

Primo piano:

- **Nomine Presidenti** (Web Marte)
- **Porti, 25 anni fa la rivoluzione. Focus a Livorno**
(Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, Informatore Navale, La Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Trieste:

- “...D’Agostinoi, Turchia tra nostri principali partner...” (Ansa)
- “...Trieste alla fiera “Logistrans” a Istanbul...” (Ansa)

Venezia:

- “...Illuminazione più sicura al Canale di Malamocco Marghera...”
(Corriere Marittimo)
- “...Green Port Conference 2016 a Venezia: i contenuti...” (Il Nautilus)

Genova:

- “...Il Porto di Rotterdam sbarca a Milano...” (La Repubblica GE)
- “...Commessa dall’offshore per San Giorgio...” (Il Secolo XIX)
- “...Msc Crociere spinge il porto di Genova...” (L’Avvisatore Marittimo)
- “...porti turistici. Ass. Scajola, nuove regole per il collaudo finale...”
(Ferpress, The Medi Telegraph)

La Spezia:

- “...Nuova indagine sull’ex presidente Lorenzo Forci...” (QN Economia & Lavoro)

Livorno:

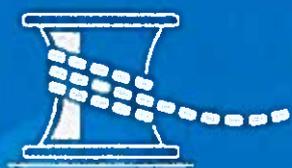
- “...Gallanti risponde alla Lucarelli Terminal...”
(Il Corriere Marittimo, Il Tirreno)
- “...Tecnologia e catena logistica: il nostro porto all’avanguardia...”
(La Nazione LI)

Piombino:

- “...Crociere, una stagione record...” (La Nazione LI)

Civitavecchia:

- “...Civitavecchia- Luciani: Le priorità per il porto al nuovo presidente...”
(Il Corriere Marittimo)
- “...La “Porto storico d Civitavecchia”...” (Civonline)



Napoli:

"...Zes in campania, convegno Propeller con Spirito..."

(L'Informatore Navale)

"...Porto, no del senato a Spirito presidente..." (Il Mattino, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, Il Corriere Marittimo, Ferpress)

Gioia Tauro:

"...per Bankitalia, moderato recupero del traffico..." (Il Nautilus, Ansa)

Messina:

"...Quando la politica è inesistente..." (centonove, Gazzetta del Sud)

"...Nuovo porto Tremestieri: Riunione a Palermo..." (ildiariometropolitano)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Augusta|Nominati presidenti delle nuove Autorità di Sistema Portuale. Manca ancora Augusta

Seppure in ritardo sulla tabella di marcia, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, con una nota pubblicata sul sito del MIT informa di aver firmato i primi due decreti di nomina per i presidenti delle nuove Autorità di Sistema Portuale. "Si tratta di Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale con sede a Trieste, e di Sergio Prete, presidente dell' Autorità di Sistema del Mar Jonio con sede a Taranto". La nota prosegue affermando che "per i due presidenti proposti dal Ministro è stata raggiunta l' intesa con i presidenti delle Regioni interessate ed è stato espresso il parere positivo delle Camere. Terminato l' iter di legge sono stati firmati, di conseguenza, i decreti di nomina per la durata di quattro anni". Il ministero sottolinea che i due presidenti in questione sono stati nominati in base alla comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale e ne descrive i titoli in uno sforzo, encomiabile, di trasparenza. A queste prime nomine dovrebbero seguire quelle dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale,, dell' Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, dell' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale, dell' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale di quella dell' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centro-Settentrionale e infine, quella dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. I Nomi che già circolano appaiono in linea con i criteri previsti dalla Legge, il che fa ben sperare anche per il resto dei provvedimenti. Finalmente dovremmo assistere ad un cambio di passo rispetto al passato e l' ingerenza politica dovrebbe, comunque, determinare scelte professionali e quantomeno qualificate. Mancano all' appello anche semplici indiscrezioni sui nomi di chi andrà a presiedere l' Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno), l' Autorità di Sistema dello Stretto (Gioia Tauro), l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (Palermo), l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (Augusta) e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna (Cagliari). Su questi ultimi mancherebbe l' intesa con le regioni, staremo a vedere, sperando che l' influenza del nostro governatore non sia nefasta e che si discosti con gli atteggiamenti fin qui assunti. Intanto scaduto il mandato commissariale, in attesa dell' intesa e dello svolgimento delle relative procedure si è proceduto alla proroga del mandato commissariale che speriamo sia breve. (G.B.T) Visualizzazioni:

165 augusta Autorità di Sistema Portuale autorità portuale decreti delrio ministro Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nomina porto presidenti nuove Autorità di Sistema Portuale.

Informazioni Marittime

Porti, 25 anni fa la rivoluzione. Focus a Livorno



Sono trascorsi 25 anni dalla riforma dei porti Italiani e per venerdì 25 novembre Confindustria Livorno Massa Carrara ha promosso un convegno per ricordare questi anni fino ai giorni nostri. L'evento, che avrà luogo al Teatro Goldoni di Livorno (via Goldoni - 83, ore 9) cercherà di mettere a fuoco i cambiamenti, i rischi e le opportunità che scaturiscono dal [nuovo quadro normativo](#).

Programma

9.30 Apertura lavori

9.45 Saluti: Alberto Ricci, Presidente Confindustria Livorno Massa Carrara

Saluto dei Sindaci

"Com'erano quegli anni novanta" Proiezione slides

Testimonianze a confronto:

Roberto D'Alessandro, Past President del Consorzio Autonomo del Porto di Genova

Giorgio Carozzi, Editorialista de *Il Secolo XIX*

Regione Toscana (to be confirmed)

TAVOLA ROTONDA Dalla riforma del '94 ad oggi

Roberto Alberti, Presidente Fedespedi

Marco Conforti, Presidente Assiterminal

Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti

Nereo Marcucci, Presidente Confetra

Pasqualino Monti, Presidente Assoporti

Moderatore: Bruno Dardani

12.30 Conclusioni: Vice Ministro Sen. Riccardo Nencini

Convention Confindustria: "Porti 25 anni fa la rivoluzione"

LIVORNO - Venticinque anni fa, con la sentenza della Siderurgica Gabrielli e gli interventi del Tar e dell'Unione Europea, si concretizzava sulle banchine di Genova e Livorno la grande riforma dei porti, ufficializzata poi dalla legge 84 del '94. Una rivoluzione caratterizzata dall'abolizione del monopolio dei portuali e dall'apertura dei porti agli investitori e agli operatori privati. Un anniversario importante nell'ottica del nuovo intervento legislativo e operativo in fase di attuazione da parte del governo.

Il prossimo 25 novembre a Livorno, presso il Teatro Goldoni, Confindustria Livorno Massa Carrara accende i riflettori su queste tematiche.

Prima Convention annuale della nuova Confindustria Livorno Massa Carrara, per ricordare questi anni fino ai giorni nostri. Cos'è cambiato, cosa manca, quali opportunità, quali i rischi che scaturiscono dal nuovo quadro normativo. Questo il leitmotiv dell'"incontro - confronto" tra alcuni protagonisti di allora, i Presidenti delle principali Associazioni Nazionali Marittime e il Governo.

Il prossimo 25 novembre a Livorno, Confindustria Livorno Massa Carrara accende i riflettori sulle tematiche portuali



Programma Livorno 25.11.2016

Livorno, 16 novembre 2016 – Venticinque anni fa, con la sentenza della Siderurgica Gabrielli e gli interventi del Tar e dell'Unione europea, si concretizzava sulle banchine di Genova e Livorno la grande riforma dei porti, ufficializzata poi dalla legge 84 del '94. Una rivoluzione caratterizzata dall'abolizione del monopolio dei portuali e dall'apertura dei porti agli investitori e agli operatori privati. Un anniversario importante nell'ottica del nuovo intervento legislativo e operativo in fase di attuazione da parte del governo.

Il prossimo 25 novembre a Livorno, Confindustria Livorno Massa Carrara accende i riflettori su queste tematiche.

Porti: D'Agostino, Turchia tra nostri principali partner

E' anche piattaforma logistica naturale per Iran



(ANSA) - ISTANBUL, 16 NOV - Non soltanto "la Turchia è uno dei nostri primi partner commerciali, e Logitrans è l'evento fieristico di settore più importante per chi guarda a quel mercato", ma la "Turchia è la piattaforma logistica naturale per l'Iran che per noi è un mercato interessantissimo e dove abbiamo ottimi rapporti e siamo arrivati per primi". A dirlo è Zeno D'Agostino, neo presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale, nella capitale turca per partecipare alla kermesse dove da oggi al 18 novembre parteciperanno più di 15.000 operatori di 54 Paesi, con 220 espositori da 22 nazioni.

Il Porto di Trieste, winning intermodal gateway to Europe, è presente all'appuntamento con uno stand. Una "fiera importante, che se la gioca con Mosca e con Monaco - che però è biennale - Da parte nostra, ci sono cose interessanti che riguardano investimenti che i turchi in modo diretto o indiretto stanno facendo, come sul molo VI e V - ha proseguito D'Agostino - E' stata appena data una nuova concessione di 25 anni a Samer per il potenziamento della struttura, un investimento di 20 milioni di euro dello stesso Samer (di cui i turchi hanno una quota del 60%) per la costruzione di un nuovo terminal intermodale ferroviario". Per il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, con gli operatori turchi c'è inoltre una "sintonia di intenti per quanto riguarda il trasferimento modale e sono molto sensibili al tema ferroviario. Sintonia che non si trova facilmente in altri porti italiani".

E' proprio questo aspetto che sottolinea lo stand, la forte vocazione intermodale che contraddistingue lo scalo e permette alle merci che arrivano dalla Turchia, di raggiungere velocemente via treno le destinazioni del Centro Est Europa.

"L'autostrada del mare - ha riepilogato D'Agostino - settore che storicamente costituisce uno dei business di punta di Trieste, conta su una ventina di toccate settimanali che collegano lo scalo giuliano con i porti di Istanbul (Pendik e Haydarpasa), Ambarli, Cesme e Mersin, con un tempo di percorrenza di 2 o 3 giorni". Grazie ai "gruppi Samer e Parisi possiamo contare sulla presenza costante delle grandi compagnie armatoriali e logistiche turche che da anni stanno investendo a Trieste. U.N.

Ro-Ro, Ekol e Ulusoy, sono aziende straordinariamente dinamiche e partner fondamentali per il nostro porto", conclude D'Agostino.

La Turchia ha "pesato" per il 38 per cento nel 2015 nel porto di Trieste, in termini di tonnellaggio ed escludendo il traffico petrolifero (che costituisce il 70% del volume di tonnellate).

Se si include il petrolio la percentuale scende all'11. (ANSA).

Porti: Trieste alla fiera "Logitrans" a Istanbul



(ANSA) - TRIESTE, 16 NOV - Il porto di Trieste è presente alla fiera "Logitrans" che si è aperta oggi a Istanbul e alla quale partecipano più di 15.000 operatori del settore da 54 Paesi diversi, con 220 espositori da 22 nazioni.

"La Turchia è uno dei nostri primi partner commerciali, e Logitrans l'evento fieristico di settore più importante per chi guarda a quel mercato", ha detto Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Orientale. "Trieste, the winning intermodal gateway to Europe" è il claim dello stand, con il quale l'Autorità Portuale vuole sottolineare la forte vocazione intermodale che contraddistingue lo scalo e permette alle merci che arrivano dalla Turchia, di raggiungere velocemente via treno le destinazioni del Centro Est Europa.

L'autostrada del mare, settore che storicamente costituisce uno dei business di punta di Trieste, conta su una ventina di toccate settimanali che collegano lo scalo giuliano con i porti di Istanbul (Pendik e Haydarpassa), Ambarli, Cesme e Mersin, con un tempo di percorrenza di 2,3 giorni.

Di rilievo la sostenibilità del servizio: nel 2015 sono transitati nel porto di Trieste più di 300 mila unità di carico, con prevalenza di semirimorchi, che in questo modo sono stati tolti dalla strada. Se si considera che un camion, nella modalità terrestre, emette circa 2 tonnellate di CO2, per arrivare da Istanbul a Trieste, i benefici ambientali dell'autostrada del mare risultano evidenti.

Le ottime performance del comparto, sono sostenute da altrettanto forti relazioni commerciali, e la presenza costante degli operatori logistici e compagnie di navigazione turche nell'area triestina lo dimostrano. "Grazie alle capacità imprenditoriali dei gruppi Samer e Parisi - conclude D'Agostino - possiamo contare sulla presenza costante delle grandi compagnie armatoriali e logistiche turche che da anni stanno investendo a Trieste. U.N. Ro-Ro, Ekol e Ulusoy, sono aziende straordinariamente dinamiche e partner fondamentali per il nostro porto". (ANSA).

