



Dai Porti:

La Spezia:

"...Amianto; condannato risarcimento 645.000 euro..."(Ansa)

Venezia:

"...All'Arsenale a Venezia..." (La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...Troppe attese ai varchi..."(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Piattaforma Europa..." (L'Informatore Navale, Il Telegrafo, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...PRG..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Partenariato..." (La Gazzetta Marittima)

"...Aferpi, Rebrab..."(Il Telegrafo, Il Tirreno)

Ancona:

"...Corso di greco al Porto..." (Il Nautilus, Ansa)

Salerno:

"...Allarme dragaggi..." (Informazioni Marittime)

"...Propeller Club Port..." (L'Informatore Navale, Corriere Marittimo)

Taranto:

"...Agenzia somministrazione lavoro..."(Ferpress)

Palermo:

"...Delrio punta su Monti..."(La Gazzetta Marittima)

"...Monti presenta il suo libro..."(denaro.it)

Focus:

- **Zes e Area dello Stretto** (Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessina, Il quotidiano di Calabria, Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia, Italia Oggi)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Amianto: Porto Trieste condannato, risarcimento 645.000 euro

Lavoratore morì due anni fa per mesotelioma



(ANSA) - TRIESTE, 20 OTT - L'Autorità Portuale di Trieste è stata condannata dal Giudice del Lavoro del Tribunale del capoluogo giuliano a un risarcimento di 645.000 euro a favore dei familiari di un lavoratore, Gino Gruber, morto nel 2015, a 71 anni, per mesotelioma.

Il Tribunale - riferisce il quotidiano Il Piccolo - ha accertato la responsabilità passiva dell'allora Ente Porto (ora Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) per malattia professionale e morte di un socio lavoratore di una compagnia.

Gruber era socio-lavoratore della compagnia portuale "Terra", che forniva allo scalo manodopera in appalto. Ha svolto il suo lavoro tra il 1960 e il 1992 nel porto di Trieste, dove all'epoca venivano scaricate tonnellate di amianto, provenienti in particolare dal Sudafrica. Ha cominciato ad ammalarsi nel 2013 ed è morto due anni dopo.

Il risarcimento è stato riconosciuto agli eredi legittimi: la moglie, le due figlie e due nipoti.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, ha detto che per un ente pubblico è quasi un obbligo presentare ricorso contro la sentenza.

All'Arsenale a Venezia gli stati generali della logistica Nordest

ROMA - Si terranno a Venezia gli Stati Generali della Logistica del Nordest, ospiti della Marina Militare nella storica cornice dell'Arsenale. Una mattinata di incontri tra il gotha della portualità, della logistica e dei trasporti del Nordest con l'obiettivo di delineare lo stato dell'arte delle infrastrutture e dei servizi offerti da porti e interporti di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia.

L'evento, in programma per giovedì prossimo 26 ottobre dalle 8,30 in sala degli Squadroni, dopo i saluti istituzionali della Marina Militare e del Sindaco di Venezia, si aprirà con una relazione di Ennio Cascetta (RAM) per fare il punto sulla logistica a Nordest nel contesto delle politiche na-
(segue in ultima pagina)

All'Arsenale a Venezia

zionali. Seguirà una tavola rotonda sulle previsioni di crescita dei porti e interporti del Nordest alla quale prenderanno parte Pino Musolino (AdSP Adriatico Settentrionale), Zeno D'Agostino (AdSP Adriatico Orientale), Daniele Rossi (AdSP Adriatico Centro-Settentrionale) e Matteo Gasparato (presidente Interporti Riuniti).

Protagonisti della seconda tavola rotonda saranno gli operatori privati, ovvero le imprese che ogni giorno utilizzano le infrastrutture dei territori per le loro attività. Alle imprese è affidato il compito di evidenziare le opportunità - ma anche le criticità - del sistema.

L'incontro si chiuderà con le dichiarazioni dei presidenti delle tre Regioni del Nordest, Luca Zaia (Veneto), Debora Serracchiani (Friuli Venezia Giulia) e Stefano Bonaccini (Emilia Romagna).

Le conclusioni sono affidate al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio.

Asancire la collaborazione futura e fattiva tra i sistemi portuali e gli interporti, sarà firmato un position paper strategico che costituirà una Cabina di Regia tra porti, interporti e Ministero delle Infrastrutture per il rilancio della logistica a Nordest. Si tratta dell'inizio di un percorso comune che, nel tempo, porterà alla redazione di un vero e proprio Protocollo di Intesa che ha l'ambizioso compito di potenziare e armonizzare gli interventi programmati, i cantieri aperti e le priorità di ciascun territorio dando vita ad un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi per l'intero Nordest.

A La Spezia troppe attese ai "varchi"

LA SPEZIA - La "Community" del porto spezzino è intervenuta sulle code ai varchi portuali, denunciando "tempi di attesa estenuanti, mancanza di coordinamento e impossibilità (segue a pagina 10)

A La Spezia troppe attese

di programmare viaggi e consegne, con il rischio di dover rispettare le Schedule al prezzo pesantissimo di rischi alla sicurezza stradale".

Il quadro in cui si trovano a operare gli autotrasportatori, spezzini e non, che lavorano con il porto e con il ter-

minal container - dice una nota della associazione - è ormai insostenibile e rischia di trasformarsi in una vera e propria polveriera. La Community portuale spezzina rappresenta come noto agenti marittimi, spedizionieri e spedizionieri doganali e lancia un vero e proprio appello alle istituzioni, in primis l'Autorità di Sistema Portuale e la Dogana, affinché, insieme con gli operatori che gestiscono il porto, mettano a punto una strategia di intervento tale da incidere sul caos

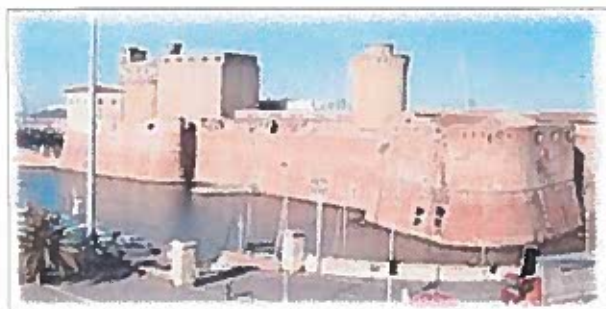
che caratterizza le attese ai varchi.

"Per troppo tempo - afferma Sergio Landolfi, presidente dell'Associazione spezzina degli Spedizionieri Doganali - ci hanno volutamente confinato su fronti contrapposti, quando invece i nostri interessi sono sempre stati, e oggi più che mai, comuni. Autotrasporto, comunità degli operatori portuali e comunità locale spezzina sono tessere dello stesso mosaico ed è per questo motivo che oggi lanciamo l'idea di una

alleanza funzionale che consenta una razionalizzazione dei flussi di traffico da e per il porto, un abbattimento dell'inquinamento e il recupero di condizioni di lavoro umane per gli autotrasportatori".

I problemi - secondo la Community di La Spezia - non si risolvono da soli e il ripetersi dei blocchi e del congestionamento nei piazzali fornisce un segnale pericoloso per un porto che è cresciuto e si è affermato solo in virtù della sua efficienza operativa.

Nuovo incontro di monitoraggio: Si parla di Piattaforma Europa e Stazione Marittima



Livorno, 20 ottobre 2017 – A un anno di distanza della conclusione del dibattito pubblico, il secondo ad essere mai stato organizzato in Regione Toscana, le istituzioni, la comunità portuale e i cittadini si sono riuniti sotto la volta della Sala Canaviglia per fare il punto della situazione su due grandi progetti in corso di sviluppo nel porto di Livorno: la Piattaforma Europa, recentemente rivisitata dai vertici della Port Authority Livorno- Piombino , e la nuova stazione marittima.

Nella cornice della splendida Fortezza Vecchia, sono state illustrate le principali novità.

Per la Piattaforma Europa, è stato il dirigente tecnico Enrico Pribaz a fornire un aggiornamento sulla nuova procedura. Procedura che – ha sottolineato Pribaz – è coerente con il prp vigente. “Il 6 ottobre – ha dichiarato Pribaz – L’Adsp ha pubblicato il bando per la progettazione delle opere foranee e dei dragaggi. Questo progetto, che sarà assoggetto a valutazione di impatto ambientale, sarà sottoposto a gara attraverso una procedura di appalto integrato nei settori speciali e aggiudicato con il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa. Il 9 novembre scadranno i termini per la presentazione delle domande di partecipazione. Apriremo le domande pervenute nei giorni immediatamente successivi”

- segue

“Contestualmente – ha aggiunto Pribaz – l’adsp sta predisponendo un altro bando di caratterizzazione, geognostica, geofisica dei fondali marini dove sorgeranno le nuove opere. Dovremmo così riuscire ad avere un quadro conoscitivo della situazione ambientale. Siamo nell’ordine di un bando del valore di uno, due milioni di euro”.

Passando alla realizzazione del Terminal vero e proprio, il dirigente ha ammesso che il nuovo codice aggiunge potenzialità nella scelta della procedura. “Col nuovo codice abbiamo fatto un passo in avanti – ha detto- il terminal contenitori può essere realizzato attraverso la concessione dei lavori, attraverso il classico appalto o attraverso l’iniziativa privata, ovvero con un soggetto che un progetto di fattibilità che spetta all’amministrazione competente valutare”.

È stato invece il dirigente area programmazione dell’Adsp, Claudio Vanni, a parlare del progetto di realizzazione della stazione marittima: “su questo progetto siamo ancora in una fase interlocutoria – ha detto – gli obiettivi sono molteplici: assieme al comune abbiamo predisposto un piano particolareggiato che si proponga di realizzare una nuova stazione marittima, una migliore integrazione tra città e porto, l’ ampliamento di spazi di fruizione pubblica, la valorizzazione beni storici (Fortezza Vecchia), e un sistema di accessibilità connesso con la strada di grande comunicazione”.

Nel corso dell’incontro si è parlato anche di ambiente. Le istituzioni stanno lavorando alla attivazione di un osservatorio ambientale e sociale sulle nuove opere. Intanto, è stato da poco attivato un tavolo di coordinamento tra i comuni di Livorno e Pisa , la Regione Toscana e l’Autorità di Sistema Portuale per immaginare la futura viabilità di cintura dell’area portuale.

Waterfront e Piattaforma Europa Ecco il nuovo volto del porto

Sala della Canaviglia gremita per l'incontro aperto al pubblico

I TEMI erano quelli che tutti avremmo voluto conoscere nel dettaglio: progetto della prima fase della piattaforma Europa e del nuovo waterfront cittadino che comprenderà la grande area destinata ai terminali traghetti e crociere. La location è stata la Sala Canaviglia della Fortezza Vecchia, per l'occasione gremita. In quasi quattro ore di relazioni, slides e anche un filmato promozionale, quasi un'ora e mezzo iniziale è stata purtroppo dedicata a illustrare fin nei minimi dettagli il 'percorso partecipativo' del dibattito pubblico che la legge impone per le grandi opere. Miele per i tanti funzionari che ci hanno lavorato, da quelli della Regione a quelli di Comune, **Autonomia** e dello strumento nazionale messo su a termini di legge (una legge 'copiata' da quella francese ma che sta rischiando di moltiplicare in tempi storici i processi già lenti della burocrazia), ma francamente, temi poco apprezzati dai tanti che volevano parlare dei grandi progetti di trasformazione del porto.

SUI due punti focali, hanno poi parlato in concreto, dopo le varie introduzioni – e saggiamente Stefano Corsini se l'è cavata con poche parole – il dirigente tecnico Enrico Pribaz e il dirigente della programmazione Claudio Vanni, che ha anche pilotato il dibattito. Pribaz ha ricordato che il 9 novembre scadranno i termini per la presentazione delle domande di partecipazione alla nuova gara per la Darsena Europa prima fase: fase che comporta la sola area containers, da ricavare sulle due vasche di colmata, dalle opere fo-



IL RUOLO Il presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini

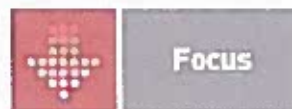
I TEMPI

**Entro il 9 novembre
presentare le domande
per il nuovo bando**

ranee di protezione e dal canale d'accesso a 16 metri (poi verrà approfondito a 20 metri) che taglierà in due le secche della Meloria (tutti hanno sorvolato sul dettaglio, ma se ne dovrà riparlare, visto che tanta enfasi è stata data in ogni intervento ai temi della salvaguardia ambientale). E infatti, «Contestualmente» – ha aggiunto Pribaz

– l'Adsp sta predisponendo un altro bando di caratterizzazione, geognostica, geofisica dei fondali marini dove sorgeranno le nuove opere, per avere un quadro conoscitivo della situazione ambientale. Siamo nell'ordine di un bando del valore di uno, due milioni di euro».

«COL NUOVO codice degli appalti» – ha detto ancora Pribaz – «abbiamo fatto un passo in avanti possibilmente con l'iniziativa privata su un progetto di fattibilità che spetta all'amministrazione valutare». Vanni ha presentato i progetti della stazione marittima. «Sia-



Container

Area containers, da ricavare sulle due vasche di colmata, dalle opere foranee e dal canale d'accesso a 16 metri taglierà in due le secche della Meloria

Caratterizzazione

L'Adsp predispose un altro bando di caratterizzazione, geognostica, geofisica dei fondali marini dove sorgeranno le nuove opere

mo in fase interlocutoria – ha detto – ma assieme al Comune abbiamo predisposto un piano anche per una migliore integrazione tra città e porto, spazi di fruizione pubblica, la valorizzazione della Fortezza Vecchia, e l'accessibilità». Si è capito che sono previsti tempi lunghi, un paio di lustri almeno. Intanto nascerà un osservatorio ambientale e sociale sulle opere. E' già stato attivato un coordinamento tra i comuni di Livorno e Pisa, la Regione Toscana e l'Adsp per immaginare la futura viabilità di cintura dell'area portuale.

A.F.

La mini piattaforma Europa

Corsini e Nogarin d'accordo sul progetto ridimensionato di GUARDUCCI e RIU IN CRONACA

PORTO » LA PIATTAFORMA RIDIMENSIONATA

Una cura dimagrante per la Darsena Europa

Il presidente Corsini e il sindaco Nogarin in sintonia sulla revisione del progetto
L'area container, da ricavare sulle vasche di colmata, sarà pronta per il 2023

di **Alessandro Guarducci**
e **Roberto Riu**
▶ LIVORNO

La Piattaforma Europa nella nuova versione "light", il futuro riassetto della Stazione Marittima ed il monitoraggio ambientale nell'area portuale sono stati i temi fondamentali affrontati nell'incontro connesso al dibattito pubblico tuttora in corso sullo sviluppo e la riqualificazione del porto livornese: un incontro che ha richiamato in Fortezza Vecchia, sotto la magnifica volta della Sala Canaviglia, una folta platea formata da operatori portuali, professionisti ed esponenti politici locali e dell'associazionismo.

C'era grande attesa per il confronto ravvicinato tra **Stefano Corsini**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, e il sindaco **Filippo Nogarin**: il dialogo tra i due è apparso costruttivo e sicuramente ha segnato una ricucitura nei rapporti tra Autorità e Comune. Pare dunque di poter dire che si vada verso una fase più collaborativa tra le due istituzioni, anche perché il nuovo progetto della Piattaforma Europa - uno dei punti della discordia - appare notevolmente ridimensionato rispetto all'ipotesi prospettata tre anni fa e che aveva avuto nell'ex presidente **Cipriano Ciollanti** e nel governatore **Enrico Rossi** i principali sostenitori.

Questa nuova "Fase 1" della Piattaforma Europa è appunto stata definita "light" (ovvero "leggera"). A illustrare i contenuti dell'operazione è stato **Enrico Pribaz**, dirigente tecnico dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno: «La fattibilità tecnica era legata all'esatto bilanciamento dei sedimenti di dragaggio poiché l'assenza di normativa specifica imponeva tale soluzione. Le dimensioni dei terrapieni erano perciò dettate dalla esatta compensazione fra volumi di escavo e di riporto. I decreti del luglio 2016 hanno finalmente dato genere ai sedimenti marini. E' un'importante novità poiché permette di svincolare la geometria dell'opera all'attuazione del bilanciamento. Ciò comporta una riduzione dei costi e dei tempi.

L'Autorità portuale ha voluto cogliere questa opportunità revocando il bando precedente e studiando una nuova soluzione per impostare il terminal container. E' ora possibile disgiungere il terminal container, i dragaggi e le opere di difesa». Il terminal ridisegnato sulle vasche di colmata, con opere foranee di protezione, ha circa 1200 metri di banchina, una superficie di 62 ettari ed utilizza il nodo ferroviario inaugurato nel dicembre scorso. E' previsto un canale d'accesso con profondità di 16 metri, da abbassare successivamente a 20. Il nuovo terminal container che vedrà la

luce con questa operazione sarà dunque più o meno la metà di quanto previsto in precedenza.

