



Primo Piano:

- **Lavoratori Portuali** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...Auto-nominarmi nel board del porto..."(The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Comitato di gestione..."(Il Tirreno)

"...pronta al cambio di passo..."(Il Sole 24 Ore)

Piombino:

"...Aferpi..."(Il Tirreno)

Messina:

"...traffici in controtendenza..."(Ansa, Quotidiano di Sicilia)

Palermo:

"...Ministro Delrio a Palermo..."(La Sicilia, Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Zone Economiche Speciali**
(Il Messaggero Marittimo, Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina.it, Nuovo Quotidiano di Puglia)
- **Med Cruise** (RSVN)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

NELL'AUDIZIONE DEL MINISTRO ALLA COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI DEL SENATO

Delrio rassicura i lavoratori sui porti le Agenzie non stravolgono la 84/94

Illustrati i punti salienti degli "aggiornamenti" della legge sugli strumenti di pianificazione e le eccezioni per le realtà del Mezzogiorno - Confermata la volontà di escludere i "politici" dai comitati di gestione - La classificazione dei "sistemi"

ROMA. Il ministro Delrio, sul tema del lavoro portuale ha ribadito che "il governo non ha intenzione di uscire dalla filosofia della legge 84/94". Una rassicurazione al mondo delle banchine, dove le preoccupazioni sono state

esprese nei giorni scorsi con varie forme, anche di contestazione. «Con le Agenzie per il lavoro - ha specificato il ministro - stiamo applicando il comma 5 dell'articolo 17 che in un qualche modo prevedeva questo tipo di organizzazione». Sono in corso le

audizioni alle commissioni e Delrio si sta spendendo per la sua proposta. La riforma della normativa italiana in materia portuale realizzata con il decreto legislativo numero 169 del 4 agosto 2016 - sostiene ancora Delrio

- è pressoché completata e necessita solo di correttivi. Che la riforma si limiterà quindi alla sola modifica della governance dei porti nazionali, con l'assegnazione della gestione dei principali scali a 15 Autorità di Siste-

(segue a pagina 10)

Delrio rassicura i lavoratori

ma Portuale che hanno preso il posto delle precedenti 24 Autorità Portuali, e non interverrà invece a modificare sostanzialmente altri aspetti delle attività amministrative ed operative dei porti regolati dalla legge numero 84 del 1994 di "Riordino della legislazione in materia portuale" è confermato dall'intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti presso la Commissione Lavori Pubblici, comunicazioni del Senato per illustrare gli atti del governo in tema di autorità portuali, di revisione del codice della nautica da diporto e di regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Sottolineando che la riforma in materia portuale varata dall'esecutivo costituisce un punto di forza delle riforme del governo e che «è molto seguita e accettata dagli operatori portuali», il ministro ha specificato che tuttavia c'è bisogno qualche correttivo ed è necessario affinare alcuni strumenti. «Alcuni argomenti non erano stati appositamente affrontati nella prima versione della riforma - ha spiegato Delrio - e sapevamo già che avremmo dovuto metterci mano».

Il ministro ha elencato i contenuti ritenuti più significativi della riforma e i correttivi proposti, a partire dalla classificazione dei porti, dall'attribuzione al piano regolatore portuale del compito di definire le funzioni di ciascun porto, dall'introduzione del riferimento al piano dell'organico del porto («questo tema della materia del lavoro - ha precisato - era uno degli elementi che abbiamo appositamente omesso nella prima versione della riforma»), all'inserimento di disposizioni che - ha specificato - sono più disposizioni di chiarimento in materia di inconfirmità e incompatibilità

per i membri nominati del Comitato di gestione.

«Per quanto riguarda la classificazione - ha puntualizzato Delrio - si è superato il regime attualmente in vigore che fa riferimento a criteri e caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali dei porti per la classificazione, perché abbiamo pensato che queste modalità di classificazione siano troppo complesse e non rispondano appieno al mutato quadro costituzionale che c'è tra Stato ed enti locali. La modifica che si propone tiene conto del riparto di competenze, appunto, tra Stato e Regioni, prevedendo una netta distinzione tra porti nazionali e porti regionali e creando quindi una netta semplificazione».

«Per quanto concerne invece la revisione delle competenze di governance, in linea con i principi dettati dalle norme deleganti - ha proseguito il ministro - si è previsto in capo al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale - in un'ottica di porre particolare attenzione al lavoro portuale - l'adozione del piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese previa delibera del Comitato di gestione, sentita la commissione consultiva, sulla base dei piani dell'impresa, degli organici, del fabbisogno lavorativo, che sono comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17. Il piano è aggiornato ogni tre anni, ha un valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi e non produce vincoli per le imprese di cui agli articoli 16 e 18, salvo le proposte di investimento effettuate dall'impresa che intende ottenere una concessione portuale con precisi impegni sui volumi di traffico e sul livello di assunzioni,

Quindi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, sentito il Ministero, può adottare questi piani operativi di intervento per il lavoro portuale che sono finalizzati alla formazione professionale, alla qualificazione dei lavoratori, alla riqualificazione e la riconversione del personale interessato. È in sostanza uno strumento che credo possa aiutare a dare più flessibilità e anche più sicurezza e più garanzie ai lavoratori del sistema portuale».

«Un ulteriore aspetto innovativo - ha aggiunto ancora Delrio - è sui membri dei Comitati di gestione: è stata prevista infatti l'applicazione del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 "Norme in materia di inconfirmità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico" e questa norma è applicata ai membri del Comitato di gestione».

«Invece, sul tema degli strumenti di pianificazione, è stata prevista all'articolo 15 la "variante localizzata", che è uno strumento che può essere adottato in fase transitoria, per un tempo limitato, al fine di rendere possibile la programmazione e la progettazione di interventi infrastrutturali che si rendessero necessari e indispensabili nelle more dell'approvazione dei piani regolatori di sistema portuali vigenti e non veicolabili come gli adeguamenti tecnico funzionali».

Sempre in tema di lavoro portuale, rispondendo alle osservazioni di componenti della Commissione senatoriale, Delrio ha confermato che l'intento del decreto legislativo del 2016 e dei correttivi proposti non è quello di stravolgere la legge 84 del 1994. «credo che - ha chiarito - stiamo applicando anzi il comma 5 dell'articolo 17 che in un qualche modo prevedeva questo

tipo di organizzazione». Il ministro si riferisce all'articolo che disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo e al comma che introduce la possibilità che tali prestazioni vengano «erogate da agenzie promosse dalle Autorità Portuali o, laddove non istituite, dalle Autorità Marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli art. 16, 18 e 21, comma 1, lettera a)».

In tale ambito alla fine dello scorso anno il governo, con il decreto legge numero 243 del 29 dicembre 2016 relativo ad "Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno", ha introdotto all'articolo 4 la possibilità di istituire, "in via eccezionale e temporanea, per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi", Agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment) con lo scopo di occupare lavoratori portuali in esubero delle imprese terminaliste nei porti «nei quali almeno l'80% della movimentazione di merci containerizzate avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità transshipment e persistano da almeno cinque anni stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche».

«Poi è vero - ha affermato Delrio nel suo intervento - che nella dinamica di costruzione delle Agenzie e così via possono di volta in volta presentarsi dei casi che rischiano di diventare poi una specie di regola generale. Ma il fatto di voler regolamentare in questa maniera con il piano la questione del lavoro portuale è proprio il tentativo di evitare di uscire dalla filosofia dell'84/94».

«Auto-nominarmi nel board del porto? È un'ipotesi»

Genova - Lo ha detto il sindaco di Genova, Marco Bucci, a Palazzo San Giorgio.



Genova - «Tra pochissimo tempo faremo il nome di chi sostituirà **Marco Doria** nel board dell'Authority di Genova e Savona». L'annuncio è stato fatto oggi dal sindaco del capoluogo ligure, Marco Bucci, a Palazzo San Giorgio. Come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, il primo cittadino non ha escluso che potrebbe essere lui stesso ad auto-nominarsi come membro del board. «È un'ipotesi», ha aggiunto.



Ma Corsini inviterà Nogarin al comitato

► LIVORNO

Prima della fine del mese **Augusto** dovrà approvare il bilancio e, ovviamente, non potrà farlo se non convocando il proprio "consiglio d'amministrazione". Ma qui, al di là del fatto che il sindaco Filippo Nogarin sia convalescente per la frattura del malleolo a causa di una caduta dalla moto, si pone il problema: **Augusto** lo inviterà o no?

