% del Terminal de Containeres de Paranaguá (Tep), uno dei più grandi e più profittevoli terminal portuali del Brasile, per un valore di 925 milioni di dollari. Si tratta di una delle più importanti operazioni mai effettuate nel settore dei terminal container nell'America latina, un'operazione che, per la conglomerata statale cinese, significa fare il primo passo nel mercato portuale brasiliano. Il tutto perfettamente in linea con l'iniziativa "Belt and Road" che prevede l'investimento di centinaia di miliardi di dollari in una serie di porti, strade e altre infrastrutture distribuite tra Eurasia e Sud America. In base all'accordo, la CMPort acquisterà il 50% delle quote del Terminal appartenenti dalla Advent International e il restante 40% sarà acquisito dagli azionisti fondatori della struttura.

«La China Merchant Port Holdings sta vivendo una rapida crescita a livello internazionale - ha commentato Bai Jingtao, Managing Director della CMPort - L'azienda capisce come entrare nel mercato latino-americano, in particolare modo in Brasile sia cruciale per l'espansione globale della sua rete di terminal». «Il Terminal di Paranaguá per noi non è solo il primo step dell'azienda in Brasile, ma il hub del futuro per la crescita del flusso di merci e beni tra il



Il terminal container di Paranaguá, in Brasile

paese sud americano e la Cina» puntualizza lo stesso Jingtao, che conclude: «Utilizzeremo la nostra esperienza per dare ulteriore impulso allo sviluppo di una realtà già affermata come quella del Tep, che continuerà ad essere uno dei porti più importanti del Brasile e dell'America del Sud». Il terminal ha una capacità annua di 1,5 milioni di teu e un programma di espansione che prevede di aumentare la capacità fino a 2,4 milioni di teu, ogni anno, fino al 2019. Situato nel porto di Paranaguá, il Tep è uno dei più im-

portanti hub per il commercio cargo e per l'import e l'export brasiliano, muovendo approssimativamente il 10% del totale dei container del paese. L'attuale Ceo, Luiz Antonio Alves - che ha guidato il progetto di trasformazione del terminal tra i più performanti del Brasile, espandendone le operazioni e integrandole con i servizi logistici - rimarrà a capo della struttura. «La CMPort è una delle compagnie più importanti del settore a livello mondiale, siamo molto orgogliosi di averla come azionista di maggioranza del Tep».

«Il Brasile è la più grande realtà economica dell'America Latina, con un immenso potenziale di mercato, oltre alla disponibilità di abbondanti risorse e riserve» ha commentato Hu Jianhua, Executive Vice President della China Merchant Group e Vice-Chairman della CMPort.

«Il paese, inoltre, è un membro della Brics (l'associazione di cinque paesi tra le maggiori economie emergenti, di cui fanno parte Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica, ndr) ed è il più importante partner strategico di Pechino nella regione - continua Jianhua - La transazione è quindi perfettamente in linea con la strategia del nostro gruppo che prevede la promozione della cooperazione commerciale con i Brics, così come l'adozione del cosiddetto "China-Brazil Joint Action Plan"».

L'operazione, quindi, consentirà alla CMPort di raggiungere i suoi obiettivi di business e, allo stesso tempo, contribuirà allo sviluppo del commercio tra Brasile e Cina, favorendo la cooperazione strategica tra i due paesi. Questo accordo è il secondo affare per profilo messo in atto dalla CMPort negli ultimi mesi.

La conglomerata di Hong Kong, che nel primo semestre del 2017 ha registrato una crescita del profitto netto dell'86%, recentemente è entrata in un contenzioso per la realizzazione di un accordo di concessione della durata di 99 anni per operare e sviluppare il porto di Hambantota, nello Sri Lanka.

[www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

DAL FAR EAST AL WEST AFRICA SETTENTRIONALE VIA CAPO DI BUONA SPERANZA

## Cina-Senegal, Maersk evita Suez

La nuova linea fa perno su Walvis Bay invece che sui porti del Mar Mediterraneo

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Un nuovo servizio fra il Far East e l'Africa occidentale taglia fuori il Mediterraneo e rivoluziona la mappa delle rotte internazionali. La compagnia danese Maersk ha deciso di passare per il Capo di Buona Speranza per raggiungere Dakar dalla Cina, invece del tradizionale passaggio da Suez. Si tratta di una scelta innovativa, come segnala l'agenzia Dynamars, il servizio, che dovrebbe diventare settimanale, impiegherà undici navi portacontainer da 4.300 teu di capacità. La rotta toccherà Ningbo, Guangzhou (Nansha), Singapore, Tanjung Pelepas, Walvis Bay, Dakar, Nouakchott, di nuovo Singapore e ritorno a Ningbo. «La parte sorprendente di questa operazione - segnala Dynamars - è il fatto che le due destinazioni del West Africa settentrionale (ossia Dakar in Senegal e Nouakchott in Mauritania, ndr) sono di solito servite dalla rotta che attraversa il canale di Suez, con transhipment a Algeciras o a Tanger-Med». Finora, la destinazione più settentrionale dell'Africa occidentale servita attraverso il Capo di Buona Speranza è stato il porto di Lagos, in Nigeria.

La novità è probabilmente legata allo sviluppo del porto di Walvis Bay, in Namibia, che è l'altro porto sul continente africano toccato dalla nuova linea. Walvis Bay è oggetto di forti investimenti da parte della Cina, che evidentemente non si sta impegnando soltanto sulla Nuova via della seta per l'Europa, ma sta creando linee di penetrazione per le proprie merci o per l'approvvigionamento di materie prime in tutti i continenti. Il porto di Walvis Bay si trova

al centro della Namibia e sta diventando il punto di riferimento delle nazioni dell'Africa australe che non hanno accesso al mare. E' anche sede di una free trade zone. Lo scalo beneficia di un clima favorevole che rende rari gli imprevisti e i ritardi sui tempi di carico e scarico dovuti al cattivo tempo.