L'Autorità ha quindi predisposto le nuove procedure nel cui ambito sono comprese indagini per un quadro conoscitivo, geognostico e geofisico dei fondali dove sorgeranno le nuove strutture. In tal senso l'Autorità il 6 ottobre ha pubblicato il bando per la progettazione delle opere foranee e dei dragaggi (compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale), mentre entro il 9 novembre dovranno essere presentate le domande di partecipazione alla nuova gara. Delle successive fasi (il piano ne prevede 4) se ne parlerà, eventualmente, in un futuro non precisato.

L'obiettivo del presidente dell'Autorità è quello di realizzare la Darsena Europa "light" prima del 2023. Obiettivo condiviso dal sindaco **Filippo Nogarin** che, dopo aver criticato la precedente impostazione del progetto originario, ha chiesto appunto di andare avanti con il nuovo progetto, sottolineando con forza il ruolo che la città deve avere nelle decisioni sul futuro assetto dell'area portuale.

«La rivisitazione della Piattaforma Europa - risponde il presidente Corsini - è legata all'opportunità di sviluppare un progetto più rispondente dal punto di vista ambientale e finanziario

alle necessità ed esigenze di ammodernamento del porto di Livorno. Questa soluzione è già stata ben accolta, almeno a giudicare dai riscontri che ho avuto in questi mesi». Sull'area della Stazione Marittima si è invece soffermato **Claudio Vanni** precisando che siamo ancora in una fase interlocutoria ed esaminando le correzioni portate al piano particolareggiato, condivise col Comune, come la riduzione da 45.000 mq a 34.500 (ma riducibili ulteriormente a 28.000) della superficie utile lorda, oltre alla riduzione delle superfici destinate al commercio, al potenziamento delle funzioni destinate al direzionale, servizi e turistico-ricettive, all'integrazione della stazione ferroviaria con il terminal marittimo, alla maggiore integrazione con l'aeroporto di Pisa ed al rafforzamento della relazione fra Stazione marittima e quartiere Venezia nel cui ambito è individuato un collegamento pedonale tra piazza del Luogo Pio e la nuova piazza della Stazione marittima che si prevede costruita ex novo, come pure il ripristino dell'acquaticità per la Fortezza Vecchia e la riqualificazione dei Silos granario. **Renato Butta** ha infine descritto la modellistica previsionale legata al monitoraggio in ambito portuale dell'impatto acustico e per le emissioni in atmosfera e la qualità dell'aria oltre alle varie convenzioni stipulate al proposito dall'Autorità con l'Arpat.

Prove di dialogo tra il Comune e l'Authority Nogarini: "Con Corsini un dialogo costruttivo"



Per Corsini l'obiettivo è arrivare a realizzare la Piattaforma Europa prima del 2023

Livorno, 21 ottobre 2017 – Prove di intesa tra Autorità di Sistema Portuale e Comune. Nel giorno dell'incontro di monitoraggio del dibattito pubblico, organizzato nella sala Canaviglia della Fortezza Vecchia per fare il punto sull'avanzamento dei progetti di sviluppo del porto e del waterfront, il presidente Corsini e il primo cittadino, Filippo Nogarini, si scambiano messaggi concilianti:

"C'è un dialogo costruttivo con Corsini che mi sento di mettere al centro di un recupero del rapporto tra comune di Livorno e ADSP – ha detto Nogarini -Spero sia l'inizio di un nuovo percorso: queste istituzioni devono integrarsi".

Una mano tesa, quella del sindaco, e un invito alla collaborazione che il numero uno dell'Authority Livorno-Piombino ha accolto di buon grado: "Ringrazio Filippo per le belle parole: sono un pragmatico e guardo alla sostanza: c'è una grande volontà di collaborazione con l'amministrazione cittadina, nonostante alcune differenze di vedute".

I due si sono poi soffermati a parlare della Piattaforma Europa. Dopo aver criticato la precedente impostazione del progetto originario, il primo cittadino ha chiesto di andare avanti con il nuovo progetto, quello recentemente rivisitato dall'Adsp di concerto con la Regione e con il supporto del Ministero delle Infrastrutture, e di realizzare tutte e quattro le fasi di articolazione del Prp (la quarta, per intenderci, prevede la realizzazione di una nuova Darsena Petroli, mentre le precedenti tre si incentrano sulla realizzazione di un terminal contenitori e di un terminal RO/RO e sulle relative opere foranee).

"Voglio rassicurare il sindaco e la cittadinanza – è stata la risposta di Corsini – andremo avanti senza indugio. Dopo sessant'anni abbiamo approvato, non senza difficoltà, il Piano Regolatore Portuale, ora dobbiamo lavorare per redigere il Piano Regolatore di Sistema Portuale, nel quale potrebbero trovare spazio proposte di rivisitazione del PRP attualmente vigenti".

- segue

Sulla Darsena Europa il presidente è stato altrettanto chiaro: “La rivisitazione della Piattaforma Europa è legata all’opportunità di sviluppare un progetto più rispondente dal punto di vista ambientale e finanziario alle necessità ed esigenze di ammodernamento del porto di Livorno. Questa soluzione è già stata ben accolta, perlomeno a giudicare dai riscontri che ho avuto in questi mesi”.

Corsini ha poi offerto rassicurazioni sull’impatto ambientale dell’opera: “I dati sulla qualità dei fondali sono buoni – ha detto – e sono già ora in grado di dire che la deperimetrazione del SIN potrà essere realizzata in tempi ragionevolmente brevi attraverso una procedura che vedrà l’ADSP come proponente e il Ministero dell’Ambiente come gestore di una conferenza di Servizi che dovrà permetterci di arrivare al risultato”.

E il risultato da raggiungere, per il presidente dell’Authority è uno solo, realizzare la Darsena Europa prima del 2023.

PER ELIMINARE IL PASSAGGIO VIA ACQUA DARSENA TOSCANA

Foce del Calambrone Rossi studia soluzioni

Il presidente della Toscana su importanti progetti che riguardano anche la base Usa di Camp Darby, la viabilità su Tirrenia e la piattaforma Europa



Enrico Rossi



Enrico Bonistalli

FIRENZE - E' un tema che sembra svilupparsi sottotraccia, con poca pubblicità specialmente nella zona tra Livorno e Pisa che è territorialmente più interessata: eppure gli assetti della parte terminale del Canale dei Navicelli e dello Scolmatore dell'Arno stanno al centro di un dibattito che ha in primo piano la Regione Toscana, con il diretto interessamento del suo presidente Enrico Rossi. E con tutta una serie di proposte che potrebbero portare a una sostanziale trasformazione dell'intero sistema di acque interne e di sbocco sul porto.

Si parte da un progetto che riguarda la base logistica Usa di Camp Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

Foce del Calambrone

Darby, presentato alla Regione Toscana e alle autorità del territorio. Gli scenari internazionali sul Mediterraneo impongono alla base Usa di potenziare le sue capacità ricettive e specialmente l'accesso dal mare delle navi con i supply, ovvero i ricambi del parco mezzi. Oggi attraverso il Canale dei Navicelli la base è raggiungibile solo con chiatte o piccole imbarcazioni, ma il progetto prevede la creazione di una banchina dedicata, il potenziamento delle strutture ricettive e ulteriori interventi sui piazzali e sui depositi. Non poca roba, visto che è

previsto un investimento negli anni di 40 milioni di dollari. Se ne sta discutendo tra Firenze e Pisa, con ovvi riflessi anche per l'accessibilità della foce del Calambrone e della sospirata "tombatura" dell'attuale sito delle porte vinciane verso la Darsena Toscana. Con il completamento dei due pennelli foranei alla foce, e il previsto dragaggio della stessa a 3,5 metri di profondità, l'accesso diretto al Canale dei Navicelli potrà avvenire dal mare quando sarà risolto il problema del ponte stradale verso Tirrenia sul canale. E proprio su quest'ultimo argomento c'è stato di recente un incontro a Firenze tra il presidente Rossi e il presidente della Spedimar di Livorno, il noto agente maritti-

mo Enrico Bonistalli. Invitato da Rossi dopo avergli presentato una sua soluzione alternativa al ponte levatoio del Calambrone - tempo fa abbiamo presentato il progetto su queste colonne - Enrico Bonistalli ha illustrato i vantaggi, anche sul piano della spesa, che deriverebbero dal creare uno scavalco sopraelevato alla stessa altezza del viadotto dell'autostrada - con una luce di 10,90 metri sul pelo dell'acqua - assicurando un flusso continuo delle auto da e verso Tirrenia: cosa che il ponte levatoio non garantirebbe, creando anzi forti problemi di code e intasamenti specie d'estate. La soluzione Bonistalli eliminerebbe dunque definitivamente l'attuale ponte sulla foce spostando più

all'interno, all'altezza della Toscopetrol, il viadotto alternativo, che si avvarrebbe del punto di partenza già sopraelevato.

Sembra che Rossi stia esaminando la proposta con interesse anche perché va riconosciuto al presidente della Regione un impegno tutto personale per risolvere tanti dei problemi che da anni condizionano l'espansione del porto: i collegamenti ferroviari cargo, le porte vinciane nuove e la loro gestione, la regimentazione della foce dello Scolmatore, la stessa piattaforma Europa, il tombamento del canale verso la Darsena Toscana, lo scavalco verso l'Interporto Vespucci ed altro. Con una visione strategica-logistica che gli va riconosciuta in pieno malgrado qualche spiacevole "intemperata" caratteriale.

E sul PRP le schede e i dubbi

LIVORNO - Se il Tavolo del partenariato è un passaggio formale importante per il completamento della struttura operativa del "sistema" portuale Livorno/Piombino, un'altra iniziativa in corso, tenuta molto sotto traccia da palazzo Rosciano, è l'elaborazione del nuovo piano regolatore portuale, come previsto dalla Riforma Delrio.

Non è un compito facile per Stefano Corsini e i suoi: e qualche "mugugno" raccolto nei corridoi del Palazzo - ma anche in quel di Piombino - riguarda il metodo adottato per costruire il documento. Sono state

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

proposta agli uffici dall'esterno, sia stata giudicata carente in alcuni passaggi e sia in fase di revisione definitiva. Insomma non mancano i temi su cui lavorare, in attesa che mercoledì prossimo arrivi anche la decisione del Tar di Firenze sulla gara della Padilena, e potrebbe essere un'altra grana.

E sul PRP le schede

richieste infatti ai dirigenti delle varie direzioni - complessivamente nove, tra i due porti - delle schede dettagliate di indicazioni e suggerimenti per il piano; ma molti avrebbero preferito che fosse stato loro inviato almeno uno schematico report di partenza su cui inserire le proprie proposte. Invece - è il "mugugno" malgrado qualche tentativo di ottenere almeno un incontro collegiale sulle linee programmatiche sono partite le schede e basta. Osservazione critica: alcuni dirigenti hanno avuto l'impressione che il nuovo piano regolatore sia già nato al di fuori delle direzioni, dal "cerchio magico" costituito intorno al presidente Corsini dal segretario generale Provinciali, dalla onnipotente consulente Roberta Marù e specialmente da specialisti romani. Da Roma addirittura potrebbe arrivare presto un nuovo dirigente di fiducia di Corsini - dicono a palazzo Rosciano - per creare un team del presidente al di sopra dell'organizzazione generale.

Se così sarà si dovrebbe vedere molto presto perché entro fine mese, come già abbiamo scritto, vanno definiti e varati sia i bilanci dell'AdSP, sia gli assetti almeno più importanti dell'organizzazione interna. C'è anche da risolvere la stesura del bando definitivo della nuova gara per la Darsena Europa perché pure che la prima bozza,

vecchi tempi.

Bacino galleggiante eterno rimpallo ultimatum di Corsini

LIVORNO - E' diventata senza fine la diatriba - assicurativa e operativa - sulla liberazione del bacino di carenaggio "Mediterraneo", bloccato dal relitto della navicella oceanografica Urania ormai da un anno e mezzo, con notevoli danni alle riparazioni navali e allo stesso cantiere Benetti. Il rimpallo di responsabilità sul piano assicurativo ha fatto rinviare già due volte la data che era stata assicurata a Benetti - gestore affidatario del bacino - e all'Autorità di sistema portuale. Tanto che il presidente Stefano Corsini ha rotto gli indugi e in queste ore ha inviato un ultimatum ai responsabili del relitto, che è appoggiato all'agenzia Bonistalli, minacciando di chiedere i danni anche a nome della operatività del porto. Come noto il magistrato ha completato le sue indagini e i periti hanno anch'essi chiuso il loro lavoro.

Sembra che uno dei punti
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Bacino galleggiante

del contendere sia stata la decisione dell'armatore dell'Urania di dichiarare formalmente l'abbandono del relitto, il che avrebbe consentito se non altro di intervenire a liberare il bacino dal relitto stesso, con un sistema di carrelli "millepiedi" già programmato dalla stessa Benetti. Il progetto prevedeva di spostare il relitto sul piazzale prospiciente al bacino e qui tenerlo in attesa della decisione - abbastanza scontata - di demolirlo. Ma le assicurazioni P&I di Londra avrebbero rifiutato l'abbandono del relitto, rimettendo tutto in gioco. Da qui l'intervento ultimativo del presidente Corsini, consapevole dell'importanza di avere il bacino galleggiante funzionale anche per poter concludere la gara - congelata da quasi due anni - per la gestione dell'intero sistema carenaggi. Da palazzo Rosciani si attende un'informazione ufficiale e definitiva. Sperando che poi, se continuerà il rimpallo di responsabilità, si intervenga definitivamente: se necessario anche Mani Militari, come si diceva ai

CON L'ORGANO PER L'ADSP DEL TIRRENO SETTENTRIONALE

Partenariato, si parte a Piombino

Convocata per mercoledì 25 la prima seduta - Chi sono i componenti

LIVORNO - Finalmente anche il sistema del Tirreno settentrionale va a regime. L'AdSP ha convocato per la mattina del 25 ottobre, presso la sede di Piombino, l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, pensato dal Governo come soggetto con funzioni consultive e luogo deputato

al coinvolgimento delle categorie produttive, un tempo presenti nei comitati portuali.

"Considero il Tavolo di Partenariato il momento di aggregazione al consenso attorno a una visione concertata delle strategie di sviluppo del Sistema - ha detto il presidente Stefano Corsi-

ni - da questo organismo mi aspetto le idee e l'impegno a perseguire gli obiettivi comuni".

Questi i membri attualmente di diritto designati dell'Organismo: fanno parte della componente istituzionale Stefano Corsini (presidente dell'AdSP dell'Alto Tirreno), Giuseppe Tarzia

(Capitaneria Livorno), Rossella Loprieno (Capitaneria di Piombino). Gli armatori, rappresentati da Confindustria, hanno scelto Piero Neri come membro effettivo e Fabrizio Freschi come membro supplente. In rappresentanza degli industriali, per Confindustria, è stato nominato Alberto Ricci, mentre Gabriele Martelli avrà le funzioni di (segue a pagina 10)

Partenariato, si parte a Piombino

membro supplente. Sono tre, invece - se si considerano i membri supplenti - gli operatori designati dalle imprese ex art. 16 e 18: Ancip ha individuato Enzo Raugei e Marco Dalli come membro supplente, quest'ultimo è stato anche designato a sostituire in caso di necessità il membro effettivo di Assiterminal, che è Enio Lorezini. Infine Federico Barbera e Carlo Torlai (supplente) sono i due nominativi di Fise Uniport.

Passando alla categoria degli spedizionieri, saranno Gloria Dari

e Maurizio Macera in supplenza a rappresentare Fedespedit nel tavolo di partenariato, mentre per la categoria degli operatori logistici intermodali, Assofer ha designato Guido Cazzola come prima scelta e Guido Niccolini come supplente e Agens/Fedetrasporto ha individuato in Stefano Mansani il proprio membro effettivo (supplisce in sua assenza Alessandro Masini). Passando alle imprese ferroviarie, due sono le associazioni chiamate a designare propri componenti all'interno dell'organismo consultivo di Palazzo Roscigno: Agens (Stefano Mansani e Alessandro Masini come supplente) e Fercargo (Mauro Pessano e Andrea Epifiori); gli agenti marittimi saranno invece rappresentati da Federagenti

e in particolare da Enrico Bonistalli e Laura Miele (la seconda come membro supplente). Passando al turismo e al commercio: Confcommercio ha designato Francesca Marcucci e Confesercenti/Confindustria/Lega Coop ha scelto Massimo Marini e Alessia Prosperi come supplente. Per completare il mosaico del nuovo organo mancano all'appello due dei tre rappresentanti dei lavoratori (per ora è giunta soltanto la designazione di Maria Luisa Lironi, per la FILT CGIL) e quelli dell'Autotrasporto, ma il tavolo di Partenariato potrà essere convocato anche nelle more della sua piena composizione. Inoltre, nel tavolo siederanno, quando verranno trattati argomenti di interesse, anche i

rappresentanti di Assocostieri.