Il pronunciamento del Tar che lo ha ammesso al comitato di gestione riguardava sì la sola seduta del 4 settembre, ma ha senso incaponirsi in un tira e molla infinito? Il Tar deciderà agli inizi del nuovo anno ma adesso a Palazzo Rosciano c'è da affrontare, oltre al bilancio, anche l'ok al Piano operativo triennale (prima di Natale).

C'è un rebus: il sindaco avrà anche diritto di voto? E, votando, non rischia di offrire a chiunque voglia contestarle il grimaldello per chiederne la nullità?

Sta di fatto che a Palazzo Rosciano si conta di evitare il muro contro muro. Nessuna conferma ufficiale ma risulta che il presidente Stefano Corsini sia intenzionato a invitare il sindaco e, con ogni probabilità, anche con diritto di voto.

Chissà se nei prossimi giorni la cosa troverà riscontro nei fatti, comunque si tratterebbe di una via d'uscita soft dalla contrapposizione frontale che in passato ha visto protagonisti i vertici dei due Palazzi del potere cittadino: il Comune e **Augusto portuale**. Poi ci penserà la nuova normativa allo studio del governo (sempre data per imminente) o, soprattutto, il pronunciamento di merito da parte dei giudici amministrativi a concludere questa fase di incertezza e, finalmente, risolvere la questione una volta per tutte.

(m.z.)

CRIPTOLOGIA DI RISE PLATA

Il caso. L' impianto toscano adeguerà il codice alla svolta introdotta dalla delibera e riceverà Gnl da piccole navi metaniere

Livorno pronta al cambio di passo

Le imprese di rigassificazione si preparano al cambio di passo, a cominciare da Olt Offshore Lng Toscana, la società partecipata da Iren (49,07%), Uniper Global Commodities (48,24%) e Golar Lng (2,69%), che detiene la proprietà e la gestione commerciale del terminale galleggiante ormeggiato al largo delle coste tra Livorno e Pisa. «L' iniziativa delle aste, voluta dal Mise, può effettivamente concorrere a centrare l' obiettivo dell' indipendenza energetica in termini di approvvigionamento e avere un effetto concreto nel rendere il nostro paese un hub del Gnl - spiega al Sole 24 Ore, l' amministratore delegato di Olt Offshore Lng Toscana, Alessandro Fino, al timone della società dal dicembre 2014 -. L' utilizzo dei rigassificatori garantisce, poi, la reale diversificazione delle fonti di approvvigionamento». Attraverso un approvvigionamento continuativo di Gnl, potrebbe infatti definitivamente decollare, sottolinea ancora Fino, «anche il progetto dello small scale Lng», in sostanza la possibilità per un impianto di rigassificazione di ricevere Gnl da piccole navi metaniere che potranno poi scaricarlo presso stazioni di rifornimento a terra, all' interno dei porti del Mediterraneo. Tale filiera risulterà inoltre «decisiva», osserva il ceo, «per fornire un combustibile green sia per il **trasporto marittimo** che per quello stradale. Nello scenario che si va a prospettare, il terminale Olt può quindi giocare un ruolo importante grazie alla flessibilità tecnologica che lo caratterizza e alla posizione geografica che occupa nel centro del Mediterraneo». E, proprio per valutare il potenziale del terminale su questo versante, Olt ha condotto uno studio preliminare di fattibilità, co-finanziato dall' Unione Europea, nell' ambito del progetto "Sea Terminals" in collaborazione con la Fondazione Valenciaport e con l' Autorità portuale di Livorno, sotto la supervisione del ministero delle Infrastrutture e dei **Trasporti** e in linea con il piano strategico nazionale sull' utilizzo del Gnl in Italia portato avanti da Mise. Secondo quest' analisi, il terminale potrebbe scaricare su piccole metaniere con capacità di carico compresa tra mille e 7.500 metri cubi e, dal punto di vista ingegneristico, necessiterebbe di modifiche marginali per fornire questo tipo di servizio che potrebbero essere realizzate in uno o due anni. Intanto, però, l' impianto è pronto ad adeguare il proprio codice di rigassificazione alla svolta introdotta dalla delibera. Nei desiderata della società, la consultazione dovrebbe cominciare tra fine ottobre e i primi di novembre in modo da completare l' intero percorso in linea con la tabella di marcia tratteggiata dall' Authority.

Aferpi, Calenda venga in città dopo l'incontro

La richiesta dei 5 Stelle in una lettera aperta inviata al ministro dello Sviluppo economico

PIOMBINO

Il gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle ha scritto una lettera aperta al ministro dello Sviluppo economico, **Carlo Calenda**.

Nella lettera i 5 stelle chiedono al ministro, in previsione del confronto con la proprietà di Aferpi prima della scadenza dell'ultimatum del 31 ottobre, «di venire sul territorio a riferire gli esiti dell'incontro, una volta avvenuto, nel più breve tempo possibile, in una pubblica assemblea, di fronte a lavoratori e cittadini».

Daniele Pasquinelli, Susy Ninci, Andrea Lessi, Mario Gottini, sottolineano «che an-

che l'ultima strada che ci era stata proposta, legata al gruppo Cevital, si è ormai rivelata impercorribile. I lavoratori del settore siderurgico piombinese, che fra diretti ed indiretti si stimano intorno alle 4.000 unità, sono ormai allo stremo delle forze. Queste persone, oltre a non avere prospettive per il futuro, non riescono più a far fronte alle proprie necessità di base, come testimonia il numero degli sfratti esecutivi in vertiginoso aumento nel nostro Comune. Questa situazione – proseguono – non può che riflettersi su tutto il tessuto sociale che sta vivendo, senza timore di smentita, la situazione più critica dal dopoguerra. Troppe

volte ci è stata presentata la luce in fondo al tunnel e per troppe volte questa luce si è trasformata in una bolla di sapone».

Quindi, citando le previsioni dell'addendum firmato il 30 giugno, e cioè l'obbligo per Aferpi di presentare entro il 31 ottobre «un nuovo e attendibile piano industriale, corredato da un piano certificato di finanziamento degli investimenti e un eventuale partner industriale per il settore siderurgico, pena la risoluzione del contratto di cessione», i 5 Stelle chiedono a Calenda di «osservare la massima chiarezza e trasparenza», appunto in un incontro pubblico a Piombino.

«La nostra città si sta chie-

dendo ormai da troppo tempo quale sarà il proprio futuro – spiegano i 5 Stelle – e pare ormai chiaro che la siderurgia non potrà più essere il cardine della tenuta occupazionale, futuro che in ogni caso non può prescindere dal recupero delle enormi aree occupate dagli impianti in disuso. Qualsiasi tipo di sviluppo economico non può essere programmato senza una fotografia chiara e realistica della situazione di partenza. La sua presenza sul territorio – concludono rivolti al ministro – sarebbe la possibile testimonianza di un rinnovato impegno per la risoluzione della crisi economica del nostro territorio».



Daniele Pasquinelli

Crociere: Messina in controtendenza, +6% nel 2017

De Simone, vogliamo mantenere stabili i flussi di traffico



(ANSA) - PALERMO, 16 OTT - Dati in controtendenza per il crocierismo a Messina rispetto al resto dei porti italiani. Dopo il +12% dei passeggeri del 2016, infatti, a Messina il 2017 si chiuderà con un'ulteriore crescita del 6%. Soddisfatto il commissario Antonino De Simone.

"Contiamo di mantenere stabili i flussi di traffico anche nell'anno che verrà - annuncia De Simone - restando l'undicesimo porto crocieristico italiano e il principale scalo del Meridione fra Napoli e Palermo, ma sperando di scalare sempre più la classifica dei porti top ten. Molto significativo è per noi l'apprezzamento delle compagnie di navigazione ed in particolare registriamo con soddisfazione quella che Msc ci ha tributato per la proficua collaborazione attivata per la Meraviglia, confermando anche nel 2018 ben 23 scali della futura ammiraglia del gruppo MSC Seaview".

Crociere: Messina +6% nel 2017 dopo il +12% del 2016

PALERMO - Dati in controtendenza per il crocierismo a Messina rispetto al resto dei porti italiani. Dopo il +12% dei passeggeri del 2016, infatti, a Messina il 2017 si chiuderà con un'ulteriore crescita del 6%. Soddisfatto il commissario **Antonino De Simone**.