Porti: Trieste, quintuplicati treni per Europa Est

D'Agostino, siamo prima piattaforma ferroviaria merci in Europa



(ANSA) - ISTANBUL, 16 NOV - Il Varco IV del Porto di Trieste è stato aperto all'inizio dello scorso mese di agosto e vi transitava una coppia di treni per Budapest ogni settimana (uno in andata, uno in ritorno). "Oggi facciamo cinque treni a settimana su Budapest, e l'anno scorso questo servizio non esisteva". Lo ha detto il neo presidente dell'AdSP Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, presente alla fiera Logitrans di Istanbul, da oggi al 18 novembre.

Inoltre, è stato istituito un "nuovo treno sulla Slovacchia, a Dunajska Streda, dalla fine dello scorso mese di settembre.

Era cominciato anche in questo caso con una coppia di treni a settimana, ora siamo a cinque coppie, nel giro di poche settimane. Dunajska Streda è un centro importante perché baricentrico nella distribuzione di merci via ferroviaria", ha spiegato D'Agostino.

"Tutti e due i treni sono collegati al traffico container, e in questo senso la Msc sta facendo una parte importante. A fine settembre erano 5.600 treni, lo stesso numero 2015 in tutto anno, viaggiamo quindi a un +30% del commercio ferroviario".

D'Agostino ha precisato che il porto di Trieste è "la prima piattaforma ferroviaria merci in Europa in quanto a trend di crescita. Abbiamo incontri periodici con soggetti europei ed esprimere questo trend, visto che siamo il primo porto per traffico in Italia, è una grossa soddisfazione". La ferrovia è "strutturale alla competitività, dimostriamo che può essere leva competitiva, con soggetti che ci credono ed anche operatori privati ci credono". (ANSA).

Il Corriere Marittimo

Venezia: Illuminazione più sicura al Canale di Malamocco Marghera

VENEZIA - Entrare nel porto di Venezia, lungo il canale Malamocco-Marghera, adesso è più agevole e più sicuro. Sono state infatti installate cinque centraline costituite da sensori di visibilità di cui una dotata anche di stazione meteorologica.

L'Autorità Portuale di Venezia, in collaborazione con gli operatori portuali e la Capitaneria di Porto, hanno collaborato al fine di migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione in caso di scarsa visibilità e di rendere le informazioni disponibili alle navi e agli operatori. Il canale di Malamocco-Marghera collega la bocca del porto Marghera e rappresenta l'unica via di accesso che consente l'ingresso in laguna alle navi dirette al porto commerciale.

Le centraline permettono di misurare con precisione il grado di visibilità mentre la stazione meteo fornisce i dati relativi alla direzione e alla velocità del vento, alla temperatura dell'aria, all'umidità relativa e alla pressione atmosferica.

Questi nuovi sistemi vanno ad incrementare la visibilità anche in caso di condizioni meteorologiche avverse, il porto di Venezia nel 2005 a causa della forte nebbia era rimasto chiuso per oltre 2 settimane.

L'Autorità portuale fa sapere che la novità dei sistemi è da individuare nel "web", è destinata a fare scuola anche in altri porti italiani che hanno problematiche di tipo meteomarine come la scarsa visibilità causata dalla nebbia.

Il progetto il cui investimento è di circa 200 mila euro, è stato realizzato grazie alla collaborazione tra il Comando generale della Capitanerie di Porto e la Capitaneria di Venezia.

Il Nautilus

Green Port Conference 2016 a Venezia: i contenuti



VENEZIA – Il Porto di Venezia è stato la sede dell'edizione 2016 di Green Port Conference che si è tenuta dall'11 al 14 ottobre 2016. Green Port Conference, che si articola in Green Port Cruise (l'11 ottobre) e Green Port Congress (12-14 ottobre), è stata occasione di incontro, confronto e discussione tra autorità portuali, terminalisti, compagnie di navigazione e operatori della logistica sullo sviluppo sostenibile, sulle pratiche ambientali e sui cambiamenti necessari per ridurre le emissioni di anidride carbonica. Il fatto di ospitare il Green Port è un riconoscimento di tutti gli investimenti fatti dal Porto di Venezia in campo ambientale. Infatti, a proposito di Venezia "host port" del Green Port Conference 2016, il Presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa ha commentato "Venezia è una scelta naturale per ospitare questo evento nella misura in cui la città e la sua laguna sono un sito di interesse nazionale e patrimonio mondiale, dunque lo sviluppo delle attività economiche – comprese quelle portuali – deve rispettare una serie di restrizioni che hanno stimolato soggetti pubblici e privati a trovare soluzioni innovative alle problematiche ambientali. Sono certo che la conferenza aiuterà a condividere tutte le best practice atte a facilitare l'adozione di azioni concrete per la competitività della flotta, la sua efficienza e sostenibilità, al fine di fornire benefici ambientali sostanziali come richiesto dalle più severe normative di prossima promulgazione e dalle più recenti direttive dell'Unione Europea".

Da almeno tre anni il Porto di Venezia si sta impegnando con tutta una serie di attività (progetti, studi e interventi) per promuovere l'utilizzo dell'LNG come combustibile alternativo sia in ambito portuale che per il trasporto terrestre. Venezia infatti sta diventando l'hub logistico dell'LNG nell'Alto Adriatico.



Il porto di Rotterdam sbarca a Milano l'offensiva del Nord spaventa la Liguria

MASSIMO MINELLA

Si chiamerà pure Genova-Rotterdam la principale arteria ferroviaria europea su cui far correre le merci. Per i vortici del porto olandese, però, l'arteria su cui fare leva corre da Rotterdam a Milano, indicato appunto come l'asse di business più importante del Vecchio Continente. Lo sbarco olandese dei giorni scorsi, con il convegno ospitato nel capoluogo lombardo, fa discutere la comunità portuale genovese e ligure. Più che legittimo, infatti, pre-

sentarsi a esperti e operatori, nonostante la notorietà di un porto che da solo vale più di tutti quanti gli scali italiani messi insieme (quanto meno dal punto di vista dei container). Ma puntare a mercati "naturalmente" di competenza dei porti liguri, come Liguria ed Emilia Romagna, non può non far discutere. Il porto di Rotterdam ha mostrato infatti vantaggi e peculiarità dei suoi servizi logistici e le caratteristiche dello scalo, oggettivamente, lasciano il segno.

ALLE PAGINE VIII E IX

Lo sbarco di Rotterdam spaventa la Liguria “Subito le infrastrutture”

Imprenditori privati e rappresentanti dei lavoratori uniti nel chiedere un piano operativo immediato

MASSIMO MINELLA

Si chiamerà pure Genova-Rotterdam la principale arteria ferroviaria europea su cui far correre le merci. Per i vertici del porto olandese, però, l'arteria su cui fare leva corre da Rotterdam a Milano, indicato appunto come l'asse di business più importante del Vecchio Continente. Lo sbarco olandese dei giorni scorsi, con il convegno ospitato nel capoluogo lombardo, fa discutere la comunità portuale genovese e ligure. Più che legittimo, infatti, presentarsi a esperti e operatori, nonostante la notorietà di un porto che da solo vale più di tutti quanti gli scali italiani messi insieme (quanto meno dal punto di vista dei container). Ma puntare a mercati "naturalmente" di competenza dei porti liguri, come Liguria ed Emilia Romagna, non può non far discutere.

Il porto di Rotterdam ha mostrato infatti vantaggi e peculiarità dei suoi servizi logistici con le parole di David de Waal, console generale dei Paesi Bassi e di Marjolein Warburg, amministratore delegato del Rotterdam Port Promotion Council, ente di promozione cui appartengono, tra gli altri, la port authority, la Camera di Commercio, spedizionieri, fornitori di servizi finanziari.

Le caratteristiche dello scalo, oggettivamente, lasciano il segno: connessioni con l'hinterland in un raggio di 1.600 chilometri via treno e via mare, 45 di porto che seguono il corso del fiume Nieuwe Maas, 180mila dipendenti, 21 miliardi di valore aggiunto (3,5% del PNL nazionale), una capacità di 466 milioni di tonnellate e 12 milioni di teu. Matthijs Van Doorn, direttore della Logistica del Authority, descrive l'asse Rotterdam-Milano come «l'arteria principale dell'economia europea», ricorda le 55 connessioni ferroviarie tra Rotterdam e il nord Italia

alla settimana; in particolare su Busto Arsizio, Mortara, Novara, Milano e Brescia. Fra le peculiarità addirittura uno scanner, operativo dal 2012, che consente di ispezionare i container trasportati dai treni mentre i convogli viaggiano fino ad una velocità di 60 chilometri all'ora, lungo la linea ferroviaria e senza alcun bisogno quindi di inviare i contenitori in aree specializzate, scaricarli e ricaricarli (la Dogana olandese controlla così un container da 40 piedi in otto decimi di secondo). Un altro mondo? Può essere. Ma sono soprattutto i progetti a destare attenzione e preoccupazione, alla luce dell'imminente inaugurazione del nuovo tunnel del Gotardo, visto che i mercati a cui punta Rotterdam in Italia sono quelli della Lombardia e dell'Emilia-Romagna.

«Inutile negarlo, Genova è in ritardo rispetto ai porti del Nord Europa e per reagire deve smettere di litigare e deve fare squadra con le tre regioni e le tre città capoluogo del Nord Ovest, nell'interesse superiore del Paese — commenta il presidente di Salmare Mino Giachino, già sottosegretario ai Trasporti — Il vero problema è che Genova si è fatta sorprendere dalla iniziativa del porto di Rotterdam presentata a Milano, ma può ancora recuperare se mette da parte gelosie e invidie e se almeno le tre Regioni del Nord Ovest e il Governo si convincono che quello che va bene per i porti liguri va bene per il Paese».

Giachino fa riferimento ai dati forniti da Repubblica sul numero dei container "italiani" che già oggi vengono movimentati dal Nord Europa: 900mila. «I dati forniti sono alla base del Piano nazionale della logistica cui ho lavorato nel 2010-2012 insieme a tecnici di assoluto valore come Sergio Bologna, Gian Maria Gros-Pietro, Andrea Baitani, Rocco Giordano, Ferruccio Dallari e Maurizio Riguzzi. A Genova abbiamo necessità di sbloccare il rin-

novo delle concessioni nel porto genovese e fissare in un contratto di programma gli investimenti nella nuova diga foranea e nei collegamenti ferroviari».

«Premesso che ognuno è libero di presentare i propri servizi dove ritiene più opportuno, vorrei invitare la comunità genovese e ligure, non solo portuale, a riflettere attentamente su quanto spiegato dai vertici del porto di Rotterdam — chiude Ettore Torzetti, segretario generale regionale della Fit-Cisl — Qui si fan-

no tanti bei discorsi e tanti convegni, il Nord Europa si prepara ad arrivare fino a Milano con le nuove infrastrutture. È opportuno correre rapidamente ai ripari. Il terzo valico arriva a fine 2021, ma prima ci sono tante opere da realizzare, dal secondo binario del Vte al raddoppio della linea del Ponente. Perdere tempo non è più possibile».

- segue

“Soltanto una forte alleanza delle regioni del Nord Ovest può fronteggiare il peso di un simile colosso”



IL PORTO

Una suggestiva veduta del porto di Genova, prima realtà del Mediterraneo che deve fare i conti con l'offensiva del Nord Europa

Il porto resta il motore dell'economia ma lasciarlo isolato danneggia il territorio

La lezione degli scali tedeschi e belgi ai vertici europei sostenuti con forza da tutte le amministrazioni locali

ALDO LAMPANI

LEGGENDO lo studio "Impatto economico sociale del porto di Genova" due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54 mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria o l'8,3% per l'occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. Infatti, riprendendo come fonte l'analisi in merito dell'Autonomia portuale di Genova, la stampa specializzata dice che: "In vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milioni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container". E gli investimenti pubblici? Ci sono, certo, ma sono sempre pochi e lunghi ad arrivare. Altro non è così. Poco meno di due anni fa, fonte il responsabile della comunicazione ed informazione del porto di Amburgo Bengt Van Beuningen, in merito allo scalo tedesco si diceva che: "Le infrastrutture sono un problema delle autorità portuali, però anche l'amministrazione cittadina è responsabile per la pianificazione e gli investimenti nel porto. Poi ad Amburgo c'è lo Stato federale, responsabile per lo strade attorno al porto che fanno parte della città; il terzo livello è costituito dalle infrastrutture federali come le ferrovie, le autostrade etc. Se un piano include le infrastrutture e le tematiche ambientali con cui è necessario confrontarsi serve molto tempo per coinvolgere tutte queste parti". Molto tempo anche lì, dunque, per vedere lo Stato intervenire. Ma nel citare il concetto del tempo per ottenere nuovi investimenti, il Porto di Amburgo non aveva ricordato che, solo nel periodo 2004-2009 il Senato di