Presto saranno definite dalla Conferenza Nazionale di coordinamento delle AdSP le linee guida di cui all'art. 2 comma 2 del DM 18 novembre, con le quali verranno forniti i criteri per selezionare l'associazione più rappresentativa di ciascuna categoria. In ogni caso, ai fini dell'esame degli argomenti citati dall'articolo 11 bis della novellata legge 84/94, quelle categorie che hanno designato più nomi dovranno fin d'ora esprimersi con un'unica voce.

L'organismo esprimerà i suoi pareri secondo il metodo del consensus; spetterà al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale fare la sintesi tra le posizioni emerse nel corso della seduta, in ordine ai contenuti degli interventi dei membri dell'Organismo.

Rebrab rilancia e prende tempo Braccio di ferro con Calenda

Entro il 31 ottobre la schiarita: accordo in vista o ennesimo rinvio?

REBRAB non molla. Cevital afferma di aver trovato l'accordo con un partner per poter portare avanti il piano di investimenti e sviluppo a Piombino. La novità è emersa nell'incontro che si è tenuto ieri al ministero dello Sviluppo Economico tra l'amministratore delegato di Aferpi (la società controllata da Cevital) Said Benikene e il ministro Carlo Calenda. Benikene ha detto che entro il 31 ottobre avrà modo di illustrare gli accordi in corso di definizione con investitori del settore per il rilancio del sito di Piombino. Che cosa significa tutto questo? Che finalmente è stato trovato un accordo con Jindal o altri gruppi siderurgici, oppure che si tratta di un modo per prendere tempo e ottenere l'ennesimo rinvio? Viste le esperienze precedenti, le frasi un po' generiche di Benikene a Calenda sembrano suggerire un quadro non positivo per Piombino, anche perché la scadenza del 31 ottobre è molto vicina, e se si fosse raggiunto un accordo di massima con un importante soggetto imprenditoriale del settore siderurgico come Jindal o British Steel, non ci sarebbe stato motivo di mantenere un alone di incertezza. Semmai, rovesciando il ragionamento, si può pensare che se ad appena dieci giorni dalla scadenza dell'ultimatum, gli accordi con



TEMPI LUNGHI Issad Rebrab con il commissario Nardi: l'algerino non pare intenzionato a mollare Piombino

il nuovo partner sono ancora in via di definizione e non si forniscono altri particolari, è poco probabile che il 31 ottobre Rebrab sia in grado di mantenere fede agli impegni.

CALENDA infatti ha ribadito più volte di non essere disposto a concedere ulteriori proroghe a Cevital per il rispetto del piano e cioè avvio dei lavori per la nuova acciaieria, forno elettrico e mantenimento della produzione nei la-

minatoi ancora in grado di marciare. Aferpi è sempre sotto il controllo dello Stato, infatti nel giugno scorso con l'Addendum è stato prolungato il periodo di osservazione da parte del commissario straordinario Piero Nardi e in caso di inadempienze da parte di Rebrab le Acciaierie possono tornare in mano pubblica. Piombino chiede un passo indietro all'imprenditore algerino, ma il vertice di ieri al ministero fa pensare che Rebrab non intenda abbandonare

il campo tanto facilmente e anche in caso di inadempienza conclamata potrebbe aprire un lungo contenzioso legale, con lo stabilimento di fatto congelato e duemila lavoratori sospesi nel limbo. Ora tutto dipende da che cosa accadrà il 31 ottobre, se arriveranno le garanzie finanziarie, e anche dal ruolo del Governo, se Calenda sarà in grado di giocare fino in fondo il braccio di ferro con Rebrab.

Maila Papi

Aferpi prende ancora tempo

Benikene: accordi in corso di definizione con degli investitori. Fiom blocca i binari interni, rottura con Fim e Uilm

di Cristiano Lozito

PIOMBINO

Un presidio della Fiom sui binari di Colmata per impedire il passaggio di merci (le poche rotaie prodotte da Aferpi nell'ultimo periodo), e conseguente rottura con le altre sigle sindacali che lo hanno disertato, e un incontro tra l'ad **Said Benikene** e il ministro **Carlo Calenda** che non mette in discussione l'ultimatum del Governo ma apre un fronte, in parte previsto, rispetto al tentativo degli algerini di trovare un socio finanziario, secondo quanto fissato dall'addendum: dal confronto infatti è emerso che Benikene si è impegnato a fornire le risposte chieste dal ministro Calenda entro il 31 ottobre, dando evidenza degli accordi in corso di definizione tra Cevital e un gruppo di investitori del settore.

Così si è consumata una giornata in cui sono aumentate le incertezze sul futuro piombinese di Cevital, che ieri in Algeria ha

subito le conseguenze di un violento incendio nel suo impianto agroalimentare di Bejaia.

Sulle acciaierie piombinesi resta l'interesse di **Sajjan Jindal**: intervistato da S&P Global ha sostenuto che «Aferpi è uno dei progetti a cui stiamo lavorando, e «fa parte della nostra strategia di espansione a livello globale», aggiungendo che «l'Europa in questo momento è sempre più nella nostra agenda». Ma la solidità delle sue intenzioni secondo varie fonti fin qui si è scontrata con le richieste economiche di Rehrab, giudicate eccessive, e probabilmente con l'ultima mossa tentata da Cevital per non perdere il controllo della ex Lucchini.

Anche la rottura sindacale sul blitz della Fiom col blocco di alcune ore della ferrovia interna alla fabbrica, racconta del momento di confusione e incertezza che pesa sulla vicenda. Ieri mattina dunque, un gruppo di sindacalisti e di lavoratori della Fiom e di Camping Cig, ha iniziato il presidio dei binari, dopo

aver incassato il no di Fim e Uilm alla proposta di un'azione unitaria. «Cevital tiene in ostaggio una città, noi teniamo in ostaggio la tua proprietà» era la scritta sullo striscione in mezzo ai binari, simbolo di una posizione da tempo centrata sul «basta con Rehrab».

In una nota congiunta **Mirco Rota**, coordinatore Fiom per la siderurgia, e **Davide Romagnani**, segretario della Fiom di Piombino, sostengono che «è chiaro il messaggio che i lavoratori mandano a tutti, a partire dall'azienda che, a pochi giorni alla scadenza fissata dall'addendum, non ha rispettato gli impegni presi».

«A questo punto – proseguono – e in concomitanza con l'incontro di Roma, i lavoratori hanno deciso di presidiare i binari interni allo stabilimento, bloccando la spedizione delle merci. È necessario sbloccare la situazione – concludono – partendo dal fatto che l'esperienza Cevital è fallita. Quello di oggi è un atto dimostrativo. I lavoratori sono

pronti, per dare un futuro allo stabilimento, a mettere in campo tutte le azioni possibili».

L'azione messa in campo dalla Fiom rappresenta una frattura nel fronte sindacale, la più importante di tutta la vertenza. Fim e Uilm poco dopo l'avvio del presidio hanno diffuso un documento in cui spiegano che «era già stato concordato un consiglio di fabbrica per mercoledì 25», così che «non comprendiamo quali novità siano emerse in queste ore a spingere una sola organizzazione a intraprendere un'iniziativa probabilmente finalizzata al nulla nella consapevolezza che oggi non sono previste spedizioni».

«Riteniamo che in questo momento in particolare – dicono Fim e Uilm – non siano assolutamente utili fughe in avanti che sminuiscono le grandi iniziative fin qui realizzate con la partecipazione di tutto il territorio. Fim e Uilm sono impegnate in modo serio e responsabile, per noi l'era Rehrab deve terminare, ma deve esserci la garanzia della ripartenza dell'attività produttiva e dello stesso ammortizzatore sociale».

Un gruppo cinese, l'ultima carta giocata da Rebrab

Impegno da verificare, ma i sindacati sono in allerta
Vogliono incontrare Calenda, e lavorano per ricucire lo strappo

PIOMBINO

Se la mossa di Issad Rebrab era prevista, la reazione possibilista del ministro Carlo Calenda all'annuncio del Gruppo algerino sugli accordi in corso di definizione con un gruppo di investitori del settore siderurgico, ha messo in allerta i sindacati.

Il ministro ha chiesto garanzie e pure confermato l'ultimatum del 31, ma rispetto a un quadro che alla vigilia dell'incontro al Mise dava per scontata la chiusura dei rapporti col patron di Aferpi, qualcosa è cambiato.

Fonti qualificate riferiscono che alcune verifiche in sede ministeriale avrebbero testimoniato la serietà del gruppo citato da Cevital come potenziale investitore. Si tratta di un gruppo cinese, di cui non viene fatto il nome, escludendo comunque Bao-

steel, il maggiore gruppo siderurgico cinese, accostamento che deriva solo dalla suggestione legata all'interesse già mostrato da quel gruppo per le acciaierie piombinesi nel 2010, quando Alexsej Mordashov cercava un compratore.

Tutto quindi sta naturalmente a capire, attestata la serietà degli investitori citati da Said Benikene nell'incontro di venerdì col ministro Calenda, se appunto sono coinvolti quanto Cevital fa intendere. E cioè se, come è stato annunciato al Mise, sarebbero davvero disposti ad assumere la maggioranza di una nuova società con Rebrab.

Ecco che il sindacato - uscito diviso dalla vicenda dell'occupazione dei binari decisa in solitudine da Fiom - deve prepararsi ad affrontare scenari che potrebbero essere diversi da quelli attesi, rappresentati alla vigilia

esclusivamente dai tempi e dai modi con cui il Governo avrebbe chiuso con Cevital, e di come si sarebbe sviluppato il dopo Rebrab.

Chiaro che lo scetticismo è generale, che Calenda non ha concesso proroghe e comunque resta pronto alla risoluzione del contratto se nei prossimi 10 giorni non arriveranno le garanzie richieste. Ma chi credeva a un Rebrab ormai arreso all'evidenza di una fabbrica stremata, con la cassa agli sgoccioli, non aveva fatto bene i conti.

Il sindacato vuole incontrare Calenda, in modo da prepararsi a quanto potrebbe accadere dopo il 31. Ma questi giorni che separano dall'ultimatum serviranno anche a tentare di ricucire lo strappo consumato venerdì tra la Fiom da un lato, e Fim e Uilm dall'altra.

Le Rsu e le segreterie di Fim e

Uilm si riuniranno già domani senza la Fiom, ed è probabile che dietro le quinte si lavori da subito per ritrovare al più presto un modo per ricostituire un'unità indispensabile in una fase così importante per le sorti della vertenza.

In modo inatteso, è l'Uilm a tentare di rimettere a posto i cocci, con Claudio Lucchesi che «alla luce dell'incontro tra Benikene e Calenda e delle polemiche tra organizzazioni sindacali» chiede alle altre rsu «di riunirci urgentemente alla presenza delle segreterie provinciali. Così avremo modo di parlare e discutere su iniziative da portare avanti nei prossimi giorni. Rimanere immobili è inopportuno, mancano 10 giorni a una svolta della quale non sappiamo niente e che potrebbe rappresentare - conclude - una realtà ancora più drammatica di quella che stiamo vivendo».

(cloz)



Il ministro ha confermato l'ultimatum fissato al 31, Cevital ha ora dieci giorni di tempo per portare le garanzie richieste al Mise ed evitare la rescissione

ANCONA: CORSO DI GRECO AL PORTO



ANCONA – Al porto per studiare greco. Organizzato dall'Accademia di lettere, scienze e arte "Angelico Costantiniana" di Roma, in collaborazione con Iemo-International emergency management organization, inizierà il 24 ottobre. Le lezioni, gratuite, si svolgeranno nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che patrocina l'iniziativa. Per il corso è stato scritto, dal docente e organizzatore Haris Koudounas, uno specifico manuale operativo di greco-italiano, edito da Sbc edizioni, in cui si approfondiscono anche i temi delle operazioni di controllo nelle aree portuali.

"Il porto, che è luogo fisico definito come tale dalle sue infrastrutture, banchine, moli, piazzali, strade, specchi acquei – scrive il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, nell'introduzione – può funzionare in realtà solo grazie alla costante interazione, mediazione e dialogo tra i diversi soggetti. E' certamente l'elemento più affascinante della vita di ogni scalo: l'incontro, lo scambio di esigenze che genera nuove abitudini, convenzioni, accordi.

Perché senza dialogo il porto si blocca, senza comprensione reciproca il passaggio da mare a terra e viceversa diviene una somma di disagi e difficoltà". Un manuale, sottolinea Giampieri, che "fa un passo in più: introduce anche alcuni elementi utilissimi per aprirsi al vissuto ed alle tradizioni greche".

Questo manuale operativo, spiega Haris Koudounas, "nasce dalla mia esperienza con le autorità italiane che ogni giorno operano nel porto di Ancona. L'obiettivo del corso è far avvicinare alla lingua greca i dipendenti della pubblica amministrazione e le agenzie marittime offrendo, allo stesso tempo, uno strumento di terminologie tecniche da applicare nel loro lavoro. L'auspicio è che, sia il corso sia il manuale, possano diventare parte di un'esperienza pilota per tutti i porti italiani".

Le lezioni si svolgeranno ogni settimana fino a maggio in due giornate: il martedì per gli operatori e le agenzie del porto e il mercoledì per la pubblica amministrazione, dalle 17 alle 18.45. Per informazioni: iemo.ancona@gmail.com, tel. 340-3477226.

Porti: corso greco ad Ancona, per conoscere termini tecnici

Giampieri (Adsp): "Conoscenza come strumento dialogo e scambio"



(ANSA) - ANCONA, 20 OTT - Al porto di Ancona si studia il greco. Organizzato dall'Accademia di lettere, scienze e arte 'Angelico Costantiniana' di Roma, in collaborazione con Iemo-International emergency management organization, il corso inizierà il 24 ottobre. Le lezioni, gratuite, si svolgeranno nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, che patrocina l'iniziativa. Per il corso è stato scritto, dal docente e organizzatore Haris Koudounas, uno specifico manuale operativo di greco-italiano, edito da Sbc edizioni, in cui si approfondiscono anche i temi delle operazioni di controllo nelle aree portuali.

"Il porto, che è luogo fisico definito come tale dalle sue infrastrutture, banchine, moli, piazzali, strade, specchi acquei - scrive il presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri, nell'introduzione - può funzionare in realtà solo grazie alla costante interazione, mediazione e dialogo tra i diversi soggetti". Il manuale operativo, spiega Haris Koudounas, "nasce dalla mia esperienza con le autorità italiane che ogni giorno operano nel porto di Ancona. L'obiettivo del corso è far avvicinare alla lingua greca i dipendenti della pubblica amministrazione e le agenzie marittime offrendo, allo stesso tempo, uno strumento di terminologie tecniche da applicare nel loro lavoro. L'auspicio è che, sia il corso sia il manuale, possano diventare parte di un'esperienza pilota per tutti i porti italiani". Le lezioni si svolgeranno ogni settimana fino a maggio in due giornate: il martedì per gli operatori e le agenzie del porto e il mercoledì per la pubblica amministrazione, dalle 17 alle 18.45. Per informazioni: iemo.ancona@gmail.com, tel. 340-3477226.

Informazioni Marittime

Salerno nel pantano, Assotutela: "Allarme dragaggi"



di Paolo Bosso

Le prescrizioni del ministero dell'Ambiente bloccano l'avvio della gara per il dragaggio dei fondali del porto di Salerno, facendolo piombare nell'incertezza commerciale. «Siamo molto preoccupati», commenta a nome degli operatori Agostino Gallozzi, presidente Assotutela. «Dragaggi, imboccatura, manutenzioni, gallerie di collegamento con le arterie autostradali. In questi primi dieci mesi non si è riusciti ad entrare in fase operativa, nonostante l'impegno profuso dalle istituzioni». Gallozzi si riferisce anche ai lavori per "Salerno Porta Ovest", un tunnel che allaccia direttamente il porto alle autostrade (all'inizio del mese l'Ue ha dato il via libera a un finanziamento da 45,4 milioni). Un «grido d'allarme» per il mantenimento dei livelli di competitività del porto. «È necessario – conclude Gallozzi – accelerare soprattutto sul versante dei dragaggi. L'auspicio è che si riesca a smuovere il pantano burocratico/amministrativo nel quale siamo precipitati».