"Contiamo di mantenere stabili i flussi di traffico anche nell'anno che verrà - annuncia De **Simone** - restando l'undicesimo porto crocieristico italiano e il principale scalo del Meridione fra Napoli e Palermo, ma sperando di scalare sempre più la classifica dei porti top ten. Molto significativo è per noi l'apprezzamento delle compagnie di navigazione ed in particolare registriamo con soddisfazione quella che Msc ci ha tributato per la proficua collaborazione attivata per la Meraviglia, confermando anche nel 2018 ben 23 scali della futura ammiraglia del gruppo Msc Seaview".

Infrastrutture e sviluppo

«Per i porti siciliani le risorse ci sono servono i progetti» Il ministro Delrio a Palermo rilancia il cluster marittimo «Le autorità portuali abbiano chiara l'azione da svolgere»

Giuseppe BiancaPalermo. Il rilancio del "sistema Sicilia" e del cluster marittimo, passa da un' interlocuzione forte con le istituzioni che cancelli la fotografia attuale del porto di Palermo oggi non in grado di affrontare le sfide di competitività che lo attendono al varco. L'ottimismo di Graziano Delrio, ieri protagonista di una visita alla sede dell' **Autorità di Sistema portuale** del mare della Sicilia occidentale si mescola al realismo necessario per creare gli spunti di una ripartenza forte: «Palermo è in ritardo - ha detto il ministro - deve correre perché finora le condizioni in cui ha operato non sono state adeguate a un grande porto del Mediterraneo». La sua analisi trova il conforto della testimonianza diretta di Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia occidentale per cui: «Palermo merita un porto che sia all'altezza della sua città».

Delrio, accompagnato dal sottosegretario Faraone e dal sindaco di Palermo Orlando, ha trovato ad accoglierlo oltre Monti, Salvatore Gravante, direttore marittimo della Sicilia occidentale.

Per il ministro delle Infrastrutture e dei

Trasporti: «l'economia **portuale** è un tema decisivo, se riusciamo a interpretare fino in fondo l'economia del mare saremo protagonisti dello sviluppo. Il porto di Rotterdam da solo muove i container mossi in tutti i porti italiani. Tutti progettano bacini di carenaggio e nessuno li ha mai costruiti». Delrio ha quindi spiegato che: «ognuna delle **Autorità portuali** deve avere chiara la propria azione peculiare. Credo sia stata ad esempio un'ubriacatura quella di programmare grandi piazzali da container in tutti i porti, alcuni dei porti, come questo, sono a vocazione turistica».

Il porto di Palermo secondo Delrio deve risorgere con una strategia mirata: «Sono felice che Pasqualino Monti sia venuto a qui perché era uno dei migliori elementi che avevamo a disposizione: adesso che la nuova legge snellisce la burocrazia, bisogna procedere velocemente sulla progettualità con la collaborazione di tutto il comparto. Non esistono problemi di risorse, abbiamo più soldi che progetti:

- segue

bisogna metterne in campo di altissimo respiro, chi arriva al porto deve trovarlo bello, all' altezza della città, non può sbarcare tra camion e silos».

I progetti da mandare avanti riguardano Sant' Erasmo, sulla falsariga della Cala con interventi a bassissimo impatto, strutture leggere e temporanee, che possano integrare i pescatori e contribuendo così alla riqualificazione di una importante area. L' idea generale è quella fare del porto una cerniera tra mare e città. Si sta inoltre preparando il lancio di un concorso di idee per la comunità internazionale dei progettisti per la realizzazione del nuovo terminal crociere al Sammuzzo, e del terminal polifunzionale al molo Piave che, oltre a sostituire gli attuali silos non più coerenti con la nuova immagine del porto, accoglierà gli uffici attualmente allocati negli edifici che oggi costituiscono una barriera su via Crispi. Centotrentacinque milioni sono già stati sbloccati.

Questa la ricostruzione dettagliata che ha effettuato il presidente Monti non nascondendo l' ambizioso progetto di riqualificazione. Ricostruire un rapporto "sconnesso" oggi con le borgate marinare puntando al diporto, ma anche alla piccola pesca.

PARLA IL MINISTRO. Vertice col sindaco e con il presidente dell' Autorità, Monti

«Porto di Palermo, puntare su crociere e cantieri»

OOO «La nostra vocazione è data anche dalla nostra geografia, se sappiamo interpretarla possiamo essere protagonisti dell' economia del Paese e dell' Europa». È questo il punto di partenza alla base di ogni esigenza di progettualità, soprattutto a Palermo. Ne è convinto Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervenuto ieri sulle condizioni del porto palermitano e delle borgate marinare della città insieme al sindaco Leoluca Orlando e a Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. «È importante che l' Italia si abitui a fare sistema e che ognuna delle azioni portuali abbia consapevolezza delle proprie potenzialità», spiega il ministro. Consapevolezza che la nostra città non sembra ancora avere acquisito, che mostra oggi una realtà portuale fortemente indebolita e incapace di stare al passo coi tempi. Le peculiarità su cui puntare, secondo Delrio, sarebbero il settore della crocieristica, che porta sempre più turisti, e quello della cantieristica con la Fincantieri.

«Non siamo un Paese qualsiasi. È importante capire che veniamo da un ventennio di ritardi e che le infrastrutture attuali sono inadeguate per quello che è il più grande porto del

Mediterraneo - prosegue il ministro -. Dobbiamo correre sulla progettualità, perché le risorse ci sono. Paradossalmente abbiamo più soldi che idee in campo». Disponibili da oggi, infatti, altri 15 miliardi che si vanno ad aggiungere ai 21 sbloccati l' anno scorso per gli interventi sulle realtà portuali.

L' obiettivo? Avere finalmente delle strutture funzionali e moderne. Ma anche l' occhio vuole la sua parte. «La gente arrivando al porto dovrà esclamare "Mamma mia che bello!", come quando visita piazze e chiese palermitane. Non si può sbarcare fra camion e silos», insiste il ministro Delrio. Ma ogni futuro progetto in merito dovrà contare necessariamente sulla collaborazione di tutti i soggetti della città: dall' amministrazione locale agli enti privati, dai sindacati ai singoli cittadini. «Possiamo osare, ma è una corsa contro il tempo - conclude - Se tutti danno una mano, in pochi anni faremo di Palermo una realtà bellissima. Sono felice che Pasqualino Monti sia venuto qui perché era uno dei migliori elementi che avevamo a disposizione». (*SIBU*)

Livorno, Piombino e Massa Carrara siano aree «Zes»

FIRENZE - «Dal primo Agosto, in Italia esistono le Zone economiche speciali (Zes), aree legate ai porti dove le imprese che si insediano potranno godere di agevolazioni fiscali e procedure amministrative semplificate. Due ottimi incentivi, per ora limitati alle città del sud-Italia, che farebbero comodo anche alle nostre tre aree di crisi complessa regionali: Livorno, Piombino e Massa Carrara». Lo afferma il consi-

(continua in ultima pagina)

Livorno e Piombino

gliere regionale M5s Giacomo Gianfranceschi, annunciando una mozione sul tema.

«La Regione Toscana deve abbandonare ogni atteggiamento snob - sottolinea in una nota - perché la nostra costa ha problemi da "mezzogiorno" e arriva persino a superarlo in difetto per alcuni indicatori. Massa Carrara ad esempio ha un tasso di occupazione giovanile inferiore a quello di Basilicata e Abruzzo. Numeri che rappresentano la necessità di intercettare ogni occasione utile, come quella delle Zes», conclude. La mozione chiede che Massa-Carrara, Piombino e Livorno diventino delle Zone economiche speciali.

Il ministro dei Trasporti ha esaltato i sistemi **portuali** della Sicilia Occidentale e di quella Orientale, senza neppure un cenno allo Stretto

Delrio punta su Palermo, Catania e Augusta

*L' esclusione di **Messina** dalle **Autorità portuali** e dalle Zes crea imbarazzo nel Governo e nel Pd*

Palermo L' atteggiamento incomprensibile del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio sulle vicende dell' **Autorità portuale** di **Messina-Milazzo** e della Zona economica speciale sta creando profondo imbarazzo all' interno dello stesso governo Gentiloni e della coalizione che lo sostiene. Il candidato alla presidenza della Regione siciliana Fabrizio Micari, i deputati **messinesi** che lo sostengono e lo stesso ministro per la Coesione territoriale De Vincenti atteso per oggi a **Messina** - (presiederà un vertice in Prefettura sul Masterplan, poi si recherà al porto di Tremestieri e, alle 17,30, incontrerà a Villa Cianciafara a Larderia i sostenitori di Micari) -, sono pronti a prendere le distanze anche ufficialmente.