Amburgo aveva approvato (e stanziato) un piano di sviluppo del porto cittadino che prevedeva investimenti per 746 milioni di euro, 262 milioni dei quali per la realizzazione di infrastrutture portuali e logistiche. Il programma, denominato "Con riferimento ai mercati in dinamica espansione — Opportunità e potenziali di sviluppo del porto di Amburgo", il senatore alle Attività Economiche del Land di Brema, Gunnar Uldall, aveva sottolineato come il porto fosse "un pilastro essenziale per un'ulteriore prosperità della città anseatica". A Genova, il porto come pilastro della prosperità non lo ha mai definito nessuno. Anche se lavora e da lavoro, cresce e si offre come primo "volano" per la ripresa economica della città. Nonostante i finanziamenti pubblici con il contagocce ed una autonomia finanziaria da Corea del Nord. E mentre lo scalo della Lanterna produce numeri di sostanza, Amburgo soffre. I dati consolidati del 2015 erano stati negativi in termini percentuali sulle merci e sui container. Quelli di quest'anno non dicono meglio. Nel 2007 la Commissione Ue aveva individuato sfide considerevoli per il settore: i livelli di prestazione, i collegamenti con l'entroterra, le tecnologie esistenti e il loro impatto sull'ambiente, la trasparenza nell'utilizzo dei fondi pubblici, le restrizioni nell'accesso al mercato e l'organizzazione del lavoro nei porti. Italia, con la Liguria capofila, e nord Europa si sono mosse diversamente. A cominciare da water front e retroporti. Il Porto di Genova (come quelli di La Spezia e Savona) sarebbe in grado di cambiare volto alle città di appartenenza, solo facendo, in sedicesimo, quello che

hanno potuto fare i grandi porti del nord Europa. Se ne parla in una pubblicazione tecnica del centro studi della Cassa Depositi e Prestiti, uno dei centri di finanziamento delle infrastrutture italiane. "La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l'intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappresenta il 2,0% del pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale. Si ricorda nel recentissimo documento (marzo 2016) del

Servizio Ricerca del Parlamento Europeo (Autore: Marketa Pape, Servizio di ricerca per i deputati) sull'accesso al mercato dei servizi portuali che "In un terzo tentativo di liberalizzare i servizi portuali nell'Unione europea, nel 2013 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento volta a eliminare la competizione sleale e migliorare l'efficienza commerciale dei principali porti marittimi dell'Unione Europea". La proposta stabilisce un quadro "per l'accesso al mercato dei servizi portuali e disposizioni comuni in materia sia di trasparenza dei finanziamenti pubblici per i porti che di diritti d'uso, senza influire sulle norme sociali e occupazionali degli Stati membri". Il contesto riguarda i circa 1200 porti marittimi dell'Unione e ribadisce quanto siano "fondamentali per la sua economia, dal momento che consentono il transito del 74% circa delle merci importate ed esportate e del 37% degli scambi all'interno dell'Unione. Oltre ad essere essenziali sia per il settore dei trasporti sia per la competitività dell'Ue, i porti danno lavoro a oltre 3 milioni di persone e possono potenzialmente creare ulteriore occupazione e attrarre gli investitori.

© FOTODI ZENON FELINATA

- segue

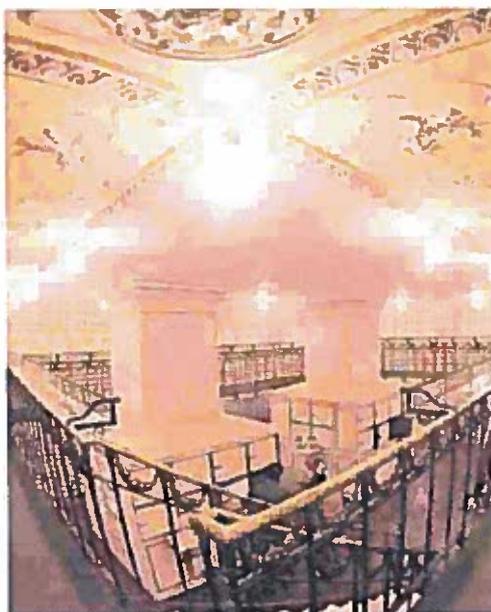
INUMERI

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

10,8
Il peso della filiera corrisponde al 10,8% del valore aggiunto della Liguria e all'8,3% per l'occupazione. Un centro insostituibile per il tessuto del territorio e non solo

670
Dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro

60
Gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milioni nel 2015



IL PIANO

Le grandi opere non possono restare in eterno in attesa di una soluzione: diventa necessario decidere, in un senso o nell'altro e poi procedere



Il Secolo XIX

Riparazioni navali

Commessa dall'offshore per San Giorgio

••• GENOVA. Il cantiere genovese San Giorgio del Porto si è aggiudicato la commessa per la manutenzione di due mezzi offshore della società Enas Chiyoda Subsea, compagnia singaporeana-giapponese che opera nel settore delle installazioni offshore con una flotta di 40 unità. Il primo dei due mezzi, "Lewek Connector" è arrivato a Genova ieri e ci resterà due mesi. Il "Lewick Constellation", posa tubi e posa cavi è atteso oggi. Il valore dell'ordine, che impegnerà circa 100 lavoratori, è rimasto riservato.

I DATI DI TRAFFICO

Msc Crociere spinge il porto di Genova

Nei primi 10 mesi del 2016 si conferma sempre più positiva la tendenza del traffico passeggeri nel porto di Genova. Il mese di ottobre con i suoi 156 mila crocieristi rappresenta per Genova il record storico di passeggeri crociera registrati in un solo mese. Il totale passeggeri crociera e traghetti da gennaio a ottobre 2016 aumenta di circa 241 mila passeggeri (+9,3%); 877 mila crocieristi registrati nei primi 10 mesi del 2016 contro i 720 mila dello stesso periodo 2016, con incremento oltre 157 mila unità (+22% circa). In ripresa il traffico traghetti aumentano i passeggeri nei primi 10 mesi del 2016, che registrano 1,9 milioni di persone contro gli 1,8 milioni dello stesso periodo del 2016 (+4,5%). Guardando ai dati totali crociera e traghetti, da gennaio ad ottobre 2016 si sono registrati 2,8 milioni di passeggeri contro i 2,5 milioni dello stesso periodo del 2015 (+9,3%). Degli 877 mila crocieristi del periodo gennaio-ottobre, 535 mila hanno usato Genova come porto di arrivo e partenza (+15,3%), 342 mila come porto di transito (+33,8%), per un totale di 214 scali contro i 166 del 2015. Il forte aumento di crocieristi è per intero riconducibile alla crescita di Msc Crociere.

Regione Liguria: porti turistici. Ass. Scajola, nuove regole per il collaudo finale

(FERPRESS) – Genova, 16 NOV – E' stata approvata ieri in Giunta regionale, su proposta dell'assessore regionale all'Urbanistica, Marco Scajola una nuova regolamentazione del collaudo finale dei porti turistici attualmente in costruzione in Regione Liguria.

Vengono introdotte specifiche norme che regolano il funzionamento della Commissione di Vigilanza e Collaudo, le convocazioni e la validità delle riunioni. La nuova regolamentazione si pone l'obiettivo di garantire il funzionamento uniforme e trasparente di tutte le commissioni di Vigilanza e Collaudo operanti nei diversi porti turistici liguri. A questo proposito viene fornito un elenco di tutta la documentazione necessaria da presentare a cura del concessionario demaniale e vengono esplicitati e semplificati i passaggi procedurali per l'utilizzo delle opere realizzate e per il loro collaudo finale.

Inoltre, al fine di garantire il servizio pubblico reso dai porti turistici e non penalizzare gli investimenti del concessionario, viene ammesso – a determinate condizioni – anche il collaudo per lotti funzionali, secondo il principio dei lavori pubblici. “Abbiamo voluto introdurre norme più semplici per uniformare in tutta la Liguria il lavoro delle commissioni di collaudo – spiega l'assessore Scajola – e togliere ogni incertezza circa la documentazione da presentare da parte del concessionario”.

In Liguria sempre meno mezzi pesanti

Genova - Dal 2010 al 2015 il parco di mezzi che circolano in Liguria per il trasporto di merci e persone è diminuito. In particolare il numero di mezzi pesanti per il trasporto di merci (autocarri, rimorchi, semirimorchi, trattori e motrici stradali) è passato da 99 mila a 89 mila, con una diminuzione di 10 mila unità



Genova - Dal 2010 al 2015 il parco di mezzi che circolano in Liguria per il trasporto di merci e persone è diminuito. In particolare il numero di mezzi pesanti per il trasporto di merci (autocarri, rimorchi, semirimorchi, trattori e motrici stradali) è passato da 99 mila a 89 mila, con una diminuzione di 10 mila unità (che corrispondono al -10,6%). Sempre dal 2010 al 2015 il numero di autobus in circolazione è passato da 2.516 a 2.440, con un calo di 76 unità (-3%). In Italia dal 2010 al 2015 il parco circolante di mezzi pesanti per il trasporto merci è diminuito di 40 mila unità (-0,9%) mentre quello di autobus è calato di 1.904 unità (-1,9%).

Questi dati emergono da una elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Aci, che fornisce anche un prospetto della situazione a livello provinciale. Ne emerge che in Liguria, sia nel comparto dei mezzi pesanti per il trasporto merci che nel comparto degli autobus, non ci sono province il cui parco circolante dal 2010 al 2015 è aumentato. Tutte le province liguri infatti evidenziano dati negativi, che vanno dal -1,7% di Imperia al -5% di Savona per quanto riguarda il comparto degli autobus, e dal -4,2% di Imperia al -13,9% di Genova per quanto riguarda il comparto dei mezzi pesanti per il trasporto merci.

- segue

I dati che emergono dall'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro segnalano che negli ultimi anni il numero di veicoli che sono usciti dal parco circolante è stato maggiore del numero di nuove immatricolazioni. Questa situazione trae origine dalla crisi economica che ha colpito il nostro Paese. Da questa situazione di crisi, però, l'Italia ha già iniziato a uscire, come testimonia anche il fatto che i dati sulle immatricolazioni di nuovi mezzi per il trasporto di merci e persone negli ultimi mesi sono particolarmente positivi. Proprio grazie a questi dati positivi si può dire che è già in atto una ripresa della crescita del parco circolante di autobus e mezzi per il trasporto di merci, ripresa che non è ancora arrivata (come risulta evidente dai dati riportati più in alto) a recuperare pienamente il livello ante crisi, ma che comunque è il segnale di una inversione di tendenza che sta portando all'ingresso nel parco circolante di nuovi automezzi con dispositivi di sicurezza di gran lunga più efficaci e con livelli di emissioni di sostanze nocive molto minori rispetto ai vecchi mezzi. In attesa, però, che tale tendenza si consolidi pienamente, resta il problema di come agire per diminuire le emissioni dei mezzi che sono attualmente in circolazione e per aumentare, al contempo, la sicurezza sulla strada, anche in virtù del fatto che l'età media dei mezzi in circolazione in Italia è piuttosto elevata. «Gli obiettivi di diminuire le emissioni ed aumentare la sicurezza stradale - commenta Alessandro De Martino, amministratore delegato di Continental Italia - sono al centro dell'azione anche di Continental, con l'evoluzione tecnologica nel settore automotive, e prodotti e servizi che possono contribuire a rendere più efficiente la gestione dei mezzi».

Nuova indagine sull' ex presidente Lorenzo Forcieri

LA SPEZIA. Un nuovo filone giudiziario vede coinvolto l' ex presidente dell' **Autorità portuale** della Spezia Lorenzo Forcieri. «Indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato», è l' ipotesi di reato che ha portato la Guardia di finanza a sequestrare numerosi documenti nella sede del Distretto ligure delle tecnologie marine, di cui Forcieri è presidente. L' inchiesta sarebbe nata da un accertamento dei finanzieri che avrebbero rilevato rendicontazioni gonfiate per un ammontare di 100 mila euro. Il caso è slegato dalla maxi - indagine su corruzione e appalti sospetti all' **Autorità portuale**, in cui Forcieri risulta indagato a piede libero.

Il Corriere Marittimo

Gallanti risponde alla Lucarelli Terminal: "Non abbiamo nessuna responsabilità"

LIVORNO - Continua la querelle mediatica tra l'Autorità portuale e la Lucarelli Terminal, la società terminalista dell'ex calciatore Cristiano Lucarelli e del padre Maurizio. La battaglia va avanti con un botta e risposta a colpi di comunicati. Contro l'Autorità Portuale di Livorno la società della famiglia Lucarelli muove l'accusa di voler fare morire un'azienda sana per la quale lavorano 40 persone. Per la società che attualmente è in concordato preventivo, Lucarelli dichiara di avere pronto un piano per il rilancio, grazie anche all'ingresso di un nuovo socio estraneo all'ambiente livornese. Questo permetterebbe, sostiene l'imprenditore, la creazione di nuovi posti di lavoro. Il Sindaco della città, Filippo Nogarin, si affianca alla Lucarelli Terminal e tiene vivo il fuoco della querelle.