Il pantano a cui si riferisce il presidente di Assotutela riguarda gli studi di Valutazione d'Impatto Ambientale necessari per trasportare e depositare altrove le sabbie estratte dai fondali visto che i materiali escavati nelle adiacenze del porto vanno riversati al largo. Questa operazione - a differenza del tombamento in cassa di colmata come avverrà per Napoli, i cui lavori sono partiti [questa settimana](#) - rende "esposti" i materiali di risulta, richiedendo quindi analisi ambientali più laboriose e costose. È una vecchia istanza, condivisa da tutti i porti che rende molto complicato, costoso ed eccessivamente lungo qualunque lavoro di manutenzione di questo tipo (i porti sono naturalmente soggetti all'insabbiatura, ancora di più quelli commerciali con gli spostamenti che generano le grosse eliche dei mercantili). Una situazione di disagio commerciale per il porto che non può così programmare serenamente gli approdi (proprio qualche giorno fa il Salerno Container Terminal [ha ricevuto il premio Itala 2017](#)). Secondo i calcoli del gruppo Gallozzi, con quest'ultima novità Salerno avrà i fondali dragati tra non meno di due anni. L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) prevede di partire col cantiere ad autunno dell'anno prossimo.

Propeller Club Port di Salerno: Convegno su “La riforma del lavoro portuale”



Salerno, 21 ottobre 2017 – Si terrà lunedì 23 Ottobre (Stazione Marittima di Salerno – Molo Manfredi, ore 17.00) il Convegno “La riforma del lavoro portuale”. L'appuntamento, organizzato congiuntamente dai Propeller Club di Salerno e di Napoli, ha l'obiettivo di illustrare e discutere i contenuti del recente schema di decreto concernente “misure integrative e correttive al decreto legislativo 169/2016” tra cui spicca l'adeguamento delle funzioni del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale in materia di governance del lavoro portuale al quale vengono prevalentemente trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'ente gestore.

Programma

Saluti

Alfonso Mignone – Presidente Propeller Club Salerno

Umberto Masucci – Presidente Propeller Club Napoli

Interventi

Gaetano Criscuolo – AdSP Mar Tirreno Centrale

Roberto Bucci – Owner Roberto Bucci Spa e Terminal Flavio Gioia Spa Napoli

Mario Sommariva – Segretario Generale AdSP Mar Adriatico Orientale

Franco Mariani – Segretario Generale Assoport

Francesco Messineo – Commissario Autorità portuale di Salerno

Conclude

Pietro Spirito – Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale

Salerno: La riforma del lavoro portuale / Convegno

SALERNO– Il lavoro portuale è uno degli aspetti più importanti ancora non toccati dalla riforma. Questa tematica è al centro del convegno “**La riforma del lavoro portuale**” che si svolge oggi alla Stazione Marit-

L'appuntamento, **organizzato congiuntamente dai Propeller Club di Salerno e di Napoli**, ha l'obiettivo di illustrare e discutere i contenuti del recente **schema di decreto** concernente “**misure integrative e correttive al decreto legislativo 169/2016**” tra cui spicca l'adeguamento delle funzioni del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale in materia di governance del lavoro portuale al quale vengono prevalentemente trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'ente gestore.

Programma Introducono

Alfonso Mignone – presidente Propeller Club Salerno

Umberto Masucci – presidente Propeller Club Napoli

Intervengono:

Gaetano Criscuolo – AdSP Mar Tirreno Centrale,

Roberto Bucci – owner Roberto Bucci Spa e Terminal Flavio Gioia Spa Napoli,

Mario Sommariva – segretario generale AdSP Mar Adriatico Orientale

Franco Mariani – segretario generale Assoport

Francesco Messineo – commissario Autorità portuale di Salerno

Conclude

Pietro Spirito – presidente AdSP Mar Tirreno Centrale

Porto di Taranto: avviso per consegna documentazione per iscrizione elenchi agenzia somministrazione lavoro

(FERPRESS) – Taranto, 20 OTT – Si comunica che in data odierna è stato pubblicato sull'Albo Pretorio del sito istituzionale dell'AdSP del Mar Ionio – al link <http://albopretorio.port.taranto.it> (AVVISO_20/10/17) – l'Avviso Pubblico integrale per la consegna della documentazione finalizzata all'iscrizione negli elenchi dell'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale costituita a seguito di Delibera del Comitato n. 10/2017 del 19/06/2017 e denominata "Taranto Port Workers Agency S.r.l."

Detto avviso è destinato esclusivamente ai lavoratori della Taranto Container Terminal S.r.l. in liquidazione che alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali così come previsto dall'art. 4, comma 1, L. 18/2017.

L'Avviso Pubblico indica la documentazione da presentare per richiedere l'iscrizione negli elenchi dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, il luogo ed i giorni previsti per la ricezione delle istanze.

Per facilitare la presentazione delle richieste è stata predisposta ed allegata all'Avviso la relativa modulistica.

Le date di formale iscrizione negli elenchi di che trattasi ed eventuali ulteriori adempimenti saranno indicati nell'emanando "Regolamento per l'iscrizione e la permanenza dei lavoratori negli elenchi tenuti e gestiti dall'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale". Tali elenchi avranno efficacia al termine della verifica, tuttora in corso, delle procedure per l'erogazione dell'indennità di mancato avviamento al lavoro con gli Enti interessati. Ciò al fine di evitare interruzioni nell'erogazione degli attuali ammortizzatori sociali nella fase di passaggio dagli stessi alla citata indennità.

PER IL RILANCIO DEL PORTO DI PALERMO

Delrio punta su Monti

Il neo-presidente dell'AdSP siciliana giudicato dal ministro "uno dei migliori"



Nella foto: (da sx) Monti, Delrio e Orlando.

PALERMO - «Servono nuove strutture, ma dobbiamo concentrarci su quello che abbiamo. Vogliamo discutere con Fincantieri sul polo di Palermo. Credo che ci siano le condizioni per parlarne, ma abbiamo bisogno della

(segue in ultima pagina)

Delrio punta su Monti

collaborazione di tutti gli operatori». Lo ha detto il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, nella recente visita all'autoporto a di Palermo dopo l'inaugurazione della tratta ferroviaria Campofelice di Roccella-Ogliastro sulla Palermo-Messina.

«Oggi la debolezza del sistema a Palermo non è l'aeroporto né del trasporto pubblico in città o fuori perché ci sono tanti cantieri ferroviari già finanziati - ha aggiunto - Il vero punto di debolezza è il porto. Dobbiamo dimostrare che possiamo invertire la rotta. La disponibilità del ministero c'è tutta». Ed ha aggiunto di essere molto confortato dalla presidenza di Pasqualino Monti. «E' uno dei migliori elementi che abbiamo a

disposizione - ha detto di Monti Delrio - e con la riforma in atto sono certo che saprà dare la giusta spinta al porto».

E' stata una giornata intensa per il ministro che ha preso parte a un incontro con le autorità locali e il cluster portuale. Ha aperto i lavori il sindaco di Palermo Leoluca Orlando che si è soffermato sull'importanza che riveste oggi il porto in un'ottica di collaborazione tra tutti gli enti locali. «Da tre anni abbiamo costruito un sistema stabile con Anas, ferrovie e l'Autorità portuale che ha per oggetto la mobilità della Sicilia - ha detto il primo cittadino - da sindaco assicurerò sempre la piena collaborazione della mia amministrazione perché Palermo è porto, il porto è Palermo».

Delrio Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale, ha mostrato apprezzamen-

to per la batuta del sindaco. «E' un punto di partenza positivo - ha detto - quando è possibile interfacciarsi in maniera diretta con il sindaco con il quale dialogheremo nell'ambito di un progetto di riqualificazione dell'area porto». Uno scalo - ha detto ancora Monti - che necessita di nuove infrastrutture se vuole ancora rimanere leader del Mediterraneo. «Dobbiamo continuare ad essere l'industria di riferimento per l'intero versante occidentale in ambito croceristico - ha continuato Monti - Oggi ci scontriamo con una struttura di ricezione poco consona. Serve un'opera di demolizione e di ricostruzione di strutture necessarie a rendere dignitoso l'ambito portuale». Obiettivo comune sarà di restituire dignità al porto grazie all'arrivo di ulteriori finanziamenti statali che consentiranno l'utilizzo di nuovi strumenti e tecnologie

come il telecontrollo del porto o la finalizzazione del progetto del molo di Sant'Erasmus o ancora la costruzione di un molo più moderno e accogliente. «Con Fincantieri è una sfida importante - ha aggiunto Monti - deve dimostrare di voler investire nel porto e lo Stato deve andare incontro a quest'industria».

Per Delrio, Palermo viene «da un ritardo di un ventennio nell'esecuzione dei progetti. Le condizioni in cui ha operato ad oggi il porto di Palermo - ha aggiunto - veramente non sono adeguate a un grande porto del Mediterraneo. Dobbiamo correre sui progetti, non c'è un problema di risorse, io ho più soldi che progetti». Delrio ha poi confermato l'impegno fino ad oggi profuso per il miglioramento della salute del mare italiano. «Se riusciamo ad interpretare l'economia del mare - ha affermato - possiamo essere protagonisti nel nostro Paese ma anche in Europa».

VIDEO: Giovani di Confindustria, **Monti** presenta il suo libro e dice: Le Zes occasione di svolta

Nella prima giornata del convegno dei Giovani Imprenditori, a Capri c'è la presentazione del nuovo libro di **Pasqualino Monti**, presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Si intitola "In mare controvento. Riflessioni di un manager pubblico" ed lo spunto per parlare della situazione della portualità in Italia e delle nuove misure varate dal governo come le zone economiche speciali. Video.

A Reggio il comitato tecnico della Conferenza interregionale

Calabria e Sicilia scommettono sulla forza dell' Area dello Stretto

Aldo Mantineo Reggio Calabria Fare dell' Area dello Stretto un brand che diventi anche un formidabile attrattore di investimenti. Un risultato che è possibile raggiungere seguendo una via ben precisa: mettere mano a un piano strategico «che individui le più importanti direttrici di sviluppo e di promozione dell' Area dello Stretto, per accrescerne le potenzialità in un contesto d' integrazione economico, sociale e culturale fra le due sponde, reggina e messinese, con il coinvolgimento di tutte le forze sociali e produttive e di un sistema di alleanze istituzionali multilivello, mettendo in rete progetti e interventi d' interesse comune». La direttrice di marcia è quella che ha voluto ancora una volta ribadire il consigliere della Regione Calabria Domenico Battaglia, presidente della Conferenza permanente interregionale Calabria-Sicilia per il coordinamento delle politiche nell' Area dello Stretto, aprendo i lavori della riunione del Comitato tecnico dell' organismo (costituito da esperti e da esponenti del mondo accademico e professionale), riunitosi a Palazzo Campanella. Presenti i componenti Massimo Barilla, Michele Bisignano, Riccardo Fatarella, Giuseppe Fera, Luca Danese, Carlo De Vito, Francesca Moraci, Salvatore Patamia e

Giuseppe Vermiglio. Il Comitato deve redigere una proposta di schema generale di Piano strategico.

Il presidente Battaglia ha osservato che «per raggiungere l' obiettivo di conurbazione e integrazione servirà affrontare tutte le possibili cause di natura giuridica e burocratica che rischiano di ritardare questo processo incontrovertibile. Il progetto dovrà stabilire la strada dello sviluppo per l' Area dello Stretto in uno scenario di medio e lungo termine». Nella riunione è stata tracciata quella che può ben essere considerata la road map mettendo a punto nel dettaglio tempi e modalità di lavoro raccogliendo al tempo stesso le diverse sollecitazioni arrivate. «È un progetto che dovrà avere come cornice alcuni assi portanti quali: l' attuazione della riforma del sistema delle Autorità Portuali, voluta dal Governo nazionale, che ha visto inglobare i porti di Gioia Tauro, Messina e Milazzo in un' unica governance, l' istituzione della Zes (Zona economica speciale) che dovrà comprendere porzioni di territorio sia calabro che siciliano, individuando quali imprese e insediamenti produttivi s' intendano privilegiare e quali settori di sviluppo si punti a valorizzare secondo quelle che sono le vocazioni del territorio, la logistica, il

trasporto e la mobilità nell' Area, anche con il potenziamento ed il rilancio dell' aeroporto "Tito Minniti"». Un posto ben preciso l' ha pure «l' attraversamento stabile dello Stretto (che consentirà la realizzazione dell' alta velocità o alta capacità della rete ferroviaria), per collegare fisicamente le due sponde, che l' Europa ci chiede e che diventa punto centrale, ormai ineludibile per la sopravvivenza stessa dello status di Città Metropolitana per Reggio Calabria e Messina». Non solo reti e infrastrutture, comunque. E, infatti, c' è da mettere anche mano a un sistema sanitario sempre più integrato «che potrà vedere anche la nascita di un' unica azienda interregionale dello Stretto». Valutazioni analoghe anche per il sistema universitario nonché per le politiche e gli interventi in materia di turismo, cultura, beni culturali, artistici, architettonici e paesaggistici.

L' organismo per l' elaborazione di un piano strategico

Per CapitaleMessina il Comitato tecnico per l' Area dello Stretto è a trazione calabrese

A seguire il documento di CapitaleMessina a firma di Gianfranco Salmeri sul tema dell' Area metropolitana della Stretto. Bellissima prospettiva, la conurbazione funzionale delle città metropolitane di Messina e Reggio Calabria: 150 comuni, un milione di abitanti. Ma senza un collegamento stabile tra i due territori, è inutile prenderci in giro, è poco più di una metafora, del mito dello Scilla e Cariddi. Certo, vale la pena lo stesso immaginare rapporti, collaborazioni tra le due aree che si affacciano sullo stretto, con la prospettiva di beneficiare delle potenziali opportunità di appartenere alla "rete degli Stretti europei". Ma in un rapporto politico paritetico. I rapporti tra le due città sono sempre esistiti, ed hanno visto storicamente una prevalenza socioeconomica della nostra città nei riguardi della cittadina calabrese. Adesso i rapporti di forza si sono ribaltati. La leadership rischia di essere oltrestretto. Non si tratta per nulla di campanilismo, il punto è che gli squilibri politici rischiano di causare squilibri nella tutela degli interessi, che possono essere confliggenti o in competizione, tra i due territori. La riflessione nasce dalla lettura sul quotidiano cittadino del resoconto della riunione del comitato tecnico della conferenza interregionale per l' Area dello Stretto. Di cosa si tratta? La Conferenza interregionale permanente per l' Area dello Stretto è istituita con la legge 12 del 27 aprile 2015 della Regione Calabria, ha sede a Reggio Calabria ed è presieduta dal presidente della regione Calabria o da un suo delegato, attualmente il consigliere del consiglio regionale della Calabria Domenico Battaglia. Nel dicembre 2016 l' ufficio di Presidenza della Conferenza, riunitosi in Calabria e costituito dal Presidente il calabrese Domenico Battaglia, dal vicepresidente Giuseppe Neri, consigliere regionale della Calabria, dal segretario, il calabrese Maurizio Priolo, e dall' unico siciliano il presidente dell' ARS Giovanni Ardizzone, ha deliberato la costituzione del comitato tecnico della conferenza interregionale dell' Area dello Stretto. Lo stesso comitato che, dicevamo, si è riunito in questi giorni a Reggio Calabria, per l' elaborazione di un piano strategico con al centro: 1) Autorità portuale, 2) Zona Economica Speciale, 3) Università, 4) Azienda Sanitaria interregionale, 5) Sviluppo turistico-culturale, 6) Logistica dell' attraversamento dello Stretto. Un comitato, quindi, la cui legittimazione è prevalentemente calabrese e che non prevede, tra l' altro, la presenza dei portatori di interessi e delle rappresentanze sindacali. Ma è mai immaginabile che si lasci l' elaborazione di temi di così vitale importanza per il nostro territorio ad un pool di esperti, sicuramente di valore, ma nominati da un organismo che di paritetico non ha nulla, un Ufficio di presidenza a totale trazione calabrese? In quale posto al mondo si delegherebbe la propria pianificazione strategica ad un ente costituito e controllato totalmente da un' altro territorio? è giusto progettare il futuro del nostro Stretto con uno spirito di collaborazione con i naturali interlocutori d' oltrestretto, ma mai in posizione di subalternità. Chiamatelo campanilismo se volete, per noi è difesa del territorio.

Il Quotidiano della Calabria

8 Economia Italia / Mondo L' INTERVISTA Il dirigente Svimez si appella ai calabresi per accelerare gli adempimenti

«Il Sud utile che aiuta anche il Nord»

Secondo Pino Soriero la Zes a Gioia Tauro può accrescere la coesione

GIOIA TAURO - Da tempo ormai il dibattito sulla o sulle Zes in Calabria è accesissimo. Un' occasione strategica per la regione che però, come sempre accade nella zona regione, provoca dibattiti a non finire, ma non crea condizioni di sintesi progettuali.

Per esempio su quali settori merceologici o investimenti puntare? Esiste un piano strategico su cui sta lavorando la Regione?