Delrio ieri è stato a Palermo, prima a inaugurare il nuovo tracciato ferroviario Campofelice di Roccella-Ogliastrillo, sulla linea Palermo-Messina, poi nella sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia occidentale, accolto dal presidente Pasqualino Monti. Ha tracciato gli futuri della **portualità** siciliana, senza fare cenno a **Messina** e allo Stretto. E non si fanno attendere le reazioni politiche.

«La vicenda dell' istituzione delle "Zes" sta assumendo aspetti paradossali - afferma il senatore Bruno Mancuso di Alternativa Popolare -, è incomprensibile l' eventuale esclusione di una Zona economica speciale nel territorio provinciale di **Messina** in area ex Asi del Comune di Pace del Mela. Presenterò, in occasione della discussione sulla legge finanziaria, emendamenti di modifica all' impianto della legge sulle Zes. Se tali emendamenti non dovessero essere recepiti, assumerò un atteggiamento diverso da quello portato avanti sino ad ora nei confronti del Governo nazionale fino alla conclusione della legislatura».

Durissimo anche il documento firmato dal movimento CapitaleMessina: «Cos' altro ancora dobbiamo sopportare! Ormai abbiamo perduto anche la possibilità di avere la Zes nel nostro territorio, occasione preziosa per attrarre investimenti in un' area già gravemente penalizzata da una crisi economica strutturale. Perché come apprendiamo dalla Gazzetta, e come noi avevamo previsto, il Governo ha deciso: le Zone economiche speciali in Sicilia saranno due, Catania e Palermo, sedi per l' appunto di

- segue

Autorità portuale. Mentre la Regione Calabria ha esteso i confini della Zes di Gioia Tauro, sistema al quale verranno accorpati i nostri porti, a Lamezia e Reggio, certo non a Giammoro.

Ed é anche naturale che sia così, una classe politica degna di questo nome, difende innanzitutto gli interessi del proprio territorio; e così sarà in futuro ogni volta che a Gioia Tauro si dovrà decidere: gli interessi da privilegiare saranno prima di tutto quelli calabresi. Chissà se qualcuno a **Messina** avrà ancora il coraggio di considerare un affare l' accorpamento con Gioia Tauro! Ma siamo solo all' inizio. I danni causati dal passaggio del nostro sistema **portuale** sotto la potestà di Gioia Tauro li continueremo a vedere, ne siamo certi. Ed i fatti stanno purtroppo dimostrando che la battaglia per la difesa dell' **Autorità portuale messinese** non era una battaglia di nicchia o di retroguardia. Una battaglia che la classe politica **messinese** non ha voluto combattere, o lo ha fatto senza convinzione».(l.d.)

Le briciole date ai cani Contano solo i fatti

Lucio D' Amico «Ho scelto presidenti della **Autorità portuali** che sono dedicati completamente al rilancio degli investimenti, per assicurare più opportunità di lavoro. Penso a Palermo con Fincantieri, a Catania sul settore delle crociere e ad Augusta, un grandissimo porto con grandi opportunità commerciali. Abbiamo presidenti orientati a un forte stimolo agli investimenti». Dalle banchine del porto di Palermo le parole pronunciate dal ministro Graziano Delrio, trasportate dal vento, piovono sulle rive dello Stretto. E fanno rumore con il loro assordante "silenzio". Palermo, Catania, Augusta... come volevasi dimostrare. Non ha detto una parola, che sia una, su **Messina** e lo Stretto, lasciando l' incombenza, onore o onere, al ministro per la Coesione territoriale e per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, che sarà oggi nel capoluogo peloritano, per partecipare a un vertice sul Masterplan e per effettuare un sopralluogo agli approdi di Tremestieri. Nessuna parola né sull' **Autorità portuale** dello Stretto né sull' imminente varo delle Zone economiche speciali istituite con un decreto dal quale **Messina** è rimasta fuori. L' unica Città metropolitana che sembra non avere il diritto a fruire di uno strumento ideato proprio per rilanciare le regioni del Sud è **Messina**. L' unica Città metropolitana ad essere stata declassata da sede di **Autorità portuale** a semplice direzione territoriale, inglobata nel calderone dell' Authority di sistema della Calabria con Gioia Tauro capofila, è **Messina**.

Ai fatti vanno contrapposti altri fatti, le parole contano zero. E allora lasciamo perdere per un istante il ministro Delrio (ma che gli abbiamo fatto noi **messinesi?**), e allarghiamo lo sguardo. In questo momento, che nessuno si avvicini con promesse elettorali. Ci vogliono atti concreti. E non ci sono alternative. Il primo: va riconosciuta la sedicesima **Autorità** di sistema **portuale**, quella dello Stretto, con **Messina**, Milazzo, Reggio e Villa, raccordata, ma non accorpata, a quella di Gioia Tauro e degli altri porti calabresi. Chi dice che la riforma non può essere più modificata, è in malafede. Se si vuole, si può intervenire.

Il secondo atto concreto è l' ampliamento della possibilità di istituire Zone economiche speciali anche oltre le due previste per ogni regione: **Messina** e Milazzo devono avere la loro "Zes" come tutte le altre grandi realtà meridionali per le quali il Governo ha emanato il cosiddetto "decreto Sud". Senza **Autorità portuale** non c' è "Zes" ed è un affronto intollerabile per **Messina** e per lo Stretto.

Le briciole le date ai cani.

Qui sono in gioco il ruolo e i diritti di un' Area strategica del Paese. Lo volete capire una volta per tutte?

Gianfranco Salmeri di CapitaleMessina torna sull' argomento **Messina** esclusa da tutto

L' ennesimo scippo alla città: Decreti Zes e **Autorità portuali**. Intervento del Sen. Mancuso

I nodi continuano a venire al pettine. Ci riferiamo alla questione dell' accorpamento della nostra **Autorità portuale** con quella di Gioia Tauro, i vantaggi del quale saranno tutti da dimostrare in futuro, mentre i danni li stiamo già verificando. Gianfranco Salmeri di CapitaleMessina torna sull' argomento dell' accorpamento dell' **Autorità Portuale di Messina**, che costituisce l' ennesimo scippo alla città ma che qualcuno vorrebbe far credere possa portare vantaggi alla città. Salmeri aggiunge anche un altro "tassello" alla vicenda: le ZES, Zone Economiche Speciali introdotte dal Decreto Legge 91 del 20 giugno 2017 (cosiddetto Decreto Sud), convertito in legge il 3 agosto. La legge sulle ZES, già diffuse all' estero, individua zone del paese collegate ad una area **portuale**, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentano lo sviluppo di imprese già insediate e che si insedieranno, attraendo anche investimenti esteri. La ZES più famosa e sviluppata, ad esempio, è Dubai. "Ciascuna ZES, nel numero massimo di due per regione -afferma Salmeri-, verrà istituita dal Governo su proposta del presidente della regione interessata e, come recita il decreto, avrà un Comitato di Gestione presieduto dal Presidente dell' **Autorità portuale**, che si avvale del Segretario Generale dell' **Autorità portuale** per l' esercizio delle funzioni amministrative. Rebus sic stantibus appare ovvio che la sede della ZES coinciderà con la sede di una **Autorità portuale** esistente. Ed infatti sembra certo che le due ZES siciliane saranno allocate a Palermo e Catania-Augusta, sedi, per l' appunto, di **Autorità portuale**. Inoltre -prosegue l' esponente di CapitaleMessina- non crediamo possibile che la Regione Calabria, andando contro i propri interessi, vorrà estendere i limiti della ZES di Gioia Tauro al territorio **messinese**. Quindi le speranze che **Messina** possa beneficiare di tale provvedimento sono ridotte al lumicino". Salmeri, comunque, ritiene sia giusto non arrendersi e ritiene lodevoli le iniziative di Sicindustria, e della Camera di Commercio di **Messina**, subito condivisa dai sindacati, di promuovere un incontro per difendere l' istituzione della ZES a Giammoro. Una speranza arriva da Roma dopo il parere della Commissione Trasporti della Camera che, su impulso dell' on. Garofalo, invita "l' Esecutivo ad applicare in maniera più estensiva le norme sulla ZES". Nella stessa misura, Salmeri ritiene sia da sostenere l'