Ma Giuliano Gallanti, al vertice dell'Authority di non ci sta, tramite un comunicato risponde *"Ci rammarica apprendere dalla stampa dell'ennesimo tentativo del signor Lucarelli di attribuire la responsabilità della situazione di crisi in cui versa la sua azienda all'attuale amministrazione dell'Autorità portuale, accusata di aver deliberatamente agito col fine precipuo di danneggiare gli interessi dell'impresa e di condurla a morte certa"*.

L'Authority quindi elenca tutte le decisioni che in questi quattro anni ha assunto in favore dell'impresa per rispondere alle esigenze commerciali via via rappresentate.

La nota dell'Authority conclude: "Metteremo in istruttoria il Piano industriale annunciato (più che presentato), alla stampa da Lucarelli se e quando verrà formalmente depositato presso gli Uffici dell'Autorità portuale, ben felici di prenderlo in considerazione se conterrà iniziative compatibili con gli strumenti di programmazione dell'Ente, a partire dal rispetto del Piano regolatore portuale votato anche dal Sindaco di Livorno"

Authority: macché accuse, Lucarelli l'abbiamo aiutato

Palazzo Rosciano replica all'ex bomber amaranto: «Abbiamo fatto il possibile ma non possiamo né stravolgere il Prg né cercare noi i traffici al posto suo»

LIVORNO

L'Authority respinge al mittente le accuse di Cristiano Lucarelli, che è tornato ad addossare a Palazzo Rosciano - insieme al sindaco Filippo Nogarin - la colpa dei problemi della propria azienda, anzi l'intenzione di volerla strangolare. Ad esempio, riguardo «all'eventuale nuova convocazione da parte del prefetto», l'Authority dice di aver sollecitato la soluzione l'11 novembre, tre giorni prima che lo chiedesse il sindaco.

Si è dimezzato il numero delle navi lavorate da Lucarelli per conto di Tirrenia da luglio in poi? E sarà «destinato a annullarsi» a fine anno? L'Authority - guidata da **Giuliano Gallani** con **Massimo Provinciali** numero due - nega ogni colpa dicendo che «non può interferire»: è la «libera scelta imprenditoriale della compagnia di navigazione di non rinnovare il contratto in scadenza e di affidare le operazioni portuali ad altro terminalista».

Per Palazzo Rosciano, Lucarelli ha «evidentemente dimen-



Giuliano Gallani

«ticato» le decisioni che in questi 4 anni l'Authority ha preso «in favore dell'impresa per rispondere alle esigenze commerciali via via rappresentate». Ecco che nel contrattacco snocciola una serie di esempi. Come quando, a fine 2012, la Tirrenia ha sostituito per manutenzione la nave Puglia con la Dimonios (che però ha «dimensioni non compatibili con l'ormeggio all'accosto 54») e per consentire all'allora Unicoop di lavorarla è stato dato l'ok alla Calata Sgarallino «con varie proroghe dal 22 dicembre 2012 al 7 maggio 2013». Come quando, «dall'8 dicembre 2012 al 23 maggio 2013, in via straordinaria», è stato permesso a

Unicoop Impresa di operare alla Calata Bengasi navi ro-ro «per l'imbarco di veicoli usati». Come quando «da maggio a ottobre 2013», sempre a Unicoop Impresa è stato consentito di operare navi ro-ro all'accosto 11 della Darsena Pisa («trasferendo a nostre spese un pontone per accosto poppiero, poi danneggiato da un incidente provocato da un dipendente di Lucarelli»).

L'Authority ricorda anche che: 1) dal 1° novembre 2014 ad oggi «è stato concesso ad Unicoop Impresa (ora Ltl), l'utilizzo in occupazione temporanea di una significativa parte del Molo Italia per la sosta di semirimorchi»; 2) in nome delle preoccupazioni occupazionali, si è agito «in temporanea e eccezionale deroga» alle Prg dando l'ok all'utilizzo della banchina pubblica Molo Italia Nord fino a fine 2016, per navi ro-ro della Tirrenia, in subordine alle navi da crociera; 3) come da accordo in prefettura, si è trasferito il 27 settembre al Molo Italia un pontone per accosto poppiero di proprietà dell'Authority chiedendo al Ri-

na una deroga relativa alle verifiche a secco facendo i test col pontone in acqua.

La nota dell'Authority sottolinea che «fin dall'inizio 2009» ha cercato «nei limiti del possibile» di favorire il mantenimento della capacità operativa della società. Però tiene a ribadire che «non possiamo fare due cose»: 1) agire in contrasto con il Prg portuale «consentendo stabilmente l'utilizzo del Molo Italia Nord da parte di navi ro-ro» e su questo si cita una sentenza del Tar che dà ragione a Palazzo Rosciano; 2) «fare l'imprenditore al posto di Lucarelli trovandogli noi traffici compatibili con le infrastrutture da lui detenute in concessione».

Quanto al piano Industriale «annunciato più che presentato», l'Authority dice che lo metterà in istruttoria «se e quando verrà formalmente depositato presso gli Uffici dell'Authority portuale, ben felici di prenderlo in considerazione se conterrà iniziative compatibili con gli strumenti di programmazione dell'ente, a partire dal rispetto del Prg portuale votato anche dal sindaco di Livorno».

Tecnologia e catena logistica: il nostro porto all'avanguardia

Il convegno alla Camera di Commercio con i big dell'Authority

LIVORNO - DIMENTICHIAMOCI la storica immagine di un porto, fatto solo di banchine, di gru, di navi e magari di portuali con il casco e i guantoni da lavoro. Oggi un porto dev'essere, prima di tutto, un "sistema" digitalizzato perché tutte queste tradizionali realtà, ma anche tutta la catena logistica che gli fa capo, siano totalmente "digitalizzate". E domani dovrà far sì che tutta questa digitalizzazione sia in grado di scambiarsi informazioni, ordini, prenotazioni e controlli in tempo reale, senza zone d'ombra e specialmente in un linguaggio sul web totalmente condiviso.

Uno dei sogni del futuro? Mica tanto. Nel workshop di due giorni organizzato in Camera di Commercio e alla stazione marittima dalla direzione sviluppo e innovazione dell'Authority portuale - dottoressa Antonella Querci - molti di questi temi si stanno scoprendo come attuali; anzi, in essere. E il porto di Livorno si scopre essere uno dei primi del Mediterraneo su questa strada, in alcuni casi addirittura apripista. Come ha ricordato ieri in apertura del workshop il commissario dell'Authority, **Industria**, uno



IMPEGNATA
Antonella Querci dirigente dell'Authority Portuale

dei principali fattori della competizione tra i porti ormai sta diventando quello dei servizi alla merce, e la digitalizzazione è il "core business" di questi servizi. Già la realtà odierna è quella dell'autotreno che con la merce a bordo viaggia interconnesso sia allo spedite che al ricevitore, ed è in grado di pre-avvertire il varco doganale, predisporre i documenti di accesso, avere già - quando fisicamente si presenta in porto - il nulla osta per andare in banchina e caricare o scaricarsi a bordo. Temi

ribaditi con legittimo orgoglio da Antonella Querci, che ha elencato quanto il porto labronico ha fatto e sta facendo, come vero "anticipatore" a livello nazionale e in alcuni casi mediterraneo. Una "Smart Community" che ci identifica - ha detto la Querci - come prototipo di porto del futuro: con due assi principali di azione, competenze scientifiche (supportate dall'università di Pisa) competenze tecnologiche (consorzio interuniversitario CNIT per le telecomunicazioni) sistemi interconnes-

si (MONICA per gestire l'aggregazione e i flussi dei dati in 3D) e stretta correlazione con le Capitanerie di porto nel quadro del VTS Scontrollo delle navi) del "ere clearing" (sdoganamento a bordo mentre la nave è in viaggio) e del IPCS (Tuscany Port Community System).

MOLTA TECNOLOGIA, linguaggio molto specifico, temi altamente professionali: Le due sessioni di ieri in Camera di Commercio hanno avuto un pubblico internazionale più che qualificato ed attento. Prima sessione, "Proposte per un'alleanza strategica tra porti, ricerca e imprese", con intervento-clou del contrammiraglio (Cp) Oero Pelizzari responsabile per le Capitanerie del reparto informatica e monitoraggio. Seconda sessione, "Tecnologie emergenti e i porti di prossima generazione", moderata dal francese Anthony Wiles (ETSI) con il contributo di esperti dal Belgio, da aivan e dalla compagnia armatrice Carnival. Oggi giornata piena con anche una dimostrazione sul campo al terminal crociera per testare - prima volta in Italia - gli standard delle industrie sulle telecomunicazioni internazionali.

A.F.

PORTOFERRAIO

COSTAGLI: «MANTENIAMO QUESTI NUMERI»

GIAMPIERO COSTAGLI RESPONSABILE PROMOZIONE DELLA AUTORITA' PORTUALE: «L'OBIETTIVO È RIMANERE SUI 35-40 MILA PASSEGGERI CON UN NUMERO DI ACCOSTI SUPERIORE A 100».

Crociere, una stagione record Sbarcati oltre 42mila turisti

Superato il risultato già positivo del 2015: in tutto 119 approdi

- PORTOFERRAIO -
NUMERI record per la stagione crocieristica elbana che, partiti a marzo con gli arrivi della piccola «Arethusa», si è conclusa il 14 novembre con l'attracco alla banchina di alto fondale della lussuosa «Seabourn Odyssey». Quest'anno i passeggeri transitati nel porto di Portoferraio sono stati ben 42.752, qualcosa come il 14% in più rispetto al 2015, quando erano stati 37.500.

«È STATA una stagione eccezionale - spiega Giampiero Costagli, responsabile della promozione del porto di Piombino e dell'Elba - e forse irripetibile. Per i passeggeri è il record storico che sarà difficile battere. Ed anche per il numero degli approdi c'è stato un incremento passando dai 112 del 2015 ai 119 di quest'anno. È andato tutto bene. Si è lavorato positivamente anche per



GIGANTI

La nave della Costa crociere all'ormeggio a Portoferraio

quanto riguarda la logistica e le escursioni. Ospiti ed addetti ai lavori sono rimasti tutti molto soddisfatti». A rimpinguare i numeri sono stati in particolare gli 11 accosti della «Costa Neo Classica» (14.551 passeggeri), i 2 della Thompson Discovery (3819 passeggeri) e l'unica presenza della «Royal Prin-

cess», la più grande nave da crociera mai capitata da queste parti, con i suoi 3523 ospiti a bordo. «Numeri che - spiega Costagli - sarà difficilissimo ripetere nel 2017 perché perderemo gli scali della «Costa Crociere» che ha deciso di non inserire più nella propria programmazione l'itinerario «Le isole gioiello»

tocava. Oltre a Portoferraio i porti di Savona, Tolone, Propriano (Corsica), Olbia, Trapani, La Valletta, Salerno e Capri, dirottando la nave in un'altra zona. Una grossa perdita che sarà solo in parte compensata dagli scali delle navi dell'«Aida Cruises», sempre

IL FUTURO

Il prossimo anno avremo una leggera flessione: i motivi

del gruppo Carnival, che utilizza navi delle stesse dimensioni e capienza della «Costa Neo Classica», ma ha programmato 5-6 accosti invece degli 11 della Costa Crociere. L'obiettivo è rimanere sui 35-40 mila passeggeri con un numero di accosti superiore a 100».

Ro.Me.

Il Corriere Marittimo

Civitavecchia- Luciani: Le priorità per il porto al nuovo presidente/ INTERVISTA

CIVITAVECCHIA- Francesco Maria Di Majo sarà il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale con sede a Civitavecchia. Dopo il passaggio di martedì alla Camera, commissione Trasporti, manca solo la firma del ministro Delrio sul decreto di nomina.

"Tutto stagna siamo in attesa del decreto, plaudiamo alla scelta fatta e confidiamo nel nuovo presidente. Deve venire armato di buona volontà per portare avanti i processi già avviati e per attivare nuove progettazioni" - Lo dice Enrico Luciani, presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia.

Quali sono le priorità da affrontare per il nuovo presidente?

"I miei consigli al nuovo presidente riguardano la funzionalità del porto e del lavoro, di mantenerel'equilibrio che c'è sempre stato, di armonizzare le necessità delle imprese, degli armatori e del pool di mano d'opera.

Negli ultimi due anni abbiamo avuto una boccata di ossigeno con le auto FCA dirette in America, è importante che continui a svilupparsi questo processo"

Si riferisce a Fiat Chrysler Automobiles group, a partire dai primi mesi del 2015 il gruppo Grimaldi ha iniziato da Civitavecchia un servizio diretto di collegamento con gli scali nordamericani per il trasporto di automobili e mezzi rotabili. Questo collegamento settimanale è nato a supporto all'esportazione, nel mercato statunitense, di Fiat 500X e Jeep Renegade prodotti presso lo stabilimento di Melfi (Potenza). Un servizio che ha messo Civitavecchia al centro di un hub commerciale con Grimaldi ed FCA. L'export della produzione dell'auto mantenuta a Melfi era scaturita dall'impegno dell'amministratore delegato di FCA, Sergio Marchionne, con Matteo Renzi.