Lo strumento consente di utilizzare tutta una serie di meccanismi di riduzione di tassazione e di imposte come occasione per attrarre investimenti privati ma fino ad oggi nessuno in Calabria ha ipotizzato come utilizzare la Zes. Come sempre il campanilismo domina e creare contrapposizioni a volte banali. Abbiamo sentito l' on. Pino Soriero, già sottosegretario ai trasporti e Presidente del Comitato Interministeriale per il Porto di Gioia Tauro, oggi dirigente della Svimez.

In Calabria è aperta una forte discussione sulle c.d. Zes (Zona Economica Speciale) con rivendicazioni da più parti.

Lei è intervenuto chiaramente dicendo che bisogna evitare campanilismi e concordare l' istituzione di una sola Zes imperniata su Gioia Tauro, perché?

«Lo prescrive la Legge nazionale approvata il 1° agosto in Parlamento. La Zes si può istituire in un' area con un porto di rilievo e collegamenti internazionali. Forse Gioia Tauro non è del tutto nota ancora a tanti calabresi, ma certamente è molto più conosciuta all' estero, da Hong Kong a Singapore».

Un vecchio problema quello della conoscenza del porto?

« Antico ma anche moderno.

In fondo è una bella favola: c' era una volta il primo porto del Mediterraneo, Gioia Tauro, specializzato nel transhipment (trasbordo delle merci). Era passato da 0 navi nel 1994 a 3.254 navi nel 1998 con 2.304.982 teus, quantità trasportata nei container. Per anni le polemiche sul V centro siderurgico e la mega centrale a carbone avevano bollato quella zona come "cattedrale nel deserto". Il decollo del porto sconfigge tutti gli stereotipi, rompe l' isolamento e collega la Calabria dal mare al resto del mondo,

- segue

grazie a una collabo razione virtuosa tra poteri pubblici e imprese private (dalla Contiship alla Blg Logistic)».

A Gioia riprendono i collegamenti diretti anche con i porti del Nord Italia.

«Sì, i dati dimostrano che lo sviluppo nel nostro porto ha aiutato la crescita del movimenti di merci da Genova a Trieste, da Livorno a Venezia. Gioia Tauro, quindi, è diventata il simbolo del Sud che sa aiutare anche il Nord. Ecco perché in Calabria dobbiamo essere tutti uniti a potenziare questo punto di forza dopo gli anni del crisi e dell' in curia».

Su questi anni difficili ha titolato un libro "Sud, vent' anni di solitudine" (Donzelli ed.).

«Sì, per descrivere la fase in cui l' egoismo nordista ha pena lizzato il Mezzogiorno. L' Italia ha sofferto la "politica del doppio binario": l' altavelocità in tre ore da Roma a Milano, mentre il Sud è rimasto distaccato. Emblematico e paradossale il mancato collegamento ferroviario tra quel porto e la grande rete ferroviaria trans -europea. Sono gli anni in cui hanno pesato l' as senza di una visione strategica delle potenzialità calabresi, la conflittualità legale esasperata tra diversi enti davanti al Tar e al Consiglio di Stato sulla proprietà delle aree retrostanti e le incursioni devastanti della mafia che intanto aveva imparato a utilizzare i container».

E quindi oggi l' istituzione di una Zes che funzioni può assolvere?

«Intanto la scelta strategica di proiettare di nuovo Gioia Tauro nella competizione euro mediterranea e fornire alla Calabria un vero punto di forza per nuove prospettive di sviluppo generale di tutto il territorio regionale».

Si può dire quindi che il Sud ha concluso i vent' anni di solitudine?

«Così hanno dichiarato recentemente il Presidente Gentiloni a Matera, i Ministri De Vincenti ad Arcavacata e Delrio due giorni fa a **Palermo**. Il Sud può oggi superare i 20 anni di solitudine perché: ci sono leggi, finanziamenti e programmi (Legge per il Sud, Master plan , Patti con le Regioni, ecc); ci sono scelte nazionali che potenziano il ruolo dei porti e della logistica meridionale nei nuovi scenari euromediterranei».

Tutta l' appendice del suo libro documenta, con dati e grafici, che c' è già un Sud che può essere utile anche al Nord, riballando lo stereotipo della Calabria lontana, inaccessibile e parassita.

«È un tema che mi sta molto a cuore, ancor di più in questi giorni che precedono il Referendum Lombardo -Veneto sul rafforzamento dell' autonomia delle regioni. Non dobbiamo commettere nuovi errori di campanilismi tradizionali che diano la stura a nuove spinte nordiste, egoistiche e razziste».

Sta affermando quindi che i calabresi devono discutere più seriamente del ruolo di una Zes?

«Certo! Senza contrapporre le aree della Calabria, senza richiedere di nuovo agevolazioni a pioggia, ma utilizzando l' impul so che può venire dalle riduzioni fiscali e doganali della Zes a Gioia Tauro per creare condizioni favorevoli che consentano, come autorevolmente da tempo suggerisce la Svimez, lo sviluppo delle imprese già operanti e dell' attrazioni di investimenti per nuovi posti di lavoro. Tutta la Calabria unita deve chiedere che vada avanti la procedura per la Zes a Gioia Tauro con proiezioni suoi porti che fanno parte dell' **Autorità portuale**, da Corigliano a Crotone. A mio avviso, inoltre, si può attentamente valutare la collaborazione tra il sistema **portuale** calabrese imperniato su Gioia Tauro e il sistema aeroportuale imperniato su Lamezia che è dotata anche di una vasta e attrezzata area industriale».

Quindi?

«Il mio appello a tutti i calabresi è che si crei adesso il clima più proficuo per accelerare tutti gli adempimenti della Regione e del Governo, a partire dalla gestione ordinaria dell' **Autorità Portuale** ancora commissaria ta».

Il Centrodestra chiederà in Consiglio la sospensione immediata delle attività del Comitato in seno alla Conferenza interregionale

Bufera sullo **Stretto**, quel Piano è a senso unico

Forza Italia e CapitaleMessina: «Le linee strategiche comuni tra le due sponde parlano solo calabrese!»

Lucio D' Amico Il Centrodestra in consiglio comunale chiederà la revoca dell' incarico affidato al Comitato tecnico della Conferenza permanente interregionale per l' **Area dello Stretto**. Lo annuncia il consigliere Giuseppe Santalco, all' indomani dell' incontro svoltosi a Reggio Calabria con all' ordine del giorno la predisposizione di un Piano strategico comune tra le due sponde. «La composizione del Comitato tecnico - afferma Santalco - non rappresenta tutte le anime politiche, sociali ed economiche che hanno un ruolo soprattutto nell' ambito del territorio della Città Metropolitana di Messina. La sua composizione e i rappresentanti della sponda messinese sono il frutto di una logica politica siciliana ormai consunta. Michele Bisignano è stato nominato su indicazione della presidenza dell' Ars, la prof. Moraci è espressione di Alternativa Popolare, di cui oggi è candidata all' Assemblea regionale. Il Centrodestra in tutte le sue componenti non è assolutamente presente ed il Pd reggino la fa da padrone (con l' avallo desistente e/incosistente e/o inconsapevole di Accorinti).

La politica, gli imprenditori e la società civile messinese sono completamente assenti. Una politica di parte ormai alla fine del mandato

corre il rischio di ipotecare lo sviluppo della nostra città. Non possiamo assistere passivamente ad un Piano redatto senza il contributo politico propositivo, anche tecnico, del Centrodestra e della classe imprenditoriale e sindacale messinese che già si sta confrontando sui temi della Zes e dell' Autorità di sistema».

Santalco prosegue nel suo affondo: «Ritengo che alcuni componenti del Comitato, di cui pur apprezziamo le competenze, non siano assolutamente rappresentativi dell' intero panorama politico messinese, la cui prospettiva a breve e medio termine è orientata sicuramente su un orizzonte politico ben diverso. Per questo motivo non si ritiene che un Comitato tecnico, non supportato da una visione politica dell' **Area dello Stretto** (che dovrebbe tenere in considerazione la volontà del Consiglio comunale e della Città metropolitana), possa dettare linee di sviluppo unilaterali». Da qui la richiesta di una sospensione immediata delle attività del Comitato tecnico « in attesa del nuovo Governo regionale».

- segue

E poi il consigliere di Forza Italia aggiunge: «Non siamo assolutamente d'accordo che le regole dell'Area dello Stretto siano dettate prevalentemente dalla politica calabrese; non è mero campanilismo, ma difesa ad oltranza della tipicità del nostro territorio».

Anche il movimento CapitaleMessina ha molto da ridire sui risultati del vertice reggino di sabato: «Bellissima prospettiva, la conurbazione funzionale delle Città metropolitane di Messina e Reggio Calabria: 150 Comuni, un milione di abitanti. Ma senza un collegamento stabile - afferma il vicepresidente Gianfranco Salmeri - tra i due territori, è inutile prenderci in giro, è poco più di una metafora, del mito di Scilla e Cariddi. Certo, vale la pena lo stesso immaginare rapporti, collaborazioni tra le due aree che si affacciano sullo Stretto, con la prospettiva di beneficiare delle potenziali opportunità di appartenere alla "Rete degli Stretti europei". Ma in un rapporto politico paritetico. I rapporti tra le due città sono sempre esistiti, ed hanno visto storicamente una prevalenza socioeconomica della nostra città nei riguardi della cittadina calabrese.

Adesso, ha ragione la Gazzetta del Sud, i rapporti di forza si sono ribaltati. La leadership rischia di essere oltreStretto. Non si tratta per nulla di campanilismo, il punto è che gli squilibri politici rischiano di causare squilibri nella tutela degli interessi, che possono essere configgenti o in competizione, tra i due territori. Ma è mai immaginabile che si lasci l'elaborazione di temi di così vitale importanza per il nostro territorio ad un pool di esperti, sicuramente di valore, ma nominati da un organismo che di paritetico non ha nulla, un Ufficio di presidenza a totale trazione calabrese? In quale posto al mondo si delegherebbe la propria pianificazione strategica ad un ente costituito e controllato da un'altro territorio? È giusto progettare il futuro del nostro Stretto con uno spirito di collaborazione con i naturali interlocutori d'oltrestretto, ma mai in posizione di subalternità».

SVILUPPO TOMASELLI (PD) SULLA STESSA LINEA DEL PRESIDENTE GENTILE (CNA)

Zes, «Convocare subito un tavolo istituzionale provinciale per formulare proposte concrete»

● «Superate nel migliore dei modi le polemiche riguardanti la costituzione del Gruppo di lavoro per la Zona Economica Speciale (ZES) dell'area adriatica della Puglia, adesso è necessario che tutti i soggetti interessati lavorino in maniera concreta ed efficace affinché la ZES rappresenti una grande opportunità per lo sviluppo e l'attrattività del nostro territorio». Lo ha detto nelle scorse ore il sen. Salvatore Tomaselli (Pd). «È compito di tutti noi riempire di contenuti questa iniziativa - ha aggiunto -, valorizzare le peculiarità della provincia di Brindisi, individuare le linee di sviluppo in campo logistico su cui puntare, recuperare quanto fatto fino ad oggi e creare le condizioni perché il territorio brindisino possa collegarsi con il resto del Paese, ancor più rispetto a quanto è accaduto fino ad oggi».

«In questa ottica - ha proseguito -, ritengo che l'invito formulato dal Presidente provinciale della CNA Gentile debba essere tenuto in considerazione, attraverso la convocazione di un tavolo istituzionale provinciale in cui formulare, con effetto immediato, proposte concretamente realizzabili. Le opportunità che deriveranno dalla fi-



BRINDISI Il porto

scalità differenziata, procedure doganali semplificate, il corretto utilizzo dei fondi strutturali, la cantierizzazione delle opere già progettate e finanziate e gli strumenti di sostegno per le imprese - ha concluso -: attraverso tutto ciò il nostro territorio potrà riprendere la strada dello sviluppo economico e occupazionale. Sta a noi non perderci nella nebbia delle polemiche e dei ritardi».

AUTORITÀ PORTUALI FISCALITÀ DI VANTAGGIO

BARI E TARANTO

Coinvolti anche sindaci e imprese di Brindisi, Monopoli e Molfetta
Mennea chiama Delrio nella Bat

Via al tavolo pugliese sulla «Zes» Adriatica

Zone economiche speciali, attesi i decreti attuativi

«Si è insediato nei giorni scorsi, presso l'assessorato regionale allo Sviluppo Economico, il gruppo di lavoro per la Zes Adriatica che va ad aggiungersi a quello della Zes di Taranto, avviato da tempo con la legge speciale per Taranto. Al tavolo di lavoro, convocato dall'assessore Michele Mazzerano, hanno partecipato i rappresentanti istituzionali, i consiglieri regionali ed i principali stakeholder dei territori, al compito di realizzare e consegnare alla Regione un report contenente le idee, le richieste ed i suggerimenti per la realizzazione del piano strategico della Zes Adriatica e la perimetrazione delle aree. «Considero legittime le aspirazioni di tutti i territori nel voler cogliere le opportunità di sviluppo offerte dalle Zes», ha dichiarato Mazzerano, «tuttavia invito a non perdere di vista le linee guida della legge che è molto chiara sul punto, specificando che ci deve essere un nesso economico e funzionale della Zes con le Autorità portuali. Questo significa che le aree che il gruppo di lavoro vorrà suggerire devono essere a ridosso dei porti, sia che si tratti di aree produttive già esistenti,

sia di aree per ospitare nuovi insediamenti produttivi».

La legge sulla istituzione delle Zone Economiche Speciali, che rientra nel pacchetto di provvedimenti varati dal governo con il decreto «Ritorno al Sud», pure in attesa del decreto attuativo, consegna alcune indicazioni dalle quali partire: si apre anche in

Italia la stagione della fiscalità differenziata o di vantaggio. Per quanto riguarda Taranto, com'è noto, è stata manifestata da parte della Regione Basilicata la volontà di farne parte. La legge stabilisce che il perno delle Zone Economiche Speciali ruota intorno all'Autorità portuale, pertanto è stato deciso di allargare il tavolo

già presente l'area metropolitana di Bari ai sindaci di Brindisi, Manfredonia, Barietta e Monopoli. «Mi aspetto che i lavori del tavolo tecnico procedano speditamente e seguendo le indicazioni previste dalla legge», ha aggiunto l'assessore regionale al Bilancio, Raffaele Piemontese.

«Attendiamo l'emaneazione del

decreto attuativo che andrà a definire anche geograficamente i limiti di attivazione della Zes, oltre che i criteri di assegnazione dei fondi e i vari sgravi», spiega Gianluca Bozzetti (M5S) che lo Stato concederà alle aziende. «Certamente un punto chiave è quello relativo alle misure di semplificazione. In un Paese in cui, come

l'Italia, la semplificazione ha sempre fatto rima con complicazioni continue per le imprese», spiega Nino Marmo, capogruppo di FI, «non si può non sfruttare questa chance per liberare di lacce, lacuoli e oneri gli operatori economici presenti sul mercato regionale». «Non dobbiamo perdere l'occasione di coordinare tutti i soggetti economici sul territorio della Bat, che fanno riferimento al porto di Barietta. È necessario - aggiunge Ruggiero Mennea (Pd) - istituire un tavolo a livello territoriale e chiederò anche al ministro Graziano Delrio di partecipare a un incontro sul nostro territorio per mettere a fuoco qual è lo stato dello sviluppo della portualità adriatica». «Sono certo che in tempi brevi si possano redigere i progetti anche seguendo le indicazioni dello studio di supporto ad opera dell'Università di Bari», dice Peppino Longo, vicepresidente del consiglio regionale, «in cui si fa riferimento proprio alle Zes quali strumento indispensabile per lo sviluppo dell'imprenditoria meridionale e determinante soprattutto nei settori della logistica e della portualità».

«COA SENZA UN INDIRIZZO DALLA REGIONE»

Sinistra: Aqp in pieno caos nella gestione degli addetti

«È grande la confusione sotto il cielo di Agr: l'incontro tra i vertici del più grande acquedotto d'Europa e i rappresentanti sindacali dei lavoratori è stato tutt'altro che sereno e, soprattutto, non è servito per nulla a dissipare le nubi che si addensano su Aqp e sui suoi dipendenti». È Mino Borraellino, capogruppo della Sinistra, a lanciare l'allarme sull'assenza di garanzie per i 24 lavoratori a tempo determinato i cui contratti scadranno a marzo, il tutto in vista della scadenza della concessione fissata al 31 dicembre 2018. Secondo Borraellino il pre-

SINISTRA ITALIANA
Mino Borraellino



sidente De Sanctis si dichiara dalla parte dei lavoratori mentre il cda frena sulle stabilizzazioni «in mancanza di una chiara indicazione della Regione». Pare si stia addirittura affacciata l'ipotesi di esuberi di lavoratori, una notizia che lascia semplicemente sconcertati, anche alla luce delle recenti assunzioni fatte da Aqp.