- segue

emendamento proposto dalla Giunta Accorinti per la modifica della norma del Decreto legge 91, che prevede un numero massimo di due aree per regione. L' emendamento che ha l' obiettivo di consentire una terza ZES siciliana a **Messina**, propone l' istituzione di ZES "anche in deroga al numero massimo previsto dal comma 4-bis, per aree che presentino un nesso economico funzionale con un' area **portuale** di grande rilevanza... purché ricadente in territorio di Città Metropolitana sede di **Autorità Portuale**". Quindi anche in questo caso la condizione necessaria è che **Messina** sia sede di **Autorità portuale**. "Tutto quanto detto conferma, ancora una volta -conclude la nota di Salmeri-, quanta importanza abbia la battaglia per la sopravvivenza dell' **Autorità portuale di Messina**. Ma i fatti dimostrano che non lo si è mai compreso sufficientemente". Per il governo nazionale lo Stretto di **Messina** non esiste. Tutto gli interventi del governo in Sicilia saranno solo a vantaggio di Catania - Augusta e di Palermo. L' intervento del Sen. Bruno Mancuso Zes a **Messina**: "Vicenda paradossale", presenterò emendamento alla finanziaria. Pronto a rivedere la mia posizione sul Governo" "La vicenda dell' istituzione delle ZES sta assumendo aspetti paradossali, perché, senza attendere la presentazione di proposte credibili da parte delle varie Regioni meridionali, il Governo Nazionale avrebbe individuato uno schema di massima senza tenere conto delle valenze strategiche dei vari territori interessati". E' il commento del Senatore Bruno Mancuso sulla presunta esclusione di **Messina** dalla istituzione di una Zona Economica Speciale. "Le norme del cosiddetto Decreto per il Sud hanno ancorato la istituzione delle Zes ai sistemi **portuali** e logistici. E' singolare che tale schema, che prevedrebbe per la Sicilia solo due Zes, non tenga conto delle proposte già presentate e recepite a livello parlamentare, come l' istituzione di una zona economica speciale nel territorio provinciale di **Messina** in area ex ASI del Comune di Pace del Mela e zone limitrofe, oggetto di un mio disegno di Legge presentato al Senato. Tale area - prosegue Mancuso - corrisponde perfettamente ad una delle caratteristiche previste dalla stessa legge perché è " una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, con aree che presentano un nesso economico-funzionale". Tale zona, inoltre, annovera come parametro di priorità la caratteristica di area svantaggiata, a causa del forte impatto ambientale subito, ma , al contempo, presenta un tessuto produttivo importante ed un sistema di collegamenti intermodali. Sarebbe del tutto incomprensibile, quindi, la sua eventuale esclusione. Presenterò, in occasione della discussione sulla legge finanziaria, emendamenti di modifica all' impianto della legge sulle Zes che riguarderanno l' individuazione nello stesso ambito di un' infrastruttura **portuale** insistente nella Rete Europea dei Trasporti, non solo porto "core" ma anche porto "comprehensive" (quale Il Sistema Portuale **Messina**-Milazzo) e la possibilità di istituzione di una Zes in ognuna delle tre Città-Aree Metropolitane, tenendo conto della specificità statutaria regionale. Se tali emendamenti non dovessero essere recepiti, assumerò un atteggiamento diverso da quello portato avanti sino ad ora nei confronti del Governo Nazionale fino alla conclusione della legislatura".



LA REGIONE

Puglia e Basilicata d'accordo: sì alla Zes Taranto-Ferrandina

Incontro tra Emiliano e Pittella per fissare un percorso congiunto

di Oreste MARTUCCI

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Il patto
Intesa tra i due presidenti per una proposta comune



● Già dato mandato ai gruppi tecnici di studiare il livello di complementarietà tra l'area di Ferrandina e Taranto, così da sottoporre al Governo una proposta congiunta.

Il nodo
Anche l'area di Lecce punta a guadagnarsi uno spazio



● Rappresentanti imprenditoriali e istituzionali del Salento, insistono sulla necessità che l'area di Lecce trovi uno spazio nella Zes di Taranto o in quella di Bari-Brindisi.

Altri punti
Un vertice a tutto campo: trattative anche sull'acqua



● Emiliano e Pittella concordano sulla necessità di un tavolo presso il Ministero per il Mezzogiorno, per porre fine alla vicenda della liquidazione dell'Epti.

glia, Lucania e Ipponia) che gestisce gli lavabi utilizzati dall'Aqp per distribuire l'acqua in Puglia e hanno concordato sulla necessità di "sollecitare la convocazione di un tavolo presso il Ministero per la questione territoriale, per porre fine alla complessa vicenda della liquidazione dell'Ente stesso.

I governatori hanno assicurato che "si ripartirà dalla proposta già discussa nel corso dell'ultima riunione convocata dal Ministro Dc Vincenti lo scorso luglio, ovvero di una norma di legge che fissi tempi e modalità per il superamento della gestione liquidatoria dell'Epti, disponendo al contempo le misure di carattere finanziario più idonee all'estinzione dei debiti maturati dall'Ente stesso. Emiliano ha sottolineato la strategicità e l'insostituibilità della sinergia fra Basilicata e Puglia. «Le nostre regioni - ha dichiarato - sono legate da un filo comune che ci obbliga a rafforzare sempre di più la cooperazione in ogni settore. L'acqua, in particolare, ci ha legato e ci legherà in futuro sempre di più. Siamo pronti a dare vita ad un progetto industriale di respiro europeo, che potrà essere un modello per tutto il Mezzogiorno d'Italia».

stata costituita la settimana scorsa e si insedierà il 19 ottobre».

«Il lavoro del Comitato sarà fondamentale per definire le aree da inserire nelle Zes e i relativi piani strategici», ha aggiunto Mazzarano, ricordando che un ruolo di rilievo sarà svolto da parte del responsabile del dipartimento regionale per lo Sviluppo economico,

l'ingegnere Domenico Laforgia, nel raccordo delle iniziative e delle proposte che la giunta regionale proporrà al governo nazionale.

Il governo nazionale con un Decreto attuativo della presidenza del Consiglio dei ministri dovrebbe provvedere tra la fine del mese e la metà di novembre a spiegare in che modo verrà applicato il contenuto

del Decreto Mezzogiorno approvato dal Parlamento all'inizio del mese di agosto che prevede una dotazione finanziaria di 206 milioni di euro per finanziare la fiscalità di vantaggio destinata alle aziende che avviassero nuove iniziative industriali nelle Zes. Durante l'incontro di ieri Pittella ed Emiliano hanno parlato anche di Epti (Ente irrigazione di Pu-

do - dice ancora Mazzarano - che sia migliorato soprattutto il clima di fiducia delle imprese e la decisione del governo di innalzare a 35 anni il limite di età per questi contratti non può che essere salutato positivamente: le imprese potranno ricorrere a giovani dotati di maggiori competenze e dunque di realizzare grazie anche al loro contributo quella svolta verso l'innovazione che l'industria 4.0 ha reso possibile oltre che indispensabile».

Molto però per il successo della nuova distribuzione dipenderà anche dalle Regioni e dalla loro disponibilità a implementare le risorse nazionali. Una spinta formidabile dovrebbe arrivare anche dal credito d'imposta per chi investe nel Mezzogiorno, misura che ha incontrato un grande interesse presso le imprese e che il governo non a caso ha deciso di potenziare per non perderne le ricadute (gli investimenti già garantiti sarebbero a quota 3 miliardi). Morale: gli incentivi da soli non possono bastare anche perché a fronte dei 90mila nuovi posti creati con la decontribuzione bisogna comunque fare i conti con gli altri 400mila posti al Sud negli anni della recessione. «Sarebbe però un bel risultato - dice Mazzarano - se nel 2018 potessimo contare altri 100mila nuovi contratti di lavoro: forse adesso sperarlo non appare decisamente fuori luogo».