Quali sono i settori su cui si dovrà lavorare maggiormente nei prossimi anni?

"La difficoltà delle acciaierie di Terni hanno fatto diventare, questo filone di attività, un ramo secco. Sembrerebbe addirittura che nei prossimi mesi ci potrebbe essere una flessione o addirittura lachiusura dello stabilimento di Terni".

Lo stabilimento Thyssen krupp di Terni in passato rappresentava l'attività principale del porto, ma con la crisi del comparto, lo scalo ha dovuto trasformarsi radicalmente. Ultimamente i tagli messi in atto dalle acciaierie hanno visto la riduzione del 90% sul costo del trasporto e il porto ha perso ancora una quota importante del lavoro a favore del trasporto su rotaia.

- segue

I CONTENITORI

"Per quanto riguarda il comparto dei contenitori la banchina 25 avrebbe bisogno di nuovi macchinari, ha due Paceco obsoleti. Quello che chiediamo al nuovo presidente è che la concessione di queste aree dia maggiori risposte, non ci aspettiamo di diventare né Gioia Tauro né Genova, ma grazie alla nostra collocazione al centro del paese possiamo pensare a l'obiettivo di 500 mila Teu".

LE AUTOSTRADE DEL MARE

"Il settore va potenziato con il completamento di due aree del porto. Dirimere la concessione di -Privilege Yard- che blocca 11 ettari di terreno a ridosso delle banchine. E' un cantiere "farlocco", di cui si sta occupando la magistratura. Mi auguro che il presidente intervenga per rimuovere questa concessione e per rendere fruibili quei terreni che sono strategici".

LE INFRASTRUTTURE

"Ci sono delle questioni che devono essere affrontate, anche se non sono nelle corde del presidente, come la superstrada per Viterbo, il governo ha stanziato 350 milioni di euro, per il completamento di questa arteria strategica che farebbe sviluppare nuovi traffici. Anche il retroporto e l'interporto che non sono collegati tra loro, anche questa è una questione da affrontare".

La "Porto storico di Civitavecchia" sollecita il Comune per la convocazione della conferenza dei servizi

CIVITAVECCHIA - La "Porto storico di Civitavecchia" sollecita il Comune a convocare la conferenza dei servizi per la gestione del bacino che si trova di fronte al Forte Michelangelo. La società, oltre un anno fa, ha presentato domanda all'Authority di concessione demaniale marittima per l'approdo turistico al porto storico. Il bacino è stato restituito all'uso pubblico, in attesa del completamento della procedura di evidenza pubblica. Necessaria però la convocazione della conferenza dei servizi da parte del Comune, attesa da circa tre mesi, con le amministrazioni competenti che dovranno valutare i progetti presentati.

ZES in Campania, convegno Propeller con Spirito



L'ipotesi di una Zona economica speciale in Campania, caldeggiata dalla Regione e studiata dal Cipe, è al centro di un convegno, organizzato dal Propeller Clubs partenopeo, che si terrà martedì 29 novembre nella sede di Napoli della Camera di Commercio (via S. Aspreno, 2). Tra i partecipanti figura anche il prossimo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli e Salerno), Pietro Spirito.

Programma
16.30 Registrazione e benvenuto
17.30 Inizio lavori
Partecipazioni previste
Girolamo Pettrone, commissario Camera di Commercio di Napoli
Umberto Masucci, presidente Propeller Clubs Italia
Bruno Castaldo, past president Propeller Club Napoli
Hassan Abouyoub, ambasciatore in Italia del Regno del Marocco
Arturo Capasso, ordinario di Economia e Gestione delle Imprese, Università di Salerno
Alessandro Panaro, responsabile area trasporti marittimi & med del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Bando di Napoli)
Pietro Spirito, docente incaricato di Economia dei Trasporti, Università Torvergata di Roma
Amedeo Lepore, assessore alle Attività Produttive della Regione Campania

Parere non vincolante, Delrio punta sul sì alla Camera. Rischio ricorsi

Porto, no del Senato a Spirito presidente

Il governo va sotto, al Senato, sulla nomina di Pietro Spirito alla presidenza del sistema portuale del Tirreno Centrale, che comprende anche il porto di Napoli. Otto voti a favore, otto contrari, quattro astenuti. Il problema è tutto politico, con un ampio fronte aperto nel Pd (estrema la posizione del senatore torinese Stefano Esposito, che ha votato «no» e spiega il perché in un'intervista al Mattino) ma per certi aspetti anche tecnico. Il parere del Senato non è vincolante, il ministro Delrio - che aveva fortemente lavorato alla nomina - punta al «sì» della Camera dei Deputati. Ma il rischio ricorsi è molto alto.

**> Ausiello e Pane
in Cronaca**

Otto voti a favore, otto contro e quattro astenuti. La polemica è sui molti incarichi del candidato presidente

Porto, il Senato bocchia Spirito

Il governo battuto in commissione sul parere. Determinante il voto del Pd Esposito

Antonino Pane

Il Senato dice no a Pietro Spirito, non può essere presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. Una tegola, un vero e proprio schiaffo maturato nell'ottava Commissione a conclusione del dibattito. Presenti ventisei senatori su venticinque alla fine la votazione chiusa

con chiusa otto voti a favore, otto contrari, quattro astenuti. E per il regolamento del Senato le astensioni sono da considerare voti contrari. Un no chiaro, dunque. Un voto che pur essendo obbligatorio è, comunque, non vincolante per la scelta del ministro. L'unico voto di maggioranza dichiarato è stato quello del senatore Pd Stefano Esposito che

aveva annunciato che mai e poi mai avrebbe votato per Spirito. Un giudizio netto quello del senatore piemontese dal cognome napoletano, perché colpito dalla incetta di incarichi superretribuiti collezionati da Spirito. E proprio sui tanti incarichi in Commissione sono volati giudizio e battute ironiche anche tra gli stessi senatori di maggioranza.

> A pag. 26

La scelta

Porto, il Senato bocchia Spirito governo battuto sulla nomina Maggioranza divisa al voto segreto, ora la parola alla Camera

Antonino Pane

Il Senato dice no a Pietro Spirito, non può essere presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. Una tegola, un vero e proprio schiaffo maturato nell'ottava Commissione a conclusione del dibattito. Presenti ventisei senatori su venticinque alla fine la votazione chiusa con chiusa otto voti a favore, otto contrari, quattro astenuti. E per il regolamento del Senato le astensioni sono da considerare voti contrari. Un no chiaro, dunque. Un voto che pur essendo obbligatorio è, comunque, non vincolante per la scelta del ministro. Ma qui si innesta l'interpretazione del significato istituzionale della votazione che ha un precedente illustre che riguarda proprio il porto di Napoli: la nomina a presidente del senatore Riccardo Villari. Tre anni e un mese fa. Era ottobre del 2013, infatti, quando la commissione del Senato bocciò la nomina di Villari per "mancanza di requisiti", si disse. E il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di allora, Maurizio Lupi, fermò la nomina indicando ufficialmente nelle motivazioni anche il voto contrario del Senato. «Nel mio caso - chiarisce

il senatore Villari - il problema non ero io, ma il ministro proponente. Tiro in ballo anche la laurea in medicina, mentre nominava il presidente del porto di Ancona che non era proprio laureato. Io non ho mai voluto parlare di quella vicenda ma posso solo dire che la storia politica ha fatto piazza pulita delle ipocrisie».

Lupi con il voto contrario del Senato non nominò Villari, dunque. Che farà ora l'attuale ministro Graziano Delrio? I passaggi di gradimento devono avvenire in entrambi i rami del Parlamento per cui ora certamente bisognerà aspettare il voto della Camera. Certo è, comunque, che lo strattone è arrivato ed è stato forte. Al voto hanno partecipato nove senatori Pd, 3 di Forza Italia, 1 del gruppo misto, 2 del Cinque Stelle, 1 della Lega, 1 di Ncd, 1 di Ala e due di Gal. L'unico voto di maggioranza dichiarato contro è stato quello del senatore Stefano Esposito

che aveva annunciato che mai e poi mai avrebbe votato per Spirito. Un giudizio netto quello del senatore piemontese da cognome napoletano, perché colpito dalla incetta di incarichi superretribuiti collezionati da Spirito. E proprio sui tanti incarichi in Commissione sono volati giudizio e battute ironiche anche tra gli stessi senatori di maggioranza.

del presidente indicato

—

sui tanti incarichi in Commissione sono volati giudizio e battute ironiche anche tra gli stessi senatori di maggioranza: «Ora - fidando nella nomina - si libereranno parecchi incarichi visto che il presidente dell'Autorità di sistema portuale non può avere altri interessi al di fuori del suo ufficio».

Il voto segreto, naturalmente, non consente di valutare appieno le conseguenze politiche della situazione. Dei senatori Pd (9) solo Esposito ha dichiarato che avrebbe votato contro. Questo significa che i voti a favore sono tutti degli altri otto senatori Pd? Non lo sapremo mai. Quello che possiamo dire è che, se così è stato, altri senatori che appoggiano la maggioranza hanno votato contro la proposta di Graziano Delrio. E non basta. Secondo alcuni protagonisti ci sarebbero state certamente defezioni anche all'interno del Pd oltre che tra gli alleati perché Spirito avrebbe raccolto uno o due voti favorevoli anche da sei senatori dei gruppi di opposizio-

- segue

ne. Insomma un vero e proprio rompicapo che, comunque, indebolisce di molto la posizione del professore nato a Maddaloni.

Questa vicenda segna anche il primo verono ad una procedura indicata nella riforma della legge 84/94. Mentre, infatti, dal testo della riforma sono scomparse le terre e cioè le indicazioni delle istituzioni territoriali da cui il ministro doveva estrarre il nome del presidente, sono rimasti invariati i passaggi parlamentari. Una scelta importante (anche se consultiva) perché testimonia la volontà di arrivare ad investire con la diretta parteci-

pazione del parlamento. Insomma, abolite le proposte degli enti locali, sono rimaste proprio i voti nelle commissioni e l'intesa con il presidente della Regione, gli unici passaggi per legittimare la scelta del ministro. Ed è proprio alla luce di queste considerazioni che il voto contrario in uno dei due rami del parlamento, è certamente un fatto non secondario.

Sul nome di Pietro Spirito l'intesa con il governatore Vincenzo De Luca è stata raggiunta su un terreno di operatività: il presidente, infatti, dovrebbe essere affiancato da un segretario, Francesco Messineo, salernitano e

già segretario dell'Autorità portuale di Salerno. In ballo, poi, c'è anche la durata della moratoria prima del completo accorpamento del porto di Salerno nella nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. De Luca ha chiesto, il massimo, 36 mesi. Delrio vorrebbe che i tempi fossero più rapidi. Già più rapidi. Non bisogna dimenticare, infatti, che il porto di Napoli è commissariato da tre anni e mezzo, che il Grande Progetto è praticamente fermo, che ci sono clamorose indagini in corso da parte della Procura della repubblica, della Corte dei conti e da poche settimane anche dell'Anticorruzione.



Infrastrutture

Sopra lo scorcio della Darsena Levante; in basso il presidente dell'Autorità portuale indicato dal governo qualche giorno fa nel decreto di nomina Pietro Spirito

Il Secolo XIX

COMMISSIONE SENATO

Autorità portuali, governo va sotto su Spirito (Napoli) Passa Signorini

GENOVA. Governo battuto in commissione Trasporti del Senato sul parere per la nomina di Pietro Spirito a presidente dell' Authority del porto di Napoli. Il senatore del Pd, Stefano Esposito, lo aveva annunciato e ha mantenuto la promessa: su Spirito ha votato insieme alle opposizioni (8 sì, 8 no, 4 astenuti) facendo così andare sotto il governo. Tra Esposito e Spirito, si spiega nella maggioranza, i rapporti sono tesi sin da quando Spirito era all' Atac. E quest' ultimo nel suo libro Trasportopoli, Cronache dall' inferno Atac non aveva risparmiato critiche a Esposito.

Il parere della commissione è tuttavia «obbligatorio ma non vincolante»: questo significa che la nomina di Spirito, che avverrà per mano del ministro Delrio, non è a rischio. Sempre ieri la commissione Trasporti del Senato ha dato parere favorevole con 11 "sì" - a Paolo Signorini come presidente dell' Authority del Mar Ligure. Le candidature di Spirito e Signorini vanno ora al vaglio della commissione Trasporti della Camera (23 novembre). Prossima settimana tornerà a riunirsi la commissione Trasporti del Senato per pronunciarsi su Rodolfo Giampieri (Authority del Mar Adriatico Centrale, Ancona) e Daniele Rossi (Ravenna).