LE PROPOSTE

«Mezzogiorno da interconnettere: Zes e dorsali investimenti primari»

● «Il Masterplan per il Sud, con la sua dotazione finanziaria (quantificabile in circa 98 miliardi di euro, da qui al 2023) costituisce forse l'ultima occasione per ridare forza e vitalità al tessuto economico meridionale. E il Mezzogiorno non può assolutamente permettersi di lasciarsi sfuggire tale opportunità». È il monito lanciato dall'Osservatorio Banche imprese, a margine della presentazione delle stime e previsioni sul valore aggiunto territoriali, presentate ieri a Salerno, alla presenza, tra gli altri, del direttore generale dell'Obi, Antonio Corvino.

In primo piano, dunque, il sistema logistico nazionale: «Serve una strategia che valorizzi la vocazione naturale del Mezzogiorno sul piano dei porti e consenta di potenziare la rete di infrastrutture terrestri a cominciare da quella ferroviaria, in uno con la creazione di piattaforme logistiche intermodali opportunamente interconnesse. La creazione di una dorsale jonico-tirrenica che interconnecta la Puglia meridionale con la Basilicata, la Calabria cosentina ed il Sud della Campania assume, in questa prospettiva, una importanza capitale e sul fronte della mobilità delle persone e sul fronte della mobilità delle merci. La stessa dovrà affiancare la dorsale adriatico-tirrenica in via di realizzazione tra Bari e Napoli, pena la esclu-

sione di un'area ampia e popolosa del Mezzogiorno che rischierebbe, diversamente, di restare definitivamente tagliata fuori da ogni direttrice di sviluppo». Altro nodo, l'integrazione tra aree logistiche ed aree produttive, in vista della creazione delle Zes (zone economiche speciali). «Le Zes potranno esercitare una notevole forza attrattiva nei confronti degli investitori, grazie ad una opportuna combinazione di incentivi, fiscali e normativi».

Le risorse finanziarie non mancano: Fondi Fesr e Fse 2014-2020, comprensivi di cofinanziamento nazionale, per complessivi 51,8 ml di euro, a cui si aggiungono risorse dei Programmi Complementari per 7,4 ml di euro ed il Fondo di Sviluppo e Coesione, per 38,8 ml di euro. «Il Mezzogiorno – sottolinea l'Obi – non può assolutamente permettersi di lasciarsi sfuggire le opportunità sopradette, perché ci stiamo avvicinando rapidamente al termine del periodo di programmazione 2014-2020, che determinerà un'ulteriore contrazione delle risorse disponibili, con la conseguente necessità di individuare delle risorse sostitutive».



IL RILANCIO

Sviluppo, ora il governo accelera: le "Zone speciali" entro fine anno

Le garanzie dei ministri Padoan e De Vincenti: risorsa mare strategica

«Oramai la strada, o meglio la rotta per lo sviluppo del Mezzogiorno e del Paese è tracciata. Si chiama Mediterraneo e i dati illustrati ieri, nella sede del capoluogo campano del Banco di Napoli, dal Rapporto Srm, con il direttore Massimo De Andreis e Alessandro Panaro responsabile dell'area marittima, non lasciano più alcun dubbio. Il futuro è nel grande mare, al punto che il ministro del Mezzogiorno e della Coesione territoriale Claudio De Vincenti dice espressamente che «il Mezzogiorno è sempre più un ponte per l'Europa e l'Europa deve voltarsi sempre più verso Sud, verso il Mediterraneo».

La rivoluzione delle prospettive economiche sembra inevitabile visto che l'80% del nostro interscambio commerciale avviene oggi via mare e che la concorrenza cinese nei trasporti e negli investimenti marittimi sta assumendo proporzioni gigantesche. Non più dunque solo i grandi mercati del Nord come sbocco del made in Italy e delle nostre produzioni più ricercate come i macchinari ad alta tecnologia, ma i Paesi della sponda Sud (dal Marocco alla Turchia) cresciuti in pochi anni del 4,4%: per farlo ecco l'accelerazione del governo sulle Zes, le Zone economiche speciali che scatteranno entro fine anno, prime fra tutte, in Campania e Calabria.



«Stiamo lavorando al decreto del Presidente del Consiglio che darà le indicazioni operative per partire» dice lo stesso De Vincenti. «Stiamo lavorando al decreto del Presidente del Consiglio che darà le indicazioni operative per partire» dice lo stesso De Vincenti. «Il Decreto legge sul Mezzogiorno, con cui sono state istituite le Zone economiche speciali (Zes), è un lavoro importante. Il provvedimento prevede - prosegue De Vincenti - che le Regioni ci propongano la Zes da costituire,

che deve avere al centro un porto di rilievo europeo.

Le Zes - spiega sempre il ministro - diventeranno una grande opportunità per tutto il sistema produttivo del Mezzogiorno: «Le imprese, sapendo di poter contare su una logistica organizzata e su importanti garanzie in termini di fiscalità, non potranno non essere incentivate a rapportarsi con le Zes e dunque a veder crescere le loro opportunità».

Logistica e attività produttive, dunque, finalmente a bracc-

Il report

Export in crescita



La rotta per lo sviluppo del Mezzogiorno e del Paese tracciata ieri durante la presentazione del rapporto Srm-Banco di Napoli: «Il futuro dell'export è nel mare».

Il governo

«Fuori dalla crisi»



Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan: «Europa e Italia fuori dalla crisi ma restano le cicatrici». Claudio De Vincenti: «La Zes diventerà una grande opportunità».

tivo del Mezzogiorno in funzione dei processi innovativi e digitali che ormai sono inevitabili. Abbiamo portato nelle nostre aule di formazione 400 imprese ed è un dato che ci incoraggia a proseguire». Ma a proposito di dati, anche quelli che Guido anticipa a proposito dei conti 2017 del Banco sono positivi: i finanziamenti all'economia del Sud sono saliti a 6 miliardi con un incremento del 12% sul 2016 e gli impieghi sono cresciuti del 6,5% mentre diminuisce la quota di crediti deteriorati. «Ma ci sono anche 18 milioni di prestiti ad aziende che non hanno un bilancio o ne hanno appena uno» dice con orgoglio il direttore del Banco.

Numeri che rafforzano il ragionamento del ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan sull'uscita di Italia ed Europa dalla crisi «anche se le cicatrici restano». Ora però, avverte il titolare del Tesoro, bisogna ristrutturare i meccanismi che regolano la spesa per gli investimenti: troppo farraginosi e complicati, bisogna accelerarli. Le risorse non mancano, ricorda Padoan, che guarda anch'egli con interesse ai dati di Srm: «L'occasione di trasformare spinte all'apparenza destabilizzanti come quella dei migranti in una grande opportunità di crescita dell'Italia nell'area mediterranea non va sprecata».

N.San.

Sciopero dei Tir, Signorini convoca le associazioni

GENOVA. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini, ha convocato i rappresentanti delle associazioni dell' autotrasporto che hanno proclamato, per il 2 e il 3 novembre, due giorni di protesta contro, tra le altre cose, «i tempi di attesa insostenibili» nel porto di Genova.

L' obiettivo è evitare il blocco dei terminal e della viabilità cittadina. Secondo le associazioni, le lamentele degli autotrasportatori sarebbero state per lungo tempo ignorate.

SECONDO GLI ANALISTI SI POTREBBERO OTTENERE RISULTATI ECCEZIONALI

Navi a velocità ridotta per abbattere le emissioni

Nello shipping torna d'attualità la misura già adottata per contrastare il boom del prezzo dei carburanti

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'elogio della lentezza torna di moda anche nello shipping.

L'industria sta combattendo una dura battaglia per ridurre le emissioni, accelerata dalle norme che entro un paio di anni obbligheranno gli armatori all'utilizzo di carburante a basso contenuto di zolfo e sostenuta dalla necessità di tagliare i costi: gli armatori sono forse alla fine di un ciclo negativo, ma non è così chiaro se davvero la crisi sia terminata. L'idea vincente, non nuova per la verità, è ridurre la velocità delle navi. Già quando il prezzo del carburante era alle stelle, l'iniziativa aveva riscosso successo: la diminuzione dei nodi, aveva portato benefici. E ora che le necessità si sono ampliate, includendo anche la sostenibilità ambientale, alla fine la soluzione parторita dagli esperti è sempre la stessa: rallentare.

L'Imo (International Maritime Organization) ha già programmato per la prossima settimana un incontro per valutare il peso di questa misura.

Gli analisti di Ce Delft sono convinti che una riduzione del 30% della velocità delle navi, porterà globalmente ad un taglio delle emissioni di anidride carbonica pari a 2,51 miliardi di tonnellate, se messa in pratica dal 2018 al 2030. E nel "carbon budget", quanto cioè è permesso "inquinare" all'industria dello shipping, rappresenta il 12%. Non solo: la misura porterebbe anche nuovi posti di lavoro («nella cantieristica» dicono gli esperti) e permetterebbe una migliore gestione dei traffici sulle rotte commerciali. «Dotare il settore di una regolamentazione uguale per tutti, non sarà così difficile - spiegano gli analisti che hanno compilato il rapporto - È sufficiente introdurla nelle acque territoriali e prevedere una serie di accordi tra Stati». È prevista anche una tabella che valuta le specifiche della nave (tipologia di carico e stazza) e offre la velocità ideale per arrivare all'obiettivo finale della riduzione delle emissioni. «Lo slow steaming funziona: lo ha dimostrato la storia dei traffici globali» dicono gli esperti di Ce Delft. Molti armatori comun-

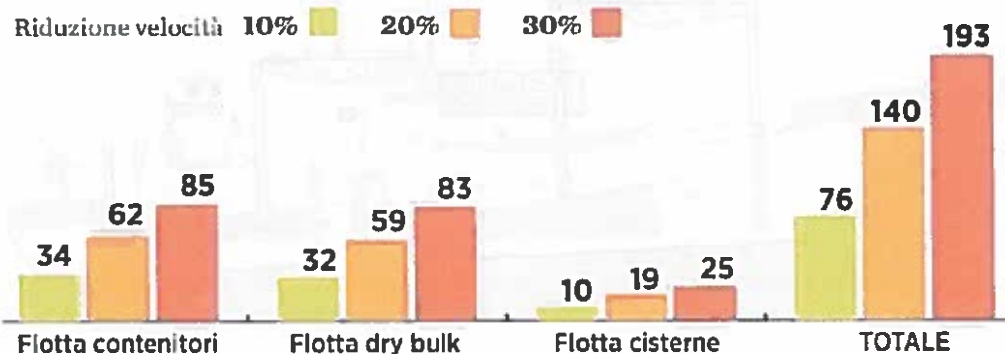
que si sono già mossi. Il settore delle crociere sta virando sempre di più verso la propulsione a gas naturale liquefatto, sia per le nuove unità (come sta facendo Carnival) sia nel retrofit. Altri, ad esempio Royal Caribbean, non disdegnano l'idrogeno. Ma il combustibile verde sta arrivando anche nel settore cargo: petroliere, portarinfuse e portacontainer. Gli investimenti per gli scrubber (la catalizzazione delle navi) è molto costosa e parte da 2 milioni di euro. Ad oggi solo 300 navi hanno scelto questo sistema di riduzione delle emissioni. Nel mondo ci sarebbero altre 70 mila navi che prima del 2020, quando entrerà in vigore la normativa che impone carburante con zolfo allo 0,5%, dovranno adeguarsi alle nuove regole. Utilizzare un carburante più pulito è la soluzione più rapida, ma non indolore: secondo gli ultimi calcoli, la svolta green renderà più pesante di 10 miliardi di dollari la bolletta energetica degli armatori. Per Platts far navigare una singola nave costerà un terzo in più. E dopo il 2020 tutto potrebbe diventare ancora più caro.

www.themediterranean.it

La scheda

Risparmio medio annuo di emissioni di CO₂ 2018-2030

(in milioni di tonnellate)



Fonte: CE Delft

INFRASTRUTTURE

PORTO DI LIVORNO, VENTO IN POPPA GRAZIE ALLE AUTO

La ripartenza, italiana e mondiale, del mercato dell'auto spinge anche il porto di Livorno che potrebbe chiudere il 2017 con numeri record. Intanto nei primi nove mesi dell'anno sia Cilp che Sintermar, i due operatori del settore nel porto, hanno incassato variazioni positive, arrivando a movimentare insieme 492.000 unità. In particolare, con una movimentazione di 236 mila auto nuove, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali ha chiuso questi primi nove mesi con un aumento del 10% e Sintermar ha realizzato addirittura un + 17% rispetto allo stesso periodo del 2016. E tra i mezzi movimentati ci sono stati anche cingolati, un nuovo traffico, per adesso di poco peso, ma che potrebbe aprire prospettive inedite.



Mauro Bonciani

Napoli: Politiche dei trasporti in Italia

Convegno Sipotra (Società italiana di politica dei trasporti).

di Giovanni Grande

NAPOLI– Le scelte strategiche sulla portualità e la logistica soffrirebbero in Italia di un peccato originale: non fissano una priorità tra gli obiettivi di interesse settoriale, aumentare il valore aggiunto prodotto del comparto trasporti, rispetto a quelli di interesse generale, ovvero l'aumento di competitività del sistema produttivo italiano nel suo complesso.

Ne deriverebbero una serie di criticità. Prima tra tutte l'uso di preziose risorse finanziarie per il rilancio degli *"impianti esistenti"* in luogo di una *"urgente e radicale realizzazione di impianti adeguati a catturare catene logistiche globali sui sentieri di costo minimo che passano per l'Italia"*.

L'intervento di **Paolo Costa**, ex presidente dell'Ap di Venezia, al convegno **"Le politiche dei Trasporti in Italia"**, con cui la **Società italiana di politica dei trasporti (Sipotra)** ha presentato a Napoli il suo Rapporto 2017, non smentisce la fama controcorrente del personaggio.

"In mancanza di correttivi – spiega Costa – la portualità italiana è destinata a perdere quote di mercato contendibile se non si attrezzerà per garantire un volume di attività due-tre volte superiore a quello attuale, attraverso porti capaci di accogliere i mega carichi e trovando il giusto equilibrio fra portualità tirrenica, da difendere, e portualità adriatica, da sviluppare".

Scenario forse troppo estremo che facendo storcere qualche naso conferma tuttavia l'originalità di un lavoro di ricerca che **Pietro Spirito**, padrone di casa alla Stazione del Mare dello scalo partenopeo, presenta come *"un utile contributo alla discussione su temi come la logistica, la portualità, i trasporti che sono essenziali per la competitività del paese e troppo spesso snobbati dalla politica"*.

Molteplici i temi affrontati nel volume e dibattuti. Spicca tra questi la nuova riforma portuale che l'avvocato **Francesco Munari** giudica *"guardando al bicchiere mezzo pieno"*. *"E' positiva la fine della commistione tra regolatori e regolati presente nei vecchi comitati portuali così come la riduzione del numero delle Autorità portuali e la verticalizzazione dei processi decisionali"*.

Più perplessità suscita invece l'idea di porto che emerge dalla normativa: *"un'entità isolata dalla catena logistica nel suo complesso e sottoposta alle pressioni dei grandi player"*.

Una condizione di fragilità che a dispetto delle ingessature burocratiche (*"diversi regimi con cui confrontarsi a seconda dei diversi centri decisionali"*) può essere alleviata con un utilizzo intelligente di *"pratiche comuni come i protocolli d'intesa o gli accordi di programma"*.

Più incentrato sullo stato dell'arte del settore l'intervento di **Marco Spinedi**, presidente dell'Interporto di Bologna, che rivela come ormai manifattura e logistica rappresentino attività sempre meno distinguibili.

"In un contesto sempre più caratterizzato dall'allungamento delle catene produttive e da una riconfigurazione dei processi – rileva – politica e impresa devono operare spalla a spalla".

- segue

Ne nasce un'esigenza di maggior controllo sia sulle scelte strategiche di fondo sia sui capitoli di spesa che andando a finanziare le opere o le politiche di sviluppo gravano sul bilancio pubblico. "I Paesi che hanno sviluppato una politica coerente sono pochissimi. Un esempio può essere rappresentato dalla Svizzera: i suoi trasferimenti sull'intermodale ammontano a 10-20 volte il nostro ferrobonus".

Di non solo container si vive. Lo conferma ancora una volta **Pietro Spirito** secondo cui "i porti italiani devono riscoprire la loro vocazione industriale".

Una risposta alla tendenza all'oligopolio dello shipping internazionale (e ai condizionamenti che tale configurazione di potere può esercitare su banchine e territori retrostanti) che va accompagnata anche ad una rinnovata attenzione per i traffici della autostrade del mare.

"Già oggi i volumi movimentati sono superiori al traffico in teus," sottolinea **Guido Grimaldi, armatore e presidente di Alis**, la nuova associazione che ambisce a "mettere a sistema tutti gli operatori della filiera logistica".