Nei giorni scorsi si era parlato della possibilità di collegare la piastra logistica di Ferrandina alla Zes adriatica che dovrebbe nascere attorno ai porti di Bari e Brindisi. L'incontro di ieri pone fine a questa incertezza. Sono d'accordo sul collegamento tra Taranto e Ferrandina i parlamentari di maggioranza e di opposizione dell'area jonica: l'onorevole Ludovico Vico, del Pd, ha promosso incontri e iniziative congiunte con colleghi della Basilicata per sostenere tale posizione; l'onorevole Gianfranco Chiarrelli, di Direzione Italia, si è spinto sino a chiedere la costituzione di una Zes della vecchia Provincia d'Ugento, così da valorizzare attorno al porto di Taranto Ferrandina, lo scalo ferroviario di Sesto-Lecce e il centro intermodale di carichi di Francavilla Fontana. Anche i rappresentanti imprenditoriali e istituzionali del Salento, sono convinti della necessità che l'area di Lecce trovi uno spazio nella costituenda Zes di Taranto o in quella di Bari-Brindisi. Si sono espressi in tale direzione tra gli altri Chiara Montefrancesco, vice presidente nazionale di Cna Industria, e il sindaco di Lecce Carlo Salvemini.

La Basilicata ha previsto di valorizzare un'altra piastra logistica, quella di Grotto di Leuca, in collegamento con una Zes campana che ha come riferimento il porto di Salerno. Ma l'incontro di ieri tra Emiliano e Pittella lascia immaginare la possibilità di portare nella Zes di Taranto anche Gualdo di Leuca, alla cui piastra logistica è collegato lo stabilimento Fiat di Isole. L'assessore pugliese allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, ha evidenziato che «nel giro di poche settimane la Regione sarà nelle condizioni di presentare i piani strategici per le Zes pugliesi, quella di Taranto per la quale sta lavorando da tempo una Commissione di esperti, e quella di Bari-Brindisi che è

Cristina De Gregori nel direttivo di Medcruise



Rappresenterà l'autorità di sistema Genova - Savona

Sono tre i rappresentanti italiani entrano nel consiglio direttivo di MedCruise, l'associazione internazionale che raggruppa i porti crocieristici dell'area del Mediterraneo. Lo ha deciso a Tolone (Francia) la 51,ima assemblea di MedCruise che da oltre 20 anni si occupa della promozione dei porti che svolgono attività crocieristica del Mediterraneo. In rappresentanza dei "Porti Grandi" entrano in consiglio la savonese Cristina De Gregori (Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale) e Valeria Mangiarotti (Authority Mare di Sardegna).

Per i "Porti piccoli" entra in consiglio Laura Cimaglia (Authority dell'Adriatico Meridionale), eletta in rappresentanza del porto di Brindisi. Il board rimarrà in carica 3 anni. Presidente è stato eletto lo spagnolo Airam Diaz Pastor, della Port Authority di Santa Cruz de Tenerife. "La presenza italiana nel board di MedCruise è importante – ha detto il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino -. Da oggi abbiamo una folta rappresentanza proveniente da aree geografiche diverse che contribuirà a promuovere nel modo migliore il traffico crociere del nostro Paese".



SOTTO CONTROLLO I soggetti istituzionali potranno avere un quadro in tempo reale delle attività

PORTO & INNOVAZIONE IL SISTEMA DI GEOLOCALIZZAZIONE

Tutti i traffici in un solo click

IL PORTO sposa l'innovazione e lo fa con mappe intelligenti in grado di rispondere a esigenze concrete e specifiche. Nasce il Sistema Informativo Geografico Portuale (Sigp), il nuovo strumento informatico che permette agli utenti autenticati (Autorità Portuale; Istituzioni e amministrazioni pubbliche; Operatori del settore) di 'interrogare' la Port Authority, ottenendo informazioni utili con un semplice click.

IL PROGETTO messo a punto dalla Autorità Portuale verrà realizzato nei prossimi mesi dalla Ldp Progetti Gis e si propone di semplificare in modo sensibile la vita agli addetti ai lavori, permettendo loro di avere informazioni rappresentate geograficamente. Il Sigp, infatti, è uno strumento basato su tecnologie di rappresentazione georeferenziata, simili - per intenderci - a quelle usate da Google

Maps, in cui è possibile cercare, visualizzare informazioni di vario tipo, delle quali viene anche fornita sulla mappa la posizione geografica a essi riferita. Visualizzare sulla mappa tutte le aree del porto e le loro destinazioni d'uso; avere informazioni sulle fasi attuative del Piano Regolatore; monitorare l'impatto ambientale delle grandi opere; avere una piena visione delle concessioni demaniali, integrando le info georeferenziate con altre di tipo documentale; raccogliere informazioni sulle indagini geotematiche svolte in porto. Con il Sigp tutto ciò sarà possibile. Gli ambiti di intervento dell'applicazione web Gis su base open source per ora sono cinque (Il Piano Regolatore; le concessioni demaniali; il catasto; le indagini geotecniche e i dragaggi; i progetti; i lavori e la cartografia di base), ma successivamente ci saranno altre implementazioni.

Rimorchiatori-drone nel futuro dei porti

Napoli - Nella prima giornata di Shipping and the Law, l'annuale appuntamento organizzato dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, giunto quest'anno all'ottava edizione che ha richiamato a Napoli i vertici dell'industria marittima, il ruolo da protagonista è toccato a Mario Mattioli fresco di nomina



Napoli - Nella prima giornata di Shipping and the Law, l'annuale appuntamento organizzato dall'avvocato marittimista Francesco Saverio Lauro, giunto quest'anno all'ottava edizione che ha richiamato a Napoli i vertici dell'industria marittima, il ruolo da protagonista è toccato a Mario Mattioli fresco di nomina alla presidenza di Confitarma.

Mattioli ha spiegato di volersi impegnare al massimo per riportare in seno al consesso degli armatori i d'Amico, ha insistito su una Confitarma aperta a tutti ma a patto che «il Registro internazionale non si tocchi. È grazie a questo strumento che oggi possiamo dirci competitivi, e metterlo in discussione significa mettere fuori gioco parecchie aziende».

D'accordo con Mattioli anche il presidente dell'International Chamber of Shipping (Ics) Esben Poulsen: «Finché l'Europa mantiene la tonnage tax, gli armatori europei riescono a essere competitivi, e a rispondere alla sfida che la Cina sta portando nel Mar Mediterraneo».

Presso il Teatrino di corte del Palazzo Reale si è parlato di armatoria e banche, di finanza e tutela ambientale, di riduzione dell'anidride carbonica e delle navi che si devono adeguare alle nuove normative con nuovi e costosi investimenti, di cyber-sicurezza e appunto della sfida cinese. Tutti temi trattati a 360 gradi dai massimi esperti mondiali. Proiettata invece verso il futuro la seconda e conclusiva giornata dell'incontro. Concreta la possibilità che entro il 2025 navighi per i nostri mari una nave senza equipaggio, che potrebbe essere comandata a distanza oppure guidarsi da sola.

- segue

Questo lo scenario futuro, ma non tanto lontano, secondo Matteo Natali, responsabile di progetto presso il gruppo finlandese Wartsila, uno dei maggiori produttori al mondo di motori per navi: «La nave comandata a distanza l'abbiamo testata noi già due settimane fa. Si è trattato di un'unità da circa 70 metri, che è partita da Aberdeen senza equipaggio, e comandata a distanza da San Diego. Ha funzionato. Certo, non ci saranno mai navi passeggeri senza equipaggio, sarebbe difficile farle accettare, ma penso come primo passo ai rimorchiatori, che possono essere comandati dalla nave che deve entrare in porto. Sarebbe sufficiente che si attaccassero alla nave con una ventosa o con elettromagneti, guidandole fino al pontile».

Ma la vera sfida nell'era della nave comandata a distanza sono le stampanti tridimensionali a bordo, per fabbricare i pezzi di ricambio: a nave autonoma, guidata dal computer di bordo: «Si guida da sola - spiega Natali -. Le si dice "devi essere in quel posto a quell'ora", e il computer aggiusta la rotta a seconda delle condizioni del meteo, del mare, di possibili ostacoli o in base alla presenza di altre navi, e aspetta anche che si liberi il suo turno in porto». Ipotesi avveniristica e ancora lontana? Forse.