DANIELE ROSSI

Il retroscena

Delrio tira dritto ma si allunga l'ombra dei ricorsi

Gerardo Ausiello

Il problema è tutto politico, ma per certi aspetti anche tecnico. Dopo la netta bocciatura di Pietro Spirito, il presidente designato dell'Autorità portuale di Napoli, da parte della commissione Trasporti del Senato, si apre una falla profonda nelle fila del Pd. Certo, tutto sommato il partito ha retto perché a fronte del voto contrario, ampiamente annunciato, di Stefano Esposito, gli altri 8 democrat presenti in commissione hanno dato il via libera (anche se l'osservazione del relatore, il livornese Marco Filippi, ha fatto sorridere qualcuno: «La nomina di Spirito libererà molti incarichi», ha detto alludendo alle tante consulenze del manager).

» A pag. 27

Gerardo Ausiello

Il problema è tutto politico, ma per certi aspetti anche tecnico. Dopo la netta bocciatura di Pietro Spirito, il presidente designato dell'Autorità portuale di Napoli, da parte della commissione Trasporti del Senato, si apre una falla profonda nelle fila del Pd.

Certo, tutto sommato il partito ha retto perché a fronte del voto contrario, ampiamente annunciato, di Stefano Esposito, gli altri 8 democrat presenti in commissione hanno dato il via libera (anche se l'osservazione del relatore, il livornese Marco Filippi, ha fatto sorridere qualcuno: «La nomina di Spirito libererà molti incarichi», ha detto alludendo alle tante consulenze del manager). Ma la presa di posizione di Esposito, 47enne torinese alla seconda legislatura, non va sottovalutata. Non si tratta infatti di un peone qualsiasi, bensì dell'uomo che fu inviato dal Nazareno nella giunta romana per tentare di arginare la valanga che stava per travolgere (com'è poi avvenuto) l'allora sindaco di Roma Ignazio Marino. E, in veste di assessore ai Trasporti della Capitale, Esposito ha acceso i riflettori su Atac, la municipalizzata che gestisce i trasporti, portando alla luce una serie di scelte ritenute da molti discutibili. Proprio l'incarico d'oro affidato a Spi-

Il retroscena

Delrio va avanti, ma c'è l'incognita ricorso

Il ministro conta su Montecitorio per ribaltare il parere non vincolante della Commissione

del parere della commissione, anche se in linea di principio non vincolante. Se dunque Delrio deciderà di andare avanti, lo farà contravvenendo a un principio sancito dal suo stesso ministro non più di qualche mese fa. Tutto ciò potrebbe essere motivo di impugnativa davanti ai giudici amministrativi? Forse sì, con esiti ovviamente incerti, ma il ricorso andrebbe presentato eventualmente da un candidato escluso, non da chiunque.

Passiamo ora al piano politico. Esposito si è battuto con forza ottenendo il no della commissione, che rappresenta un chiaro segnale mandato al governo. Delrio, evidentemente d'intesa con Renzi, potrà scegliere di ignorarlo ma dovrà assumersene le responsabilità, consapevole che questa decisione sarà uno spartiacque nei rapporti con Esposito, che della commissione Trasporti del Senato è anche vicepresidente. Oppure potrà seguire le orme del suo predecessore, congelando la nomina del presidente designato. In questo caso il porto di Napoli resterebbe per chissà quanto tempo ancora in balia di un commissariamento, che dura da oltre tre anni. Di sicuro, prima di ogni valutazione, Delrio dovrà consultarsi di nuovo con il governatore della Campania Vincenzo De Luca, anche perché la nomina è di esclusiva competenza del ministro ma va fatta «sentito il presidente della Regione». Da Palazzo Santa Lucia non arriva, a tal proposito, una presa di posizione ufficiale. Ma, a prescindere dalle valutazioni sul candidato, trapela una certa amarezza per un episodio che potrebbe rimettere in discussione un dato ormai considerato acquisito. «Basta incertezze, il porto di Napoli ha urgente bisogno di stabilità», hanno infatti ripetuto come un mantra in questi mesi sia De Luca che il sindaco Luigi de Magistris. Quest'ultimo pure è stato informato di quanto accaduto a Palazzo Madama e sta seguendo passo dopo passo, non senza apprensione, l'evoluzione della spinosa vicenda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- segue



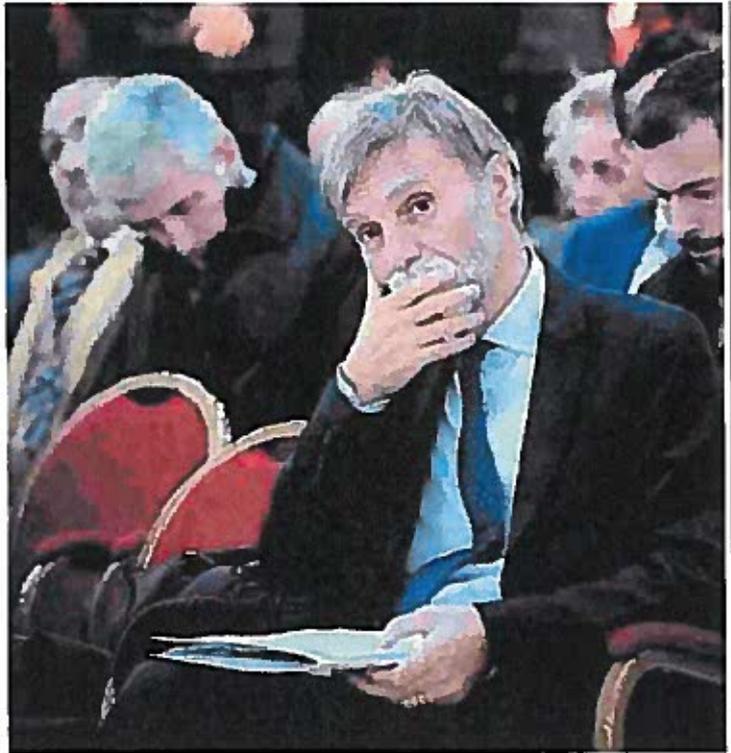
Il precedente
Anche tre anni fa
Montecitorio disse «no»:
Lupi congelò la nomina di Villari



Le ragioni
Villari: il problema non ero io
ma il ministro, la storia ha fatto
piazza pulita delle ipocrisie



Il governatore
Da Palazzo Santa Lucia nessuna
presa di posizione ufficiale
Ma trapela una certa amarezza



”

Nel 2013
Su Villari
l'Avvocatura
sostenne
che non si può
non tenere
conto del no
dei senatori

Il Senato boccia la nomina di Spirito. Ma non è vincolante



Inizia in salita l'esperienza di Pietro Spirito alla nuova Autorità di sistema di Napoli e Salerno. Sia pur non vincolante il voto della commissione del Senato ha in pratica bocciato il candidato presidente alla Adsp del Tirreno centrale. La prossima settimana lo stesso andrà al parere della commissione Camera dove però non dovrebbe avere problemi.

La nomina era stata proposta all'inizio di novembre su indicazione del ministro Graziano Delrio. Il passaggio parlamentare, previsto dalla legge, si è chiuso con 8 voti a favore, 8 contrari e 4 astenuti che in Senato sono conteggiati nel totale dei voti contrari.

Protagonista dello strappo il senatore del Pd Stefano Esposito che, come annunciato, ha votato insieme con le opposizioni. Tra Esposito e Spirito i rapporti sono tesi fin da quando il manager campano era all'Atac. E quest'ultimo nel suo libro *Trasportopoli, cronache dall'inferno Atac* non aveva risparmiato critiche al senatore.

Il Senato blocca la nomina di Pietro Spirito

ROMA- Fumata nera in Senato, l'ottava commissione Lavori pubblici, comunicazioni, ha bocciato la nomina di Pietro Spirito a presidente dell'Autorità portuale del mar Tirreno centrale, con sede a Napoli.

In tutto su 20 senatori solo 8 i voti favorevoli, 8 voti contrari e 4 astenuti. Questo l'esito delle votazioni di ieri. La nomina arriva su indicazione del ministro Delrio, espressa il 3 novembre scorso, il parere parlamentare è un passaggio obbligato, puramente consultivo, come previsto dalla legge, tuttavia lo strappo politico che si è prodotto sulla votazione non può essere ignorato.

Il dissenso su Spirito nasce dall'opposizione dal senatore Pd Stefano Esposito che, come aveva pubblicamente annunciato, ha votato con le opposizioni.

Ferpress

Porto Napoli, no del Senato sulla nomina di Spirito. Parere contrario con 8 si, 8 no e 4 astenuti. Stefano Esposito manda sotto il Governo

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – E' stata respinta al Senato la nomina proposta dal ministro dei Trasporti per Pietro Spirito a presidente Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centrale. La Camera la scorsa settimana aveva dato parere positivo. I pareri delle Commissioni non sono vincolanti per il Governo. Il no è arrivato comunque con uno stallo ed una completa parità dei voti: 8 voti favorevoli, 8 contrari e 4 astenuti. Molto ha pesato il voto contrario del vicepresidente della Commissione trasporti in Senato, Stefano Esposito del Pd.

Il Governo è andato in minoranza? "E' un mese che dico che voto contro. Ho spiegato in lungo e in largo le mie ragioni", spiega Esposito. Dunque ha votato con le opposizioni? "No, sono le opposizioni che hanno votato con me...".

Tra Esposito e Spirito, si spiega nella maggioranza, i rapporti sono tesi sin da quando Spirito era all'Atac. E quest'ultimo nel suo libro ["Trasportopoli. Cronache dall'inferno Atac"](#) non aveva risparmiato critiche a Esposito.

Porto di Gioia Tauro: per Bankitalia, moderato recupero del traffico



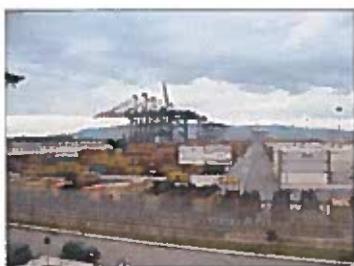
CATANZARO – E' aumentata dell'8,1% nei primi sei mesi del 2016, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, la movimentazione dei container nel porto di Gioia Tauro che è stata pari a 2,1 milioni di teu. A riferirlo è il rapporto congiunturale di Bankitalia sull'economia calabrese sulla base di dati dell'Autorità portuale.

“Dopo il calo registrato nello scorso biennio – è scritto nel rapporto – si è dunque osservato un recupero del traffico nello scalo. Tuttavia i traffici portuali si collocano ancora su livelli inferiori di circa un quarto rispetto al periodo corrispondente del 2008”.

Secondo gli analisti di Bankitalia a preoccupare sono “le prospettive negative per il futuro, come dimostra la situazione attuale dello scalo calabrese”.

Porti: Bankitalia, moderato recupero traffico a Gioia Tauro

Dato primi sei mesi 2016. Livelli inferiori di 1/4 rispetto 2008



(ANSA) - CATANZARO, 16 NOV - E' aumentata dell'8,1% nei primi sei mesi del 2016, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, la movimentazione dei container nel porto di Gioia Tauro che è stata pari a 2,1 milioni di Teus. A riferirlo è il rapporto congiunturale di Bankitalia sull'economia calabrese sulla base di dati dell'Autorità portuale.

"Dopo il calo registrato nello scorso biennio - è scritto nel rapporto - si è dunque osservato un recupero del traffico nello scalo. Tuttavia i traffici portuali si collocano ancora su livelli inferiori di circa un quarto rispetto al periodo corrispondente del 2008".

Secondo gli analisti di Bankitalia a preoccupare sono "le prospettive negative per il futuro, come dimostra la situazione attuale dello scalo calabrese". (ANSA).

Quando la politica è inesistente

Negata a Messina la proroga per l' accorpamento con Gioia Tauro. Un caso emblematico sull' inconsistenza della rappresentanza locale

compresa, su cui ogni giorno si versano lacrime di cocodrillo: il gettito delle tasse, pagate da Milazzo, si aggira sui 15 milioni annui. Il presidente della Regione ha dato mandato agli uffici di proporre il ricorso alla Corte costituzionale per il mancato riconoscimento della proroga: il provvedimento è stato varato dal governo senza tenere conto che il presidente della Regione siciliana, secondo lo statuto, andava prima informato.

Di più: i porti di Catania, Messina e Palermo sono considerati nella classificazione ministeriale, non porti regionali, ma "porti internazionali".

R.C. La mancata concessione della proroga di tre anni all' **Autorità Portuale** di Messina per l' accorpamento (rectius, scioglimento) con quella di Gioia Tauro, accordata invece a Salerno (grazie al ruolo "forte" del governatore De Luca), rappresenta emblematicamente l' inconsistenza della rappresentanza istituzionale ai vari livelli che esprime il territorio peloritano, tra deputazione nazionale, regionale e amministrazione del Comune capoluogo e, in alcuni casi, l' esplicita acquiescenza (guardando alle poltrone da assegnare) a scelte del governo -Renzi che penalizzano, ancora e in via definitiva le nostre residue possibilità di invertire un ormai lungo trend negativo, di decrescita economica e disoccupazione strutturale.