"Solo il nostro Gruppo in 10 anni ha spostato dalla strada 32 milioni di tonnellate di merci, circa 450mila camion con una riduzione dei costi che ha alimentato a sua volta la competitività aziendale e i vantaggi per i clienti finali".

Un invito a non guardare con la "lente di ingrandimento dei teus" arrivato anche con la chiusura di Stefano Zunarelli, della Struttura Tecnica di Missione del MT.

"Il carattere diversificato dei traffici deve indurre ad una lettura diversificata dei livelli di interventi. La sfida per le nuove AdSP risiederà nel cogliere le opportunità di coordinamento per governare con gli interlocutori territoriali la singola forma di traffico".

"100 Sicilie"

Il profondo legame della città con il porto e il mare

Sarà dedicato ai "viaggi e transiti tra conoscenza, seduzione e erranza", con particolare attenzione alla "narrazione" del mare siciliano e della portualità dello Stretto come nucleo di riflessioni geopolitiche ed economiche, la nuova edizione della rassegna culturale "100Sicilie", che s' inaugura domani, promossa da Cara Beltà, ideata e coordinata da Milena Romeo, animatrice culturale da anni impegnata nella valorizzazione dell' identità culturale siciliana.

Il tema del rapporto tra Messina e le problematiche marittime verrà affrontato il 30 ottobre alle 10 alla Camera di commercio, con la tavola rotonda moderata dal giornalista Alessandro Tumino, dedicata al tema "Il futuro della memoria. Messina e il suo porto: scambi commerciali e culturali, attività produttive, traffici marittimi e mobilità, nella storia, nella narrazione e nell' economia. Dalla grandezza del passato alle criticità del presente, fino alla battaglia per l' autonomia portuale di Messina e Milazzo". Sono previsti interventi di rappresentanti di istituzioni pubbliche e contributi scientifici e tecnici di studiosi e operatori, insieme a un reading di Davide Colnaghi che leggerà brani di viaggiatori italiani e stranieri (ricerca storiografica a cura di Sergio di Giacomo e Antonino Sarica) che hanno descritto il fervore del porto, la Marina, lo Stretto nella Messina tra Otto e Novecento. La rassegna "100Sicilie" - che vede il patrocinio e la partnership di una rete di enti, istituzioni e associazioni culturali (tra cui assessorato regionale dei Beni culturali, Fondazione Bonino-Pulejo, Camera di commercio, Autorità portuale, associazione culturale "Antonello da Messina", Ammi, Aic, Istituto "Antonello") - verrà inaugurata domani, alle 17 alla Feltrinelli point con l' incontro sulla Sicilia "greca", con i riferimenti alle radici storiche isolane e peloritane, tra archeologia e storia marittima dal respiro mediterraneo, con la presentazione del libro curato dall' archeologo Sebastiano Tusa, sovrintendente del mare della Sicilia e del saggista Carlo Ruta, dal titolo "Viaggio nella Grecia antica da Oriente ad Occidente".

Sant' Agata Militello, il responsabile del procedimento convoca gli enti

Gestione del futuro porto turistico Indetta conferenza sulle due istanze

Il 18 febbraio sott' esame le richieste dell' Amata srl e dell' Ati Yachting

Mario Romeo Sant' Agata Militello Non si ferma la procedura per l' avvio dei lavori di completamento del porto . La prossima settimana il responsabile unico del procedimento, ing. Basilio Ridolfo, avendo ottenuto da parte degli enti interessati tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari, procederà con i tecnici della Rina Check di Genova, alla verifica per la definitiva validazione e la consegna dei lavori all' impresa.

In attesa della sospirata consegna e apertura del cantiere, si pensa al futuro. Lo scorso gennaio una impresa, la "Società Amata Srl" di Sant' Agata, aveva presentato al dipartimento Ambiente dell' assessorato regionale al Territorio, la domanda di concessione demaniale, per 40 anni, per la realizzazione e gestione di una struttura per la nautica da diporto. Oggetto della richiesta di concessione, secondo la legge Burlando, era un' area di 173.745 metri quadri di cui 59.796 di specchio acqueo e 113.949 di area demaniale, per realizzare un "approdo turistico", individuato come porzione di porto polifunzionale destinata al servizio della nautica da diporto anche mediante l' approntamento di servizi complementari. Al medesimo dipartimento presentò analoga

richiesta la ditta "Ati Yachting Management Srl", una società che da anni svolge attività di charter velico con imbarcazioni noleggiate da velisti, mediamente alcune migliaia per ogni stagione, che effettuano per una settimana il tour delle Eolie. Il dipartimento ha trasmesso la documentazione relativa alla richiesta di concessione demaniale marittima al Comune per gli adempimenti di propria competenza. Il sindaco Sottile, ha nominato l' ing. Basilio Ridolfo responsabile unico del procedimento relativo alla "Concessione demaniale marittima per il completamento, realizzazione e gestione di una struttura portuale turistica nel Comune di Sant' Agata di Militello". Le due imprese in concorrenza hanno presentato altrettanti progetti riguardanti la gestione della struttura turistica limitatamente al diportismo nautico. I progetti dovranno essere vagliati e valutati da una conferenza dei servizi che il rup, ing. Ridolfo, ha già indetto per l' 1 febbraio 2018, cui dovranno partecipare gli Enti interessati al rilascio dei pareri e ai quali sono stati notificati anche i due progetti presentati dalle imprese interessate.

Attualmente, il porto è destinato all' espletamento delle attività peschereccia, turistica, commerciale e passeggeri. L' attività prevalente è la peschereccia per la consistente presenza di unità da pesca, circa 70 imbarcazioni. Anche negli altri settori si registra la presenza di unità da diporto che ormeggiano in 3 strutture: un centinaio quelle attraccate ai pontili galleggianti; 120 quelle che usano i gavitelli dei soci del Circolo nautico Amici del mare. Operativa d' estate, infine, una linea privata, per il collegamento, con motonavi veloci, con le isole Eolie.

A GIORNI L' ATTO: SPAZIO PER UN ALBERGO, PASSEGGIATA PEDONALE FINO A NERVI

Waterfront di Levante, Piano dona il nuovo progetto

Residenze ridotte del 75 per cento rispetto al "disegno blu": saranno affittate a chi frequenterà il Centro per la nautica

RESIDENZE drasticamente ridotte rispetto a quelle che erano previste nel Blueprint, spazi per le Riparazioni navali, un albergo, la passeggiata pedonale che dovrebbe collegare la Lanterna a Capolungo, la base per la nautica da diporto, il palasport e gli spazi per la Fiera.

È quanto prevederà il nuovo disegno del fronte mare di levante che l' architetto Renzo Piano consegnerà a fine mese a Comune, Regione e **Autorità portuale**. «Il lavoro con Renzo Piano sta andando benissimo e a fine mese ci sarà la firma per la donazione» annuncia il sindaco Marco Bucci che, dopo aver archiviato definitivamente la definizione di Blueprint, preferisce parlare di Waterfront di levante.

A meno di altre sorprese, le novità più significative dovrebbero essere l' abbandono definitivo dell' ipotesi di riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi, e la riduzione degli edifici residenziali. Buc ci si era pronunciato contro la previsione di nuove abitazioni nell' area del nuovo Waterfront, ma alla fine una quota di residenze ci sarà.

«Dobbiamo prevedere un certo numero di case da poter affittare a chi frequenterà il centro per la nautica -spiega il sindaco -ma saranno circa un quarto di quelle che erano previste inizialmente».

Una volta che il disegno complessivo del nuovo fronte mare sarà pronto, si dovrà definire lo strumento di pianificazione urbanistica dopo di che - secondo quanto aveva annunciato il sindaco - si procederà con gare per la realizzazione dei vari interventi, in project financing quando possibile. Probabilmente la prima gara ad essere avviata sarà quella per affidare in project financing la ristrutturazione e quindi la gestione del Pala sport, per il quale esiste già la proposta di una cordata.

In pillole

Il commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli, ha **autorizzato** con apposita ordinanza, la società AutoTerminal SpA, operante nel porto di Gioia Tauro, ad utilizzare ulteriori aree demaniali marittime, per circa 4 ettari, ...

La richiesta era partita dallo stesso terminalista di autovetture, in quanto è stato prescelto dal Gruppo Volkswagen «per procedere alla revisione ed all' aggiornamento software di 7.500 nuove vetture da introdurre nel mercato europeo».

Il terminal transhipment di autovetture gestito da Auto Terminal spa si è da tempo insediato nell' area **portuale**, su una superficie di circa 26 mila mq, identificata catastalmente nel Comune di San Ferdinando. La società "Atgt" dispone anche di un prefabbricato in struttura metallica composta da un blocco ad uso ufficio su due piani e di vani protetti per il lavaggio ed il trattamento delle automobili in movimentazione **portuale**. Già nei prossimi giorni partiranno le attività nel terminal.

S. Agata Militello: aperti i cantieri a tre anni esatti dal crollo

Lungomare di via Regione Siciliana Via ai lavori, 7 mesi per ricostruirlo

I due tratti sventrati davanti a Villa Bianco e alla Caserma dei Carabinieri

Giuseppe Romeo Sant' Agata Militello Il destino ci ha probabilmente messo del suo scegliendo una perfetta coincidenza per decretare l'avvio degli attesi lavori di ricostruzione del lungomare crollato a Sant' Agata Militello.

A tre anni esatti dal primo crollo, era la sera del 22 ottobre 2014, ecco la consegna ufficiale del cantiere per l'avvio degli interventi di ricostruzione del muro e della sede stradale su viale Regione Siciliana. Da quel giorno ad oggi, tre o quattro mareggiate di grave entità più una continua ed incessante forza erosiva, hanno determinato la cancellazione quasi totale della strada antistante alla villa Bianco, da via Campidoglio a via Roma, e l'aggressione di un altro grosso troncone sulla parte ad est, di fronte alla caserma dei carabinieri. Su quest'ultimo tratto un intervento tampone con l'apposizione di una barriera di massi protettivi lo scorso febbraio ha impedito che il danno si estendesse maggiormente.

Ieri mattina, in occasione della consegna, erano presenti l'amministrazione comunale, i rappresentanti della Città metropolitana, con il rup Giovanni Lentini, il direttore operativo Antonino Letizia e l'ispettore di cantiere Gino Castano, la Capitaneria, la polizia, i carabinieri e la polizia locale, e per l'impresa Ricciardello Costruzioni di Brolo, aggiudicataria della gara indetta dal commissario straordinario per il dissesto in Sicilia, il direttore tecnico Fabio Sgarrella e da Yuri Festano. L'affidamento in via d'urgenza era stato accordato dal commissario per l'approssimarsi dell'inverno e la necessità di intervenire al più presto al fine di evitare che il peggioramento delle condizioni meteorologiche potesse aggravare la situazione. I lavori, finanziati nel "Patto per il Sud" per poco più di 2 milioni, consisteranno nella demolizione di manufatti esistenti, la ricostruzione del muro paraonde in cemento armato con una sottofondazione che impedisca il sifonamento dovuto all'erosione e nella ricostruzione del tronco e della sede stradale. L'importo a base di gara è di 1.604.000 euro di cui 18 mila per gli oneri della sicurezza. Rispetto ai 400 giorni previsti nel bando l'impresa ha proposto una riduzione dei tempi di 190 giorni, dunque la ricostruzione dovrebbe concludersi in 7 mesi. «L'inizio dei lavori rappresenta un punto di partenza per

una programmazione della difesa dell'intero litorale - ha detto il sindaco Carmelo Sottile - dal completamento del porto al rinascimento dell'arenile, per il quale abbiamo già approvato in giunta un progetto di massima. Ogni Comune cerca di fare il meglio con le poche risorse a disposizione per la protezione del proprio arenile. Di recente si è anche tentato di fare rete per un intervento comprensoriale ma non abbiamo trovato interlocutori disponibili, in un momento di grave crisi economica degli enti locali, per la progettazione di un intervento di ampio respiro che riguardi gran parte del litorale tirrenico».

assessorato alle attività produttive. A luglio, l' esecutivo eletto lo scorso 11 giugno, siglò il primo atto deliberativo del secondo mandato del sindaco, esitando il piano

Porto di Santo Stefano, c' è il sì della Regione Ecco un finanziamento da oltre 24 milioni

Francesco Re: «Determinante il grande lavoro di squadra»

«Adesso - dichiara il primo cittadino - si attende soltanto il rilascio dei pareri finali, molti dei quali conformi a quelli già espressi in precedenza, poi finalmente il via ai lavori».

Francesca Alascia OOO Finanziato il progetto del Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra per un importo di ventiquattro milioni e cinquecento mila euro. «È stato firmato il decreto dall' assessorato regionale delle Attività Produttive per il finanziamento del porto della Bellezza - afferma il sindaco Francesco Re - già registrato dalla Ragioneria della Regione, per cui sono spendibili per il 2017, cinque milioni di euro».

Nel mese di luglio, il nuovo esecutivo, eletto lo scorso 11 giugno, siglò il primo atto deliberativo del secondo mandato del sindaco Francesco Re, esitando il progetto definitivo del porto della Bellezza, realizzato dagli architetti Francesco La Monica (progettista) e Daniele Di Mauro (responsabile unico del procedimento) e della correlata viabilità, lato ovest, che lo collega alla già realizzata Area artigianale oltre che alla Strada statale 113 ed allo svincolo autostradale dalla A20 Messina - Palermo. Il piano conclusivo dell' opera portuale fu redatto in poco meno di 60 giorni da parte dei tecnici incaricati dall' impresa

"Bruno Teodoro Costruzioni Spa", aggiudicataria dei lavori, per un importo di circa 47 milioni di euro.

«Adesso - dichiara il primo cittadino - si attende il rilascio dei pareri finali, molti dei quali conformi a quelli già espressi in precedenza. La pubblicazione del tanto atteso decreto di finanziamento relativo alla realizzazione dei lavori del porto, rappresenta il naturale epilogo di un grande lavoro di squadra che insieme all' amministrazione comunale stefanese unitamente a quelle della valle dell' Halesa, governo regionale, Parco dei Nebrodi, governo nazionale ed imprenditoria locale, hanno saputo realizzare, lavorando giorno e notte perché la speranza diventasse realtà , il sogno si concretasse in opportunità di lavoro e di sviluppo per tutto il territorio». «Non ci fermiamo qui- prosegue Francesco Re la pubblicazione del decreto non é il traguardo di arrivo di un grande progetto di sviluppo, ma semmai segna un punto di ripartenza dal quale, già da oggi, insieme al territorio, dobbiamo saper creare

- segue

sinergie, filiere produttive ed attrattive, sistemi di valorizzazione delle tante eccellenze artistiche, artigianali, paesaggiste, naturali di cui dispone questo straordinario territorio a confine tra due parchi, Nebrodi e Madonie, con lo sfondo antistante delle Isole Eolie.

È tempo per lavorare ad un grande progetto di cooperazione che metta insieme, sotto un' unica governance, i porti di **Capo d' Orlando**, **Sant' Agata Militello**, **Santo Stefano di Camastra** e Cefalù, un network di **portualità** turistica tanto grande da poter rappresentare una struttura di eccellenza in tutto il bacino del Mediterraneo».

«L' obiettivo e la sfida che lancia ai miei colleghi sindaci - conclude Re - è quello di realizzare un consorzio di gestione tra le quattro realtà **portuali**, in grado di ottimizzare: qualità, quantità, e costi dei servizi offerti, affinché si possano intercettare grandi flussi turistici». Il progetto del porto turistico, prevede la realizzazione di 749 posti barca, suddivisi in dieci classi ed "incorniciati" da strutture di servizio: club house, edilizia commerciale, residence, edificio e servizi per l' autorità marittima, officine per rimessaggio, servizi, verde attrezzato, parcheggi e impianti sportivi. Per la realizzazione dell' opera sarà impegnata una superficie pari a mq 199.331, dei quali 26.783 di demanio marittimo, 159.996 di specchio acqueo, 11.241 di terreni privati da espropriare e 1.311 di altre aree demaniali. Il costo complessivo del porto turistico della città delle ceramiche ammonta a 63 milioni e 500 mila euro, che "sale" a 100 milioni se si considera l' intero sistema **portuale**, realizzato in project financing, la concessione demaniale potrà avere una durata massima di 50 anni. (*FALA*)

Informazioni Marittime

Libri sullo shipping, istruzioni per l'uso



di Decio Lucano - DL News

I libri sulla marineria si dividono in storici e memorialistici, autobiografie e analisi economiche, ma recentemente alcuni titoli hanno aperto il mondo rimasto appartato per molti anni sia degli armatori sia dei brokers per motivi che si presume siano di riserbo e di privacy negli affari. Tra quelli che ho letto cito *Dynasties of the Sea* e *The Shipping Man* pubblicati negli States tra il 2010 e il 2012.