Per ora la ricerca scientifica si concentra però su riduzione dei consumi e sicurezza: «Il 92% degli incidenti sulle navi - spiega Natali - sono dovuti a fattori umani, se riusciamo ad aiutare gli operatori può essere ridotto in maniera drastica il rischio, ad esempio, che una petroliera perda il suo carico in mare».

Informazioni Marittime

Barcellona, nel traffico container il miglior trimestre di sempre



Novanta giorni da primato. Il trimestre luglio-settembre è stato il più positivo nella storia del porto di Barcellona che ha registrato una crescita del 36,8% nel movimento dei container e del 31,2% nel traffico totale. Lo comunica l'autorità portuale dello scalo catalano che spiega come il risultato sia scaturito di una forte accelerazione nel traffico cominciata già dall'inizio del 2017: da gennaio a settembre il porto di Barcellona è cresciuto del 31% nel traffico container, un risultato che in termini assoluti si traduce in oltre 2,2 milioni di teu.

Di segno positivo, nell'arco del 2017, i dati relativi ai diversi settori del trasporti merci: spicca il transhipment, aumentati del 129,8%. Il commercio estero ha mantenuto il proprio ritmo di crescita, con un aumento del 9,3% nel delle importazioni e del 3,5% nelle esportazioni.

Notevole anche la crescita del ro-ro, che nei primi nove mesi dell'anno sono cresciuti del 6%. Per quanto riguarda i passeggeri, il porto di Barcellona da gennaio a settembre ha registrato un aumento del 2,7%, con un'impennata dei passeggeri dei traghetti da Italia, Isole Baleari e Nord Africa, salito dell'11,4%. Cala lievemente (-1,9%) solo il numero dei crocieristi.

Porti: Barcellona, container +36%, il trimestre migliore della storia

Traffico totale sale del 31,2%. Impennata passeggeri traghetti



(ANSAMed) - NAPOLI, 16 OTT - L'ultimo trimestre (luglio-settembre) è stato il più positivo nella storia del porto di Barcellona che ha registrato una crescita del 36,8% nel movimento dei container e del 31,2% nel traffico totale. Lo comunica l'autorità portuale dello scalo catalano che spiega come il risultato sia il risultato di una forte accelerazione nel traffico cominciata già dall'inizio del 2017: da gennaio a settembre il porto di Barcellona è cresciuto del 31% nel traffico container, un risultato che in termini assoluti si traduce in oltre 2,2 milioni di TEU (l'unità di misura dei container). Tutti i settori del trasporto merci è di segno ampiamente positivo: spicca il trans-shipment (contenitori che vengono scaricati per poi essere spediti verso la destinazione finale) aumentati del 129,8%. Il commercio estero ha mantenuto il proprio ritmo di crescita, con un aumento del 9,3% nel caso delle importazioni (434.146 TEU) e del 3,5% nelle esportazioni (523.326 TEU). Per i mercati, i Paesi asiatici sono i più dinamici con una crescita in particolare degli scambi con gli Emirati Arabi Uniti (+11,3%) ma salgono anche gli scambi con Cina (+ 9,6%), Corea del Sud (+14,2%), India (+ 13%), Giappone (+ 10%) e Vietnam (+ 6,2%). Tra i dati spicca anche la crescita del ro-ro (i traghetti) che riguardano soprattutto gli scambi con Italia e Nordafrica e che nei primi nove mesi dell'anno sono cresciuti del 6%. Per quanto riguarda i passeggeri, il porto di Barcellona da gennaio a settembre ha registrato un aumento del 2,7%, con un'impennata dei passeggeri dei traghetti da Italia, Isole Baleari e Nord Africa, salito dell'11,4%, mentre il numero dei crocieristi è calato lievemente, dell'1,9%.

Servizi. Il gruppo veneto ha rilevato la olandese Maas Shipstores specializzata in forniture navali

Shopping Ligabue a Rotterdam

Seconda acquisizione estera dell'anno - Ricavi per 300 milioni (+10%)

venezia Il gruppo Ligabue - fondato a Venezia nel 1919, specializzato in servizi di approvvigionamento, catering e facility management principalmente per attività marittime come navi da crociera, traghetti e navi da carico, oltre ad attività quali piattaforme offshore e campi on shore in zone remote - ha acquisito Maas Shipstores, società fondata nel 1994 che svolge nel porto di Rotterdam servizi di forniture navali, ship supply, transport & logistics, forniture di parti tecniche e di motori, parti di ricambio per navi mercantili, merci e commerciali e per diporto.

«Un modo per diversificare l'attività - spiega Inti Ligabue, terza generazione al vertice dell'azienda - ma anche di allargare il portafoglio clienti e proporre un servizio sempre più completo, dalle forniture alimentari a quelle di componentistica». Si tratta della seconda acquisizione dell'anno (dopo Admiral Marine Services, ad Abu Dhabi), la prima per dimensioni «verso un competitor in un'area di rilevanza mondiale», nel segno di una strategia di sviluppo del gruppo Ligabue che consolida così la sua presenza nel porto di Rotterdam, area di riferimento sempre più

importante per le forniture alle attività imprenditoriali nel Nord Europa. «In questo modo il gruppo assume un ruolo chiave nelle forniture di provviste e tecniche: anche nel porto di Rotterdam intendiamo andare incontro agli armatori italiani, nostri primi clienti in Italia, Olanda e nel mondo - spiega Ligabue -. Diventando un unico operatore per diversi servizi, il nostro obiettivo sarà quello di cercare di accelerare le operazioni (doganali, di consegna e ritiro merci) nel porto e di sfruttare le sinergie logistiche derivanti da tale raggruppamento di servizi».

Il tutto, prosegue Ligabue, «si tradurrà in prezzi più competitivi per l'armatore ed efficacia del servizio, poiché ogni ora o giorno in più in porto si traduce in maggiori costi. Non solo: con l'aumento della nostra disponibilità di stoccaggio inizieremo ad effettuare assistenza di stock holding e forwarding (stoccaggio, gestione e spedizione) di pezzi di ricambio specifiche di proprietà degli stessi armatori, che noi manterremo in consegna e spediremo su richiesta. Vogliamo diventare sempre di più il partner strategico globale e il problem solver veloce e competitivo delle compagnie armatoriali italiane».

L'attività acquisita ha un giro di affari di circa 30 milioni di euro e occupa 70 collaboratori; la nuova realtà, che nasce dalla partnership italo-olandese, diventerà uno dei primi player nel porto di Rotterdam. L'azienda acquisita, in difficoltà a causa della stretta al credito per il settore marittimo, ha una cultura

- segue

aziendale simile a quella italiana ed è familiare: «Abbiamo la certezza - afferma Ligabue - che l'integrazione di Maas nel gruppo procederà parallelamente allo sviluppo delle sinergie commerciali ed organizzative. Questa integrazione verrà portata a termine con successo grazie al notevole know-how organizzativo riconosciuto a Rotterdam e alla cultura aziendale molto simile alla nostra». Il gruppo Ligabue - 300 milioni di fatturato nel 2017 (70% del quale sviluppato all'estero) con un incremento del 10% rispetto al 2016 - è presente in 16 Paesi - dall'Africa al Sud America, dall'Europa al Kazakhstan, alla Russia - e impiega oltre 6mila persone di circa quaranta diverse nazionalità.

Singapore, in nove mesi +5,7%

Genova - Lo scalo ha movimentato 171 milioni di tonnellate di merce.



Genova - Il volume di merce movimentati al porto di Singapore nei primi nove mesi dell'anno sono aumentati del 5,7% su base annuale e sono stati pari a 465,99 milioni di tonnellate. **Lo rivelano le statistiche della locale Port Authority. Il volume delle rinfuse liquide è stati pari a 171,8 milioni di tonnellate, in crescita di quasi 6 punti percentuali, mentre le rinfuse solide sono cresciute solamente dello 0,7% a 13,71 milioni di tonnellate.** In salita anche i contenitori: il volume è stato pari a 24,77 milioni di teu, in aumento del 7,5%.

Nei primi nove mesi "Tdt" ha movimentato 33.610 teu, Lorenzini 4.664 Cresce il traffico merci su rotaia nel porto di Livorno grazie al collegamento diretto tra scalo e linea tirrenica

LIVORNO - Da quando è operativo il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra lo scalo labronico e la linea tirrenica, la capacità ricettiva del porto è aumentata. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, infatti ha registrato una maggior efficienza del trasporto merci su ferrovia e un aumento generale della produttività nella movimentazione della merce, containerizzata e non.