Ma lo "scippo" dell' **Autorità Portuale** trova anche le ragioni nell' incapacità della politica isolana di utilizzare lo Statuto autonomistico a difesa degli interessi dei cittadini siciliani, basti ricordare le norme statutarie secondo cui il presidente della Regione ha rango di ministro (art. 21, comma 3) e che la stessa, art. 17, lettera a), ha competenza in materia di trasporti.

E, su quest' ultimo aspetto, si deve evidenziare che un rilancio autonomistico, depurato da insostenibili privilegi della classe politica e della burocrazia, con una radicale lotta alla mafia (e bisogna aggiungere alla lobby della "mafia dell' antimafia"), trovi le proprie ragioni proprio in Europa, in cui crescono le tendenze autonomistiche, mentre la Sicilia rischia di perdere quella conquistata già prima, nel 1946, dell' approvazione della Costituzione repubblicana del 1948.

In questa prospettiva il modello è la Catalogna.

Dopo la prima guerra mondiale Sicilia e Catalogna, subirono le dittature che ne condizionarono i progetti.

In Italia solo alla fine del fascismo presero corpo le istanze separatiste siciliane, sopite dal 1848, e

- segue

riconosciute dal nuovo regime democratico con lo Statuto d' autonomia Speciale del 1946. La Catalogna ha avuto due regimi dittatoriali. Quello di Primo de Rivera, fino al 1932, che comportò la perdita delle prerogative assegnate alla Mancomunitat. Successivamente, fino al 1939, la Catalogna fu in grado di governarsi da sè, arrivando all' elaborazione ed approvazione del suo primo Statuto d' autonomia entrato in vigore nel 1932.

Poi la dittatura di Franco fino al 1975 e lo Statuto d' autonomia del 1978 molto avanzato e recentemente modificato. La differenza tra i due autonomismi è che la Catalogna, avendo nella coscienza del popolo maturato l' idea di nazione, ha inserito nel nuovo Statuto tale riferimento, prevedendo un' adesione diretta all' Unione europea e, quindi, una sorta di semi -sovranià, in primo luogo sulla politica estera oltre che fiscale.

Nella prospettiva della distribuzione territoriale del potere, la forma di Stato spagnola è quella autonoma, come prevede implicitamente la Costituzione del 1978. Si tratta di uno Stato composto, nel quale si stanno formando alcuni degli enti territoriali periferici più decentralizzati del mondo per la qualità e la quantità delle competenze esercitate, per la garanzia di autonomia politica e per il livello di quella finanziaria, per la percentuale di spesa gestita rispetto al prodotto interno lordo dello Stato, come anche per il livello di prossimità con il cittadino dell' amministrazione autonoma rispetto a quella statale.

In Sicilia non esiste una diffusa coscienza dell' identità territoriale e a causa dell' insipienza della sua classe politica che sembra il "Cavaliere inesistente" di Calvino, lo Statuto è percepito come un disvalore, lasciando campo aperto alle incursioni centralistiche di questo governo nazionale, delle quali fanno le spese i territori, come quello messinese, più deboli politicamente.

Maurizio Ballistreri.

«Guai a perdere la partita dei nostri porti»

«La partita, che qualcuno considera già persa, va giocata fino in fondo. Molti fingono di non capire che dall' esito di questa sfida dipendono in buona parte il futuro della nostra città».

È questo, in sintesi, il messaggio lanciato dai movimenti Zda-Zona d' Arte Zona falcata, Vento dello Stretto e Fare Verde durante la conferenza stampa svoltasi nella mattinata di martedì.

Concetti ribaditi anche ieri dal consigliere comunale Piero Adamo: «Difendere l' autonomia dell' **Autorità portuale** equivale a difendere gli interessi della nostra città».

I movimenti che da anni - più di tante altre forze politiche - si battono per la "rigenerazione urbana" della Zona falcata e del waterfront, nell' ambito di progetti di sviluppo sostenibile, hanno indirizzato strali in più direzioni. Tra i bersagli "grossi" anche il governatore della Regione siciliana. «Crocetta non può tirarsi fuori - spiega Adamo -, è stato lui a complicare le cose chiedendo la proroga anche per Catania e addirittura per Trapani, la cui **Autorità portuale** non esiste ormai da anni». Critiche all' amministrazione comunale, appiattitesi sulle posizioni dell' accorpamento con Gioia Tauro: «Il sindaco Accorinti non ha difeso le ragioni di Messina e dei messinesi». E sul banco degli imputati ovviamente anche il Governo nazionale, da cui dipende la decisione finale. La riforma della **portualità** italiana - sot tolineano i movimenti - è nata male, sono state favorite alcune aree del Paese rispetto ad altre ed è emblematica anche la vicenda della proroga che verrebbe concessa soltanto a Salerno - la città guidata per anni dal potente governatore della Campania Vincenzo De Luca - e non a Messina e Milazzo. «Tutti adesso devono fare la loro parte, noi non ci rassegniamo», ribadiscono Zda, Vento dello Stretto e Fare Verde.4(l.d.)

Nuovo porto Tremestieri: riunione a Palermo

In molti all' **Autorità Portuale** di Messina, in questo momento, incrociano le dita. A cominciare dal segretario generale Francesco Disarcina. Il 23 novembre si riunirà la commissione regionale lavori pubblici per vagliare, si spera definitivamente, il progetto per l' ampliamento dell' approdo di Tremestieri. L' organismo dovrà rilasciare il proprio parere ed in questi mesi ha chiesto l' integrazione di documenti. Un esame avviato ad aprile scorso ed ancora non ultimato. Appalto già assegnato alla Coedmer nel 2013. Ottenuto il parere, che si spera positivo, ci saranno altri passaggi da consumare. Intanto il progetto dovrà essere approvato dall' **Autorità Portuale**, divenuta nel frattempo, stazione appaltante. E prima di stipulare la firma del contratto dovrà essere fatta una ricognizione per la conferma dei fondi, a cominciare dai finanziamenti promessi dallo Stato e dalla Regione. Ricordiamo che il costo complessivo dell' opera si aggira sui 72 milioni di euro. Chiuse queste procedure è prevista l' approvazione del progetto esecutivo e, soltanto dopo, l' avvio del cantiere. Ci vorrà ancora del tempo. Determinante sarà il passaggio regionale del prossimo 23 novembre. Il nuovo porto di Tremestieri rappresenta la soluzione al passaggio dei mezzi pesanti in città. L' obiettivo è ancora lontano. E nelle more della realizzazione dell' infrastruttura il rinnovo della concessione alla Rada San Francesco è scontato.

Convegno Propeller Club Porto di Livorno: "L'uomo al centro delle politiche aziendali"

LIVORNO- Il 21 novembre alle ore 19.00, nei locali dello Yachting Club, si terrà il convegno dal titolo: *"Welfare e partecipazione: l'uomo al centro delle politiche aziendali"*. L'iniziativa è organizzata dall'International Propeller Club Port of Leghorn e dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini.

L'anno 2016 ha segnato la svolta nelle politiche aziendali dedicate al Welfare integrativo, grazie alle misure adottate dal governo nella manovra Finanziaria 2016, che ha ampliato le agevolazioni fiscali e contributive a favore delle aziende che erogano, ai dipendenti, servizi e prestazioni con specifica finalità socio-assistenziale. *Istruzione, mutui e prestiti, previdenza complementare, assistenza sanitaria integrativa, Fringe Benefit* in sintesi di varia tipologia possono entrare, oggi, in busta paga quale corrispettivo premiale, aggiuntivo alla retribuzione.

Grande rilevanza sociale riveste il *welfare della gente di mare*, attuato dalla rete dei Comitati welfare, presenti nei porti, la cui attività, come ben specificato dal primo presidente del Comitato Nazionale, Ammiraglio Raimondo Pollastrini, è adoperarsi per *"per infondere un momentaneo sollievo ad una peculiare categoria di lavoratori che, nel compimento della propria missione, sacrifica affetti ed abitudini di vita"*.

I Comitati, finanziati dagli operatori del settore, offrono attività di assistenza e accoglienza dei marittimi - fornitura gratuita di sim card per effettuare chiamate verso casa, gestione del pulmino per il trasporto da/per il porto alla città - migliorando le condizioni di vita e di lavoro della gente di mare.

La presidente, Giani Pollastrini, nel commentare l'iniziativa ha sottolineato: *"E' necessario mettere sempre l'uomo al centro di ogni attività. Attuare politiche di welfare, sia nelle singole aziende che attraverso il Comitato, non può che portare benefici anche per il nostro scalo e creare importanti ricadute economico-sociali"*.

Interverranno al convegno: Francesco Tedeschi, consulente del Lavoro in Livorno, Federico Sgherri, vice presidente del Comitato Gente di Mare e C.V. (CP) Vincenzo Di Marco, direttore Marittimo della Toscana.

Livorno: Sperimentazione Plugtest 2016, domani la giornata conclusiva

LIVORNO- Volge al termine Plugtest 2016, la prima sperimentazione europea su strada di sistemi innovativi di controllo remoto e interazione veicolo/veicolo o veicolo/infrastruttura, in corso tra il Porto di Livorno e la sgc FiPiLi.

Plugtest2016, realizzato da ETSI ed ERTICO, è stato organizzato in Toscana grazie alla collaborazione ed al sostegno logistico della Regione Toscana e dell'Autorità portuale di Livorno.

Gli ultimi test si terranno domani, in occasione della giornata conclusiva dell'evento, alle ore 11,00 al Terminal crociere (Piazzale dei Marmi) interverranno l'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli e il presidente dell'Autorità portuale di Livorno Giuliano Gallanti.

Incidente ad una nave carboniera: esercitazione in porto

La simulazione aveva come scopo quello di testare l'operatività dei vari servizi presenti nello scalo e l'efficienza del dispositivo di soccorso. Operazioni coordinate dalla Capitaneria. Coinvolti Vigili del fuoco, rimorchiatori, ormeggiatori e chimico del porto

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta ieri, nella rada del porto di Civitavecchia, una complessa esercitazione antincendio, nella zona di ancoraggio di una nave cargo destinata alla centrale Enel.

La simulazione, svoltasi sotto il coordinamento della Capitaneria di porto, ha inteso testare l'operatività dei vari servizi portuali e amministrazioni coinvolte dal dispositivo di soccorso, chiamate a rispondere ad una sempre possibile emergenza nelle acque di giurisdizione.

Lo scenario predisposto per simulare l'incidente ha visto il coinvolgimento di un'unità portarinfuse di 137 metri di lunghezza ancorata in rada con un carico infiammabile di 11.800 tonnellate, causa del grave incendio che si è sviluppato all'interno della stiva centrale.

Per fronteggiare l'emergenza, l'Autorità marittima ha ordinato l'immediata uscita delle motovedette CP891 e CP2104, allertando al contempo il comando dei Vigili del Fuoco (tramite il nuovo numero unico per le emergenze 112, il N.U.E.): gli uomini della Bonifazi sono intervenuti con una motobarca, un gommone, nuclei sommozzatori e Nbc, ossia personale esperto in nucleare biologico chimico radiologico. Predisposta l'uscita, in ausilio, anche di due mezzi della locale corporazione dei piloti e del gruppo ormeggiatori. Allertato inoltre un rimorchiatore portuale "Fire Fighting" equipaggiato con pompe antincendio.

Per rendere più veritiera l'emergenza è stato simulato, nel corso dell'operazione, un surriscaldamento delle paratie della nave provocato dalle fiamme generate all'interno della stiva, che ha reso difficoltoso l'abbordaggio e innalzato così il grado di difficoltà dell'intervento e più delicata la situazione.

"Tale scenario operativo - hanno spiegato dalla Capitaneria di porto - ha richiesto il coinvolgimento di nuclei specialistici delle autorità intervenute, nonché del chimico del porto per una valutazione tecnica sulla tossicità dei fumi provocati dalla combustione del materiale infiammato e, ovviamente, di un'ambulanza del 118 con personale medico in banchina pronto a fornire le necessarie cure all'equipaggio della nave coinvolta. L'emergenza è cessata una volta che i mezzi antincendio hanno proceduto a raffreddare lo scafo della nave, rendendo così possibile l'accesso del team specialistico e dei soccorritori che hanno proceduto ad evacuare l'equipaggio. L'articolata predisposizione - hanno concluso - ha permesso di verificare i diversi tempi di intervento dei vari soggetti intervenuti sotto il coordinamento dell'Autorità Marittima, consentendo di affinare ulteriormente le procedure con le altre amministrazioni ed i servizi portuali inseriti nel piano locale antincendio del porto".

Il Nautilus

“Isola dell’energia. GNL combustibile per la Sardegna e il Mediterraneo”: convegno a Cagliari



CAGLIARI – Domani alle ore 9,00 presso l’Auditorium Intesa San Paolo (viale Bonaria ex CIS) inizia la due giorni dedicata al GNL col 3° convegno internazionale dal titolo “Isola dell’energia. GNL combustibile per la Sardegna e il Mediterraneo”.