Altri libri recenti riguardano la dinastia dei Costa, *Il cuore in porto* di Bruno Musso autobiografia della famiglia ma anche tanto shipping, e poi i Ravano; nel passato era uscito un volume sui Messina. Ottimi libri rievocativi sono stati scritti da Pro Schiaffino e da tanti capitani che si sono scoperti scrittori di talento. Inoltre alcuni brokers hanno scritto testi tecnici allargando il panorama dell'editoria marittima e anche docenti universitari di economia, broker e sociologi con le loro pubblicazioni hanno stimolato il dibattito sulle infrastrutture e trasporti.

Nonostante tutto questo, il mondo dello shipping, trading, porti e logistica rimane ai margini della pubblica opinione, la gente non conosce a fondo una industria che muove il 90% dell'economia globale. Quando ebbi tra le mani il libro di Giovanni Novi, *Shipping & Trading*, I racconti di un broker mi complimentai con l'autore per due ragioni: l'impostazione redazionale come un grande libro di poesia, avrebbe detto Vittorio G. Rossi, e lo stile pacato e signorile che riflette i sentimenti di un uomo invitto nel corso della sua vita.

E' ANCORA GIALLO SULLA SCOMPARSA DEL COMANDANTE UCRAINO DALLA "MSC GIANNINA"



Genova, 21 ottobre 2017 – Eclissato? Fatto Sparire o caduto accidentalmente in mare ? Yuri Kharytonov comandante ucraino della "MSC Giannina". 54 anni a bordo della "sua" nave e' introvabile. L'allarme e' partito dalla portacentenitori della MSC, il primo ufficiale ha rassicurato la societa e le autorità italiane e francesi (la nave passa tra l'Elba e la Corsica) di esserne al timone. La nave è arrivata in porto a Genova questa mattina, ed e' stat fatta ormeggiare dalla Polmare i una zona isolata del porto, al Terminal VTE della PSA.

MSC Giannina	2017-10-21 10:04 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Giannina	2017-10-21 10:30 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Adriatica	2017-10-21 10:40 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Adriatica	2017-10-21 10:40 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Adriatica	2017-10-21 10:40 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Adriatica	2017-10-21 10:40 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Adriatica	2017-10-21 10:40 LT (UTC +2)	GENOVA
MSC Adriatica	2017-10-21 10:40 LT (UTC +2)	GENOVA



La "MSC Giannina" ha cambiato nei suoi 20 anni di esistenza, diversi proprietari.

Questi i dati tecnici:

Stazza Lorda: **21531**

Deadweight: **29700 t**

Lunghezza fuori tutto x Larghezza estrema: **182.03m x 29.8m**

Anno di costruzione: **1997**

Si e' fatta molta confusione sui porti "toccati", siamo in grado di elencarli, qui sotto:

Oct 21, 2017, 14:04 UTC [GENOVA, ITALY](#)

Oct 18, 2017, 22:03 UTC [GIOIA TAURO, ITALY](#)



Oct 13, 2017, 20:04 UTC

Oct 13, 2017, 18:03 UTC

[PIRAEUS, GREECE](#)

La polizia ha provveduto a convocare i vari componenti dell'equipaggio in caserma per gli interrogatori di rito. Nel frattempo alcuni rimorchiatori stanno cercando eventuali traccie del comandante sparito. La zona dovrebbe trovarsi al di sotto di una linea ipotetica che collega Anzio (Lazio) a Porto Torres in Sardegna. La nave, cartina sopra, ha provveduto per un breve lasso di tempo ad invertire la rotta per cercare il corpo del comandante.

ENAC: Ospiti i lavori del convegno "I nuovi orizzonti del diritto della navigazione"

(FERPRESS) – Roma, 20 OTT – L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha ospitato nelle giornate del 19 e 20 ottobre, presso la Direzione Generale a Roma, i lavori del convegno "I nuovi orizzonti del diritto della navigazione aerea" organizzato dall'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti – A.I.DI.NA.T., in collaborazione con l'ENAC. Lo comunica la stessa Enac.

L'evento, occasione per la celebrazione dei primi dieci anni dell'Associazione, ha visto un'ampia partecipazione di avvocati ed esperti del settore ed ha offerto la possibilità di discutere sugli scenari futuri in cui si dovrà muovere il settore della navigazione aerea a fronte delle condizioni emergenti che si stanno delineando nel contesto internazionale, individuando, al contempo, i nuovi campi di studio in cui il diritto dovrà cimentarsi.

Gli interventi che si sono susseguiti nel corso delle due giornate hanno tratto ispirazione proprio dalla necessità di riflettere sulle modifiche da apportare all'attuale assetto normativo del settore e sull'esigenza di garantire l'efficienza del comparto, la sua evoluzione tecnologica e la sicurezza in tutte le sue declinazioni. I lavori sono stati suddivisi per sessioni tematiche che hanno affrontato i seguenti temi: la regolazione e il controllo; l'attività di trasporto aereo; l'aeromobile; le infrastrutture e i servizi ausiliari; il volo e la sicurezza; i voli speciali.

All'iniziativa, coordinata da Elda Turco Bulgherini Presidente A.I.DI.NA.T e docente di Università di Roma Tor Vergata, hanno preso parte, tra gli altri, Vito Riggio Presidente ENAC, Alessio Quaranta Direttore Generale ENAC, Riccardo Nencini Vice Ministro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Leopoldo Tullio docente della Sapienza Università di Roma, Claudio Franchini Prorettore Vicario Università di Roma Tor Vergata, Angela Stefania Bergantino Presidente Società Italiana di Economia dei Trasporti e membro del Consiglio di Amministrazione ENAC, Fabrizio Bruni Consigliere dell'Ordine degli Avvocati di Roma e Responsabile Navigazione e Trasporti, Fulvio Cavalleri Vice Presidente Vicario Assaeroporti, Massimo Bellizzi Direttore Generale ENAV, Bruno Franchi Presidente ANSV, Simone Marini Segretario Generale Assohandlers, Stefano Zunarelli docente Università di Bologna, Michele Comenale Pinto docente Università di Sassari, Massimo Deiana docente Università di Cagliari, Alfredo Antonini docente Università di Udine, Umberto La Torre docente Università Magna Graecia di Catanzaro, Francesco Morandi docente Università di Sassari.

GEODIS SI AGGIUDICA 'IL LOGISTICO DELL'ANNO' 2017'



Il riconoscimento è stato vinto nella Sezione Innovazione in Ambito Tecnologico.

Da sempre proiettata verso l'innovazione e lo sviluppo di sistemi tecnologici d'avanguardia, GEODIS ha presentato alla giuria di Assologistica un progetto che punta a facilitare le operazioni di scambio dati tra gli operatori, snellendo di fatto le procedure interne. Realizzato nell'impianto di Arquà Polesine (Rovigo), lo studio ha portato all'implementazione di un software che consente il dialogo tra addetti a rifornimento ed imballaggio ed i responsabili in regia, tramite messaggi scambiati con iPad che lavorano in rete wireless.

Il Premio 'Il Logistico dell'anno 2017' è stato ritirato da Pietro Lucio Canova – Business Area Director per il Nord Est – e Antonella Attinà, Team leader del Progetto.

"Ancora una volta, la nostra Azienda si è distinta in una categoria particolarmente significativa per la Supply Chain. Il sistema operativo che abbiamo presentato mira a semplificare molto le diverse fasi di comunicazione della filiera ed è un'autentica innovazione nel settore. Tale riconoscimento non può che spronarci nel perseguire la strada dell'eccellenza" commenta *Francesco Cazzaniga*, Presidente e Amministratore Delegato della Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia.

"Il Logistico dell'anno" è creato ed organizzato da Assologistica, in collaborazione con la testata giornalistica Euromercati e l'associazione Assologistica Cultura&Formazione. Il concorso, giunto ormai alla sua XIII^a edizione, è il principale riconoscimento pubblico della logistica conto terzi in Italia, cui partecipano ogni anno i più importanti operatori sulla scena nazionale e internazionale.

GEODIS – www.geodis.com

GEODIS è un player di supply chain tra le prime aziende di settore in Europa e nel mondo. GEODIS, di proprietà di SNCF Logistics, la quale è a sua volta una linea di business del Gruppo SNCF, è il quarto provider logistico in Europa ed il settimo a livello mondo. GEODIS è inoltre presente come "Leader" nel "Magic Quadrant of Worldwide 3PLs" 2016 di Gartner. La portata internazionale di GEODIS include una presenza diretta in 67 paesi e una rete globale che copre più di 120 paesi. Con le sue cinque Lines of Business (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding, Contract Logistics, Distribution & Express e Road Transport), GEODIS gestisce la supply chain dei suoi clienti offrendo soluzioni end-to-end realizzabili grazie agli oltre 39.500 dipendenti, la sua infrastruttura, i suoi processi e sistemi. Nel 2016, GEODIS ha realizzato un fatturato pari a 8 miliardi di Euro.

CON LA MEDIAZIONE DELLA ESCOLA EUROPEA DE SHORT SEA SHIPPING

Progetto strategico da Barcellona su un nuovo "Corridoio Mediterraneo"

La proposta punta al riconoscimento europeo di una diramazione del "corridoio" da Barcellona a Ploce in Croazia attraverso Civitavecchia e via strada su Ortona d'Abruzzo - Un vertice il mese prossimo nel porto di Roma con partecipanti internazionali e le università

BARCELONA - Si è tenuto a Barcellona presso la sede della Generalità della Catalogna - Departament de Territori i Sostenibilitat - Direcció

General de Transports i Mobilitat de Barcelona, l'incontro con il direttore Generale Pere Padrosa i Pierre per illustrare la proposta de "Il nuovo

corridoio mediterraneo", così come viene presentata in un libro di Antonio Nervegna ed Euclide Di Pretoro.

Oltre al direttore generale, l'incon-

tro ha visto anche la partecipazione di altre figure del governo catalano: Josep Maria Fortuny, Vicedirettore Generale di Ordinanza del Trasporto e Sviluppo Settoriale e Laia Mercadé

Progetto strategico

e Coordinatrice dell'associazione abruzzese Polo Inoltra, Innovazione logistica & trasporti, e da Gianluca De Santis, Responsabile Promozione della Camera di Commercio di Chieti. A facilitare l'incontro presso l'istituzione catalana è stato Eduard Rodés, direttore della Escola Europea de Short Sea Shipping, accompagnato dal consulente specialista in logistica e trasporti e docente della Escola, Andrea Campagna, professore e ricercatore presso l'Università La

Sapienza di Roma.

Con l'appoggio di Polo Inoltra e delle autorità portuali di Barcellona e del Tirreno Centro-Settentrionale, Nervegna e Di Pretoro hanno illustrato la loro proposta che ha come obiettivo il riconoscimento europeo di una diramazione del Corridoio Mediterraneo da Barcellona (Catalogna) a Ploce (Croazia) attraverso le regioni di Lazio e Abruzzo. La diramazione ha il suo fulcro nella inclusione delle rotte marittime che uniscono i porti di Barcellona e Civitavecchia e, per la parte Adriatica, i porti di Ortona e Ploce. Il tratto terrestre che connette le due rotte marittime è quello che

taglia trasversalmente le regioni di Lazio e Abruzzo.

La Escola Europea de Short Sea Shipping - 2e3s.eu - partecipa a questo progetto come mediatrice. Le autorità portuali di Barcellona e dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro-Settentrionale sono due dei soci fondatori della Escola e la rotta di Short Sea Shipping che unisce i due porti è stata teatro di centinaia di corsi offerti dalla Escola a bordo di navi ro-pax.

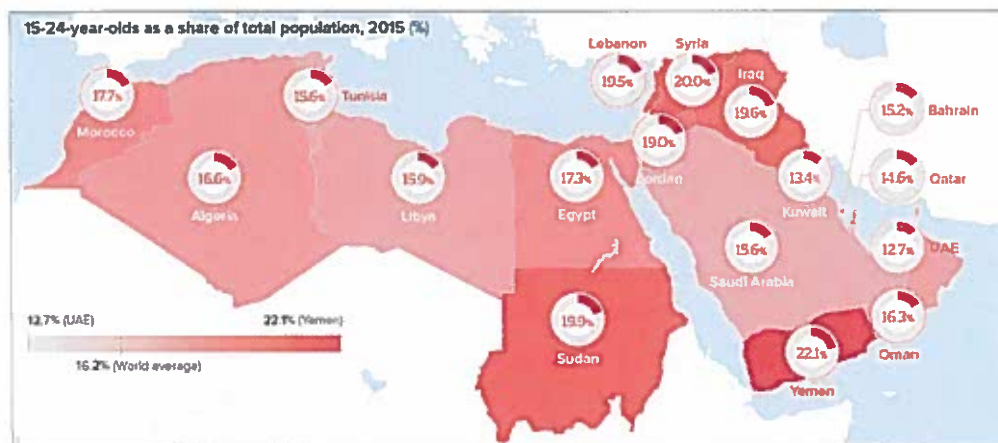
L'incontro è stato concluso dal direttore generale catalano, il quale si è mostrato pienamente favorevole alla proposta e ha invitato i promotori a

perseguire le iniziative per coinvolgere le altre parti interessate, specialmente la parte italiana, a costituirsi come motore dello sviluppo del progetto, con l'obiettivo di riunire gli stakeholder e i rappresentanti politici di riferimento (nazionali ed europei) in occasione del Congresso, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro-Settentrionale, in programma per il mese di novembre a Civitavecchia.

Come noto, i soci fondatori della Escola Europea de Short Sea Shipping furono: Porto di Barcellona, Porti di Roma (ora AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale), [Autorità Portuale di Genova](#) (ora Porti di Genova), Grimaldi Lines e GNV.

Informazioni Marittime

Mediterraneo, crescono interscambi grazie a Cina e Suez



I paesi che si affacciano sul Mediterraneo, si sa, costituiscono un bacino economico molto ricco, con una popolazione e un prodotto interno lordo in espansione, pronto ad accogliere una rilevante quota di merci e affari provenienti dal nuovo Canale di Suez - più grande **da un paio d'anni** e a pieno regime da qualche mese - e dai paesi in cui la Cina sta investendo, quelli rientranti nella **"Nuova Via della Seta"**.

L'importanza dei paesi mediorientali e nordafricani La settima fotografia annuale delle "Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo", realizzata da Srm-Banco di Napoli, mostra un'area geografica, estesa, molto ricca. È quella dei MENA, gli stati del Medio Oriente e del Nord Africa, che si affacciano su un mare dove passa un quinto del traffico marittimo mondiale, un quarto delle linee container e quasi un terzo del traffico petrolifero. Per l'Italia con i MENA l'import-export è salito a 70 miliardi quest'anno e salirà di altri 10 miliardi l'anno prossimo (dal 2001 è cresciuto del 54,8%). L'Italia porta verso questi paesi un decimo delle esportazioni, per un valore pari a 41,4 miliardi, per rendere l'idea: più di quanto esporta negli Stati Uniti. Negli Emirati Arabi le imprese italiane investono attualmente 9 miliardi, 8 miliardi in Egitto. Per quanto riguarda il Mezzogiorno, l'Italia esporta verso Medio Oriente e Nord Africa il 15 per cento degli interscambi. Stiamo parlando di territori in cui negli ultimi vent'anni la popolazione è cresciuta della metà e il Pil del 4 per cento.

Suez cresce Negli ultimi nove mesi, il canale ha registrato tassi di crescita a doppia cifra: sono transitate 668 milioni di tonnellate merce (+9,8%) su quasi 13 mila navi. Inaugurato ad agosto di due anni fa, il nuovo canale, terminato in due anni di lavori, permette ora la doppia corsia, oltre ad essere state allargate e dragate quelle storiche singole. I tempi di transito sono diminuiti da 18 a 11 ore e l'autorità del canale ha calcolato incassi più che doppi rispetto agli attuali dal 2023.

Nuova Via della Seta Per rendersi conto di quanto la Cina sia sempre più presente negli investimenti mediterranei, sono sufficienti pochi dati. Dal 2001 ad oggi l'interscambio tra il paese asiatico e quelli del Mediterraneo è cresciuto dell'841 per cento. Non è solo la Cina però ad aver capito che questi sono Paesi letteralmente in via di sviluppo. La Germania, per esempio, ha visto crescere l'interscambio in quest'area del 126 per cento. In ogni caso è la Cina a fare la parte del leone: Srm ha stimato che nel Sud del Mediterraneo e nel Golfo Persico Pechino ha avviato progetti portuali e aeroportuali per circa 27 miliardi di dollari.

I commenti «Generare occasioni di business e assicurare copertura bancaria ai nostri investimenti in questi Paesi è il miglior modo di contribuire in modo serio a reciproche prospettive di stabilità e sviluppo», secondo Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli. Per il presidente Srm, Paolo Scudieri, «il Mediterraneo risulta un luogo molto più centrale e strategico di quanto non fosse 15 o 20 anni fa».