Il progetto di espansione dello scalo è portato avanti da una società cinese, la China Harbour Engineering Company (Chec), controllata dal gruppo pubblico China communications construction company (Cccc). Cccc è attiva nella realizzazione e gestione di terminal in altre parti del mondo, come ad esempio ad Amburgo, dove però il suo arrivo è stato contestato dalla comunità portuale locale perché si teme che porti a un abbassamento degli standard di qualità e di lavoro dello scalo tedesco.

Il porto di Walvis Bay movimentava ogni anno circa 5 milioni di tonnellate di merci e accoglie le toccate di tremila navi. Il terminal container può accogliere slots di 3,875 container con anche 482 prese elettriche per container reefer. La capacità annua era nel 2012 di 250 mila teu, come spiega il sito dell'Autorità portuale della Namibia (Namport). Ma negli ultimi anni è continuata la crescita. Quando nel 2000 è nata la partnership pubblico-privata Walvis bay corridor group (Wheg), il porto movimentava soltanto 90 mila teu all'anno, quasi tutti di prodotti della Namibia. Nel 2016 il traffico è stato di 370 mila teu, con merce proveniente o diretta a Lusaka (Zambia), Lubumbashi (Repubblica democratica del Congo) e Gaborone (Botswana).

© BY NC ND ALCCM BIRITTI TISEGNATI

## Porti

### LONG BEACH, TRAFFICO +8% AD AGOSTO

**LONG BEACH.** Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dal porto di Long Beach ha segnato un incremento dell'8% determinato essenzialmente dal rilevante aumento della movimentazione di container vuoti e dalla consistente crescita dei container pieni in importazione. Complessivamente lo scalo californiano ha movimentato 629mila teu rispetto a 641mila teu nell'agosto 2016. I container pieni allo sbarco sono stati pari a 356mila teu (+10,6%) e quelli all'imbarco a 117mila teu, con un accentuato calo del -26,3% rispetto a 159mila teu nell'agosto.

INTESA SULLA LOGISTICA NELLA PROVINCIA DI SAVONA

## Alleanza tra Italiana Coke e Cosulich

Allo studio altri possibili accordi nel trasporto sia marittimo che terrestre

**GENOVA.** Il gruppo Italiana Coke e il gruppo Cosulich hanno definito un percorso di collaborazione per lo sviluppo di attività connesse alla logistica nel comparto savonese e in Val Bormida.

I due gruppi liguri, si legge in una nota, metteranno a fattor comune esperienze, know-how, contatti e asset, nell'ottica di una più moderna ed efficiente gestione di attività connesse alla logistica marittima del comparto rinfusiero. Saidelli, storica società savonese del gruppo Cosulich, e Tafs, il terminal per rinfuse più moderno del sistema portuale tirrenico, cureranno le attività marittime connesse agli importanti flussi in arrivo e in partenza che riguardano il gruppo Italiana Coke; altre opportunità di sviluppo e razionalizzazione sul fronte della logistica e del trasporto, compreso quello terrestre, sono allo studio.

«Italiana Coke gestisce flussi di merci importanti e necessita di elevare la sua logistica delle materie prime e dei prodotti finiti verso livelli di eccellenza che costituiscano la chiave per servire clienti in tutto il mondo», commenta l'ad di Italiana Coke Paolo Cervetti. «Già oggi la cliente-



Lo stabilimento Italiana Coke di Brago (Savona)

la di Italiana Coke è per il 65% estera e i trasporti sono plurimodali e talvolta intermodali, un trend che è destinato a crescere inevitabilmente. Il gruppo Cosulich, cui ci accennano la storia centenaria, l'appartenenza al sistema ligure e la visione della logistica moderna, è parso il partner naturale per tale operazione, parte del nostro piano strategico». «La Saidelli è una società che ha sempre operato nel campo marittimo. E' attiva nel comparto savonese e in Val Bormida, svolge prevalentemente le

attività di agenzia marittima, raccomandazione e spedizioni e assume la rappresentanza di società di trasporto marittimo e terrestre. Quando ci è stata offerta questa opportunità l'abbiamo colta al volo, in quanto riconosciamo l'importanza di Italiana Coke nel panorama economico del territorio e riteniamo ci siano, quindi, ottime basi di crescita e sviluppo per entrambe le Società e i gruppi a loro connessi. Tutto questo ci permette di diversificare ulteriormente le nostre attività sul porto di Savona», com-

menta Lorenzo Momigliano, direttore generale di Fratelli Cosulich.

Italiana Coke è una società industriale che produce e commercializza coke (carbone artificiale ottenuto dalla distillazione secca del carbone fossile e impiegato, per lo più, dall'industria metallurgica e dalle fonderie) con stabilimento a Cairo Montenotte (Savona). Attraverso le sue controllate, Funivie S.p.A. e Terminali Fondali Savona S.r.l., Italiana Coke cura anche il trasporto (marittimo, funiviario e ferroviario) e la movimentazione delle materie prime funzionali al proprio processo produttivo nonché del prodotto finito. La Fratelli Cosulich, di proprietà della famiglia Cosulich, è presente sul mercato internazionale da 160 anni e abbraccia tutti i settori dell'industria dello shipping: dal bunker trading all'armamento, dall'agenzia marittima alle assicurazioni, dal trading all'informatica.

Il gruppo ha sede legale a Trieste, sede operativa a Genova e impiega circa 1.000 persone in tutto il mondo, con un giro d'affari annuale di circa 1 miliardo di euro.

BY NC ND ALCA. DIRITTI RISERVATI