La due giorni ha l’obiettivo di illustrare e analizzare i più recenti provvedimenti legislativi per la metanizzazione della Sardegna e le iniziative imprenditoriali che gli daranno attuazione. L’iniziativa coincide con due eventi di estremo interesse per il futuro della Sardegna e per il suo ruolo nel Mediterraneo.

Il primo evento riguarda la conclusione dell’iter legislativo della Direttiva 94/2014 “DAFI”, Directive on Alternative Fuels Infrastructure, che dovrà essere recepita da tutti i Paesi europei entro il prossimo 27 novembre. La legge di attuazione contiene il Quadro strategico per l’utilizzo del GNL e del metano compresso nei trasporti che indica precisi obiettivi infrastrutturali per il suo approvvigionamento marittimo e terrestre (gli altri combustibili alternativi al petrolio considerati nella Direttiva sono l’elettricità, l’idrogeno, il GPL).

Il secondo evento rilevante riguarda la prossima conclusione dell’iter per l’autorizzazione alla costruzione in Sardegna del primo deposito costiero di GNL del Mediterraneo. I depositi costieri costituiranno le infrastrutture di base per l’approvvigionamento di metano compresso e liquido per i vari usi civili, industriali e trasportistici, anello indispensabile tra gli stoccaggi dei grandi rigassificatori e gli utilizzatori finali. L’isola si candida quindi ad essere apripista per tutti i Paesi che si affacciano nel Mediterraneo negli usi del GNL approvvigionato via mare, favorendo una grande opportunità di presenza e crescita alle industrie nazionali dei settori trasporto, distribuzione, approvvigionamento dei combustibili.

La metanizzazione della Sardegna colma una storica lacuna dello sviluppo economico dell’isola, il cui costo è stato calcolato in 400 milioni di euro all’anno, e o-re oggi anche un grande balzo in avanti nelle politiche di tutela ambientale e sanitaria.

Oltre ad una significativa riduzione delle emissioni di CO₂, intorno al 15-20% rispetto ai combustibili derivati dal petrolio, il GNL praticamente elimina le polveri sottili e gli ossidi di zolfo, riducendo significativamente anche gli ossidi di azoto sia nei trasporti terrestri pesanti sia in quelli marittimi.

Parteciperanno all’incontro, di cui si allega il programma, i più importanti stakeholders dell’energia (Federchimica, Iveco, Edison, Higas), l’On. Maria Grazia Piras Assessore Regionale all’Industria, l’Autorità portuale di Cagliari.

Il convegno verrà presentato da Federico Meloni, Presidente GNL Sardegna e moderato dall’Avv. Valeria Mangiarotti, delegato ESPO/MEDCRUISE per l’ambiente e da Diego Gavagnin di Conferenza GNL.

Abruzzo: terminerà nel 2017 ampliamento piastra logistica intermodale Saletti in Val di Sangro

(FERPRESS) – Pescara, 16 NOV – Sarà terminato nel 2017 l'ampliamento della piastra logistica intermodale di Saletti nella zona industriale della Val di Sangro. Il progetto preliminare, inserito nello schema finale del Masterplan per l'Abruzzo con uno stanziamento di 5 milioni e mezzo di euro, diventerà definitivo entro la fine dell'anno e verrà realizzato nel secondo semestre del 2017, implementando l'asset del trasporto merci in regione.

All'indomani della firma del Masterplan, soddisfazione è stata espressa anche dal ministro Graziano Delrio che ha sottolineato come l'intermodalità sia la strada giusta per aumentare la cooperazione tra l'Italia ed i Paesi europei.

“Siamo molto felici – ha dichiarato il ministro – che la Regione Abruzzo, con la società di trasporto Tua, abbia seguito l'indirizzo del ministero per la cura del ferro e quindi lo spostamento delle merci sempre più su rotaia e via mare. Il lavoro che si sta facendo in Abruzzo è di straordinaria importanza. La collocazione geografica della regione a livello ferroviario – ha concluso il ministro delle Infrastrutture – favorirà un complessivo sviluppo economico diminuendo le emissioni inquinanti”.

A beneficiarne saranno non solo Sevel ed il suo indotto, ma l'intero comparto automotive abruzzese, grazie ad un incremento esponenziale del volume di traffico, ad una conseguente riduzione dei costi per il trasporto e ad una diminuzione dei tempi di percorrenza.



“La piastra logistica di Saletti – ha dichiarato Giovanni Di Vito, consigliere TUA con delega alla ferrovia – rappresenta un'infrastruttura strategica al servizio della Val di Sangro e della Sevel che consentirà di implementare la capacità di smistamento delle merci sulla rete nazionale e dunque verso l'Europa. L'infrastruttura – ha spiegato Di Vito – prevede la realizzazione di un piazzale ferroviario dotato di 4 binari di 750 metri di lunghezza e 3 binari di 350 metri, infrastrutture dedicate alla logistica per la movimentazione di merci, quali ad esempio capannoni di stoccaggio, piani di caricamento, uffici e zone dedicate alla manutenzione. Infrastrutture – ha concluso il consigliere – che favoriranno la piena intermodalità della Val di Sangro, ovvero l'integrazione strada-rotaia, in linea con gli attuali standard europei”.

Uno dei maggiori vantaggi dell'opera sarà quello di poter effettuare il cosiddetto trasporto combinato accompagnato, ovvero trasbordare i mezzi stradali direttamente sul treno.

“L'opera – ha affermato il responsabile dell'infrastruttura ferroviaria di Tua, Florindo Fedele – permetterà di incrementare la lunghezza dei convogli ferroviari, attualmente movimentati per ciascun viaggio e di caricare direttamente i TIR sul treno con una pedana che si sposterà longitudinalmente rispetto al senso del binario. Allo stato attuale – ha spiegato Fedele – ogni treno merci movimentava 15 carri, ognuno dei quali trasporta 4 furgoni. A configurazione ultimata – ha concluso – il volume di traffico aumenterà del 33 per cento con un incremento di 200 unità di merce trasportata ogni giorno”.

Strade, porti, metro e chiese la lista di Renzi per la Sicilia

Il premier chiude la due giorni a sostegno del Sì al referendum. "L' Isola si può svegliare" Contestazioni in piazza. Salta la visita a Fincantieri. Dalla Cgil a Coldiretti, la mappa dei duelli

>> ISOLDI per la Adrano-Bronte?

Ora ci sono. L' atteso decreto per l' etichetta d' origine del grano? Inviato a Bruxelles. Poi gli impegni per gli aeroporti di Comiso e Birgi, per il porto di Mazara del Vallo, per la metropolitana di superficie di Ragusa, persino per il restauro della chiesa di Sambuca di Sicilia. Il tour siciliano di Matteo Renzi, a caccia dei Sì per il referendum in quella che viene ritenuta una regione- chiave, si conclude con una raffica di annunci, promesse, atti firmati o in arrivo. Ecco tutte le misure per la Sicilia, paragonata dal premier a una «Bella addormentata che si risveglia». Le categorie si schierano: gli imprenditori a favore della riforma, Coldiretti per il Sì mentre la Cia non si schiera. I sindacati spaccati.

FRASCHILLA E LAURIA ALLE PAGINE II E III.

VOCI DALLA CITTA'

Pontile di Romagnolo, si pensa alla sicurezza dei cittadini

Lo scorso 10 novembre, il consiglio della II^a Circoscrizione ha discusso sulla problematica legata alla sicurezza del Pontile che attraversa sino al mare un tratto della costa di Romagnolo a Palermo e sulla mozione presentata dal Consigliere Claudio Sala, che è stata poi approvata all'unanimità dallo stesso consiglio. Nello specifico, la mozione, ad oggetto il Pontile che si trova all'altezza di via Amedeo D' Aosta, che a sua volta è sotto sequestro secondo quanto disposto dalla Magistratura, era stato delimitato per impedirne l'accesso ai cittadini, vista la precarietà delle sue condizioni, e ad oggi, tale delimitazione non vi è più, a rischio e pericolo di chi vi accede, compresi anche i tanti minori che usano frequentarlo. Pertanto, a conclusione del consiglio, è stato anche deliberato che, sin da subito, si "invitano il Sindaco, l'Assessore alla pianificazione urbana e territoriali mari e coste, Rapporti funzionali con Autorità portuale, l'Area tecnica delle infrastrutture, e la Protezione civile di Palermo, ad intervenire per la realizzazione di una recinzione che delimiti ed inibisca l'accesso al pontile".

Interporto di Padova: Confetra chiede lo sblocco degli scioperi

PADOVA- Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - ha chiesto al Governo di ripristinare il normale funzionamento dell'Interporto di Padova, paralizzato da oltre 10 giorni da azioni di protesta di una sigla dei sindacati di base.

“Il danno che stanno subendo gli operatori – dichiara il Presidente Confetra Nereo Marcucci – è ingentissimo e il rischio è la degenerazione del conflitto come purtroppo già avvenuto a Piacenza. Per scongiurare tale rischio – continua Marcucci – è necessario, da un lato, ripristinare normali relazioni sindacali e, dall'altro lato, rendere finalmente operativo il Tavola della Legalità nella logistica di magazzino insediato due anni fa ma purtroppo mai decollato. Quel Tavolo consentirebbe di anticipare e prevenire eventi come quelli in corso a Padova che non riguardano solo situazioni territoriali ma necessitano di una strategia a livello nazionale”.

ABU DHABI

Container a quota cinque milioni

Abu Dhabi Terminals, l'operatore del Khalifa Port Container Terminal, ha annunciato che alla fine di ottobre è stato raggiunto un livello di traffico pari a cinque milioni di teu. Il risultato arriva dopo una cavalcata durata sei mesi nella prima parte dell'anno, con i volumi del terminal in crescita dell'11% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Oman: Sohar Port a gonfie vele, il volume del traffico container aumentato dell' 11%



Muscat, Sultanato dell'Oman, 16 novembre 2016 9 - I volumi di container a Sohar Port dell'Oman sono aumentati di oltre l' 11 per cento nel terzo trimestre dell'anno rispetto allo stesso periodo del 2015, secondo gli ultimi dati rilasciati da Sohar Porto e Freezone.

Il nuovo Hutchison Ports Sohar, già OICT, parte del gruppo di Hong Kong, che gestisce il terminal container dell'Oman, ha recentemente festeggiato l'apertura ufficiale del Terminal C. Il nuovo, terminal automatizzato e dotato di gru di banchina telecomandati e attrezzati per gestire la prossima generazione di navi portacontainer da 20.000 navi TEU.

Il tonnellaggio complessivo del porto è salito di oltre il 6 per cento nel Q3 2016, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, a più di 13,4 milioni di tonnellate; con una media di oltre un milione di tonnellate dwt cargo alla settimana.

Nonostante la tendenza verso navi da carico più grandi, i movimenti nave sono aumentati del 4 per cento, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con oltre 670 navi che entrano in Sohar tra luglio e settembre 2016.

Nonostante i proventi del petrolio attualmente bassi, Oman continua a investire pesantemente nella diversificazione economica oltre la base petrolchimica tradizionale. Secondo Frost & Sullivan, una società di consulenza di ricerca di mercato californiano, il settore della logistica in Oman è previsto a crescere a un Compound Annual Growth Rate (CAGR) del 6,9 per cento tra il 2016 e il 2020. I piani sono a buon punto per il terminal container D a Sohar, un impianto completamente automatizzato che quadruplicherà la capacità attuale del Porto a 6 milioni di TEU all'anno.

[cliccare per ingrandire](#)

Mark Geilenkirchen, l'amministratore delegato di Sohar Port, ha dichiarato: "L'introduzione dei contenitori dalla metà degli anni 1950, ha ridotto drasticamente le spese di spedizione ed è diventato un fattore importante nella globalizzazione; sessanta anni dopo, non c'è fine per il successo della containerizzazione nel nostro settore. I nostri sforzi oggi sono concentrati per rendere i contenitori più intelligenti e ancora più efficiente, dotandoli di dispositivi di localizzazione e sensori così da sapere non solo dove si trovano in tutto il mondo, ma anche la condizione di ogni carico. "

Sohar ha visto una crescita fenomenale in quanto ha ricevuto la sua prima nave nel 2004, e proprio la settimana scorsa è stato assegnato Port of the Year Award 2016 da Marine Standard di Dubai, battendo la concorrenza dura da alcuni dei porti più importanti e più affermati della regione. Sohar Freezone ha recentemente annunciato di aver vinto il prestigioso FDI Magazine zone franche del premio annuale per i nuovi investimenti effettuati e programmati. Magazine che fa parte del Financial Times Group del Regno Unito e Sohar è stato l'unico vincitore in questa categoria nella regione del Medio Oriente.

Jamal T Aziz, CEO di Sohar Freezone, ha aggiunto: "La nostra posizione privilegiata di Sohar con una porto in rapida crescita e' un hub al di fuori dello stretto di Hormuz, e di una adiacente, customer-friendly e ottimamente collegato con Freezone, che rappresenta una delle chiavi più importanti per il nostro successo. Non vediamo l'ora di una maggiore crescita nei prossimi mesi. "