Ad evidenziarlo, innanzitutto, i dati aggiornati a Settembre, forniti dai terminal Tdt e Lorenzini, resi noti dall'AdSp. Con riferimento al primo, nel 2017 sono stati conti-

(continua in ultima pagina)



La linea ferroviaria in darsena Toscana

Cresce il traffico

più movimentati via ferrovia 33.610 container, 2.578 in più rispetto al 2016. Su un totale di 705 turni lavorati, sono stati scaricati e caricati sui vagoni 47,7 contenitori a turno, 5,3 in più a turno rispetto allo stesso periodo del 2016, quando era stato lavorato un numero maggiore di turni, 732 per l'esattezza. Ciò significa soltanto una cosa: sulla sponda ovest della darsena Toscana è aumentata la resa produttiva per ogni singolo contenitore movimentato.

Merito del terminalista, sicuramente, ma anche del nuovo impianto ferroviario che favorisce il transito delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla darsena Toscana, inaugurato a Dicembre 2016, alla presenza del ministro Graziano Delrio, il governatore Enrico Rossi e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile.

Per quanto riguarda Lorenzini, la società che usufruisce sia del nuovo terminal ferroviario Livorno Darsena che della Stazione Livorno-Calambrone, tra Gennaio e Settembre ha movimentato via ferrovia 4.664 container, un centinaio in più circa rispetto ai 4.561 dello stesso periodo dell'anno precedente.

E buone notizie arrivano anche dal terminalista Sintermar, specializzato nella movimentazione dei ro-ro; ro-pax e nel traffico di auto nuove: in questo mese verrà attivato un nuovo servizio ferroviario per il trasporto in export di auto del gruppo Psi (Peugeot, Citroen, Opel); i veicoli, 200 a treno, provenienti da Trnava, città della Slovacchia situata a 50 km dalla ca-

pitale Bratislava, arriveranno a Livorno (area Sintermar) con una frequenza di tre volte a settimana. Più o meno nello stesso periodo verrà attivato anche un servizio di import da Sintermar di circa 200 / 230 auto con destinazione Austria.

Insomma, la nuova opera ferroviaria a servizio del porto livornese, assieme alle altre stazioni già presenti, ha contribuito ad aumentare la capacità ricettiva dello scalo labronico. Ora rimangono da sistemare altri due importanti tasselli: il collegamento tra il porto e l'Interporto Vespucci, il così detto scavalco ferroviario in fase di realizzazione, e quello tra quest'ultimo e la linea Collesalveti-Vada. Sono opere di primaria importanza per il sistema portuale dell'Alto Tirreno. Una volta ultimate, sarà possibile agganciare la Prato-Bologna, che presto sarà riseguita e adattata agli standard europei, e da qui raggiungere i mercati del centro e nord Europa attraverso il Brennero e il Gottardo.



NOTIZIE DALLA CITTÀ

SINTERMAR: CONVOGLI DI 200 AUTO

Porto, il treno aumenta traffici e produttività

AUTHORITY » LA SVOLTA FERROVIARIA

Il treno fa bene al porto Produttività in aumento

■ ZUCHELLI IN CRONACA

Tdt e Lorenzini, in crescita i traffici via rotaia. Sintermar, convogli di 200 auto
Ma anche gli altri scali non stanno fermi: attenzione al boom di Trieste

di Mauro Zucchelli

■ LIVORNO

Stavolta non è andata come nel marzo di undici anni fa quando, dopo aver ideato la quasi-inaugurazione dell'acquario prima che arrivassero i pesci, eravamo riusciti ad avere perfino il battesimo del terminal ferroviario dell'interporto praticamente senza che vi giungessero treni: solo un convoglio sperimentale per la foto di rito. Stavolta il taglio del nastro del collegamento ferroviario direttiissimo con la Darsena Toscana - in tandem con il ministro Graziano Delrio e il governatore Enrico Rossi pochi giorni prima dello scorso Natale - ha fatto decollare davvero questa tipologia di traffico merci da e per il porto. Dai primi dati resi noti dall'Authority risulta una crescita rilevante della resa per turno: insomma, della produttività del lavoro sulle banchine. Al di sopra dei 12 punti percentuali nei primi nove mesi di quest'anno, alme-

no per quanto riguarda il terminal Tdt.

Parlano le cifre che includono l'andamento fino a tutto settembre. Ad esempio, il terminal Tdt (controllato dai fondi internazionali Infracapital e Infravia con i portuali al 20%) ha visto una movimentazione complessiva via ferrovia di 33.610 container: con uno standard di 17,67 per ciascuno dei 705 turni lavorati nei primi nove mesi di quest'anno. Dodici mesi prima, nello stesso periodo, i turni erano stati 732 e 31.032 i container movimentati: con una media che non arrivava a quota 42,4 per turno.

Il numero dei contenitori "ferroviari" movimentati è aumentato dell'8,3% per quanto riguarda il terminal Tdt ma anche al terminal Lorenzini il saldo è risultato positivo: più 2,3%, visto che l'Authority indica che nel periodo da Capodanno a fine settembre si sono contati 4.664 contenitori, 103 in più se confrontati con l'andamento nello stesso arco di tempo dell'anno prima.

Finalmente a Palazzo Rosciano, sede dell'Authority, si può tirare un sospiro di sollievo: l'istituzione portuale aveva dovuto ammettere a fine agosto che i traffici container che nella prima metà del 2017, dopo una lunga stagione di incrementi, i traffici container avevano fatto segnare una pesante battuta d'arresto (meno 9,7%) con un rilevante arretramento anche sul fronte delle crociere (meno 8,1%, ma a giugno si era arrivati a perdere 21 punti percentuali) e un tonfo nel campo dei prodotti forestali (meno 15,5%). Ma non tutto l'orizzonte era nero: le "autostrade del mare" erano cresciute del 12,2% e i traghetti di quasi diciannove punti.

E dentro questo scenario che la nuova Autorità di Sistema Livorno-Piombino mette in fila anche le «buone notizie che arrivano anche dal terminalista Sintermar»: in vista nelle prossime settimane il via «un nuovo servizio ferroviario per il trasporto in export di auto del gruppo Peugeot, Ci-

tron, Opel (Psa)»: dalla Slovacchia (Třnava) arriverà all'area Sintermar tre volte alla settimana un treno con 200 auto, e partirà con destinazione Austria un servizio Sintermar con 200-230 auto per ogni treno.

Le ultime mosse del presidente Stefano Corsini sembrano orientate a confermare - anzi, ad accelerare - la scelta del predecessore Giuliano Gallanini che aveva insistito sull'intenzione di fare di Livorno l'apripista della "ferroviarizzazione" dei traffici portuali che ha fatto la fortuna di Anversa.

Ma occhio che anche gli altri scali non dormono: è però un modello sul quale si è incamminato anche Trieste, che anzi rivendica di farne il proprio fiore all'occhiello come modalità di collegamento fra le proprie banchine e il cuore dei mercati europei. Basti dire che si presenta come «il più importante porto ferroviario del Sud Europa», ricorda i «100 treni al mese» che la collegano al Nord Est italiano e al Centro Europa. Il balzo del 40% nel numero dei treni container.

L'interporto di Guasticce offre al mercato 175mila metri quadri di aree



L'interporto di Guasticce torna a sondare il mercato riguardo ad alcune aree al proprio interno. C'è tempo fino al 20 ottobre ma resta comunque per ora un «avviso esplorativo per manifestazione d'interesse». Stavolta si tratta di sei lotti, due nella zona D52 con destinazione urbanistica «direzione, commercio e servizi generali» mentre gli altri quattro sono catalogati come D53 e negli strumenti urbanistici sono indicati come vocati per attività

produttiva e logistica. Stiamo parlando di 175mila mq di aree, con edificabilità a quota 65mila mq. I primi due lotti sono da 30mila metri quadri (con 8.800 mq di edificabile) e di 6.600 (edificabilità 1.900 mq) per i primi due casi. Negli altri quattro la superficie è attorno ai 24mila mq per due aree (superficie edificabile oltre 8mila mq), più una da 38mila e una da quasi 52mila mq, con una edificabilità pari alla metà.