



Primo Piano:

- **I porti Italiani nel mirino Cinese** (MF, Corriere Marittimo, Italia Oggi)

Dai Porti:

Trieste:

"...Confetra Nord Est incontra D'Agostino..." (Ferpress)

Venezia:

"...L'addio di Costa..."

(Ferpress, Il Nautilus, Il Gazzettino, The Medi Telegraph)

"...Ferrovie e traffico container trainano la crescita..." (Il sole 24 Ore)

"...Al via la Gree Week 2017..." (Ferpress)

Genova:

"...Inprese genovesi, per la prima volta cala l'export..."(Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Fermi 200 nuovi posti di lavoro..." (Il SecoloXIX)

Livorno:

"...Grandi Monili conferma i licenziamenti..."

(Corriere Marittimo, Il Tirreno, La Nazione LI)

"...La Commissione UE Cretu, la Toscana spende bene i fondi europei..."

(Corriere Marittimo)

"...Porto 2000, il vincitore entro metà marzo..." (La Nazione LI)

Ancona:

"...Nave cargo Panama bloccata in Arto Ancona..."

(Ansa, The Medi Telegraph)

Civitavecchia:

"...L'anno scorso volumi stabili..." (Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...I sindacati chiedono meno esuberanti..."

(L'avvisatore Marittimo, Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...Tassa di sbarco..." (La Nuova Sardegna)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 28/2/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

SETTORE DEGLI SCALI È STATO AL CENTRO DEL RECENTE BUSINESS FORUM TRA I DUE PAESI

I porti italiani nel mirino cinese

governo è al lavoro per agevolare gli investimenti di Pechino. Scalfarotto: lobbiamo copiare Parigi e Berlino

PAGINA A CURA
DI MARIANGELA PIRA

Il progetto cinese One Belt One Road significherà per l'Italia soprattutto investimenti asiatici nelle infrastrutture, a partire da porti e aeroporti. In quest'ottica vanno visti gli incontri cui il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio ha partecipato a Pechino e Chongqing in occasione del Business Forum Italia Cina dei giorni scorsi. Delrio ha spiegato alle controparti cinesi che in Italia c'è stata la riforma della legislazione sulle Autorità portuali, che rende più attrattivo il settore. Il ministro ha evidenziato la semplificazione dei controlli e delle procedure doganali, la velocizzazione del trasferimento delle merci dalle navi alla ferrovia, la ra-

zionalizzazione nella gestione delle infrastrutture portuali e le decisioni sugli investimenti a essi dedicati. Degli investimenti cinesi nei porti italiani inoltre, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, hanno parlato anche il presidente della Repubblica italiana Sergio Mattarella e il presidente della Repubblica Popolare Xi Jinping in occasione della visita di Stato della settimana scorsa.

Le potenzialità di un ampio accordo nel settore portuale sono evidenti: basti pensare che «per ogni 1,3 milioni di container che non attraccano in Italia l'Erario perde 2 miliardi di euro di introiti fiscali», ha voluto sottolineare Delrio.

«Da parte cinese ci aspettiamo concreti impegni di investimento», ha dichiarato a *MF-Milano Finanza* Ivan Scalfarotto, sottosegretario al ministero per lo Svilupp-

po Economico. «Ma anche gruppi italiani come Danieli, Brembo, presenti in Cina da tempo, avranno la possibilità di investire in progetti cinesi: in questi casi infatti la reciprocità è fondamentale».

Dunque, da una parte investimenti cinesi in Italia e dall'altra partecipazione delle imprese italiane ai progetti infrastrutturali cinesi sul mercato locale o lungo la vecchia Via della Seta. Anche se per il momento su quest'ultimo fronte le cose appaiono più complicate. «Le società italiane che costruiscono dighe, porti, aeroporti e autostrade sono tra i migliori al mondo», spiega ancora Scalfarotto. «Finora è però mancato lo sforzo del sistema-Paese a supporto degli interessi di tali aziende, ragion per cui la politica deve fare ammenda e porre rimedio».

Nel corso del recente Business Forum le istituzioni italiane

hanno cercato di presentare le aziende tricolore come l'espressione di un tessuto produttivo ricco di talenti. Quel che è certo è che tra i due Paesi si è aperto un canale di comunicazione molto vitale, basato su un rapporto continuativo e multi-settoriale, che coinvolge più ministeri. Soltanto in questo modo, ragionavano molti all'interno dell'entourage che ha partecipato a l'forum, l'Italia può recuperare parte del ritardo accumulato nei confronti di francesi o dei tedeschi sul fronte dei rapporti economico-diplomatici con Pechino. «Non sempre copiare è sbagliato», ha sintetizzato al proposito Scalfarotto (alla sua quinta visita in Cina negli ultimi sette mesi). «Anzi, in questo caso l'Italia farebbe bene ad adottare proprio le *best practices* sviluppate da altri Paesi europei, che si sono mossi prima di noi, e finora meglio, nell'ambito delle relazioni con la Cina». (riproduzione riservata)



Graziano Delrio

Delrio in Cina: I porti italiani nella strategia "One Belt One Road"

PECHINO- Il ministro Delrio durante la visita di Stato a Pechino del presidente della Repubblica Mattarella, ha incontrato il ministro del Trasporto cinese (MOT) e i responsabili della Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme della Repubblica Popolare Cinese (NDRC). Per l'occasione Delrio ha illustrato i vantaggi che i porti italiani del Mar Ligure e dell'Alto Adriatico possono offrire alla Cina per l'attuazione della sua strategia "One Belt One Road" sul versante marittimo e ferroviario, oltre alla possibilità di investimenti infrastrutturali e alla possibilità di sviluppare progetti congiunti e collaborazioni in ambito aereo. Obiettivo dell'incontro è stato proporre l'Italia come porta d'ingresso per l'Europa delle merci e delle rotte crocieristiche provenienti dall'Asia e ribadire il suo ruolo di cerniera di raccordo nei collegamenti e nella logistica tra Oriente e Occidente. Delrio ha illustrato ai suoi interlocutori cinesi i vantaggi che i porti italiani del Mar Ligure e dell'Alto Adriatico possono offrire alla Cina per l'attuazione della sua strategia "One Belt One Road" sul versante marittimo e ferroviario, evidenziando le significative riforme introdotte dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica in termini di semplificazione dei controlli e delle procedure doganali, di velocizzazione del trasferimento delle merci dalle navi alla ferrovia, di razionalizzazione nella gestione delle infrastrutture portuali e nelle decisioni sugli investimenti ad esse dedicati. Inoltre, i porti italiani possono fare affidamento sul collegamento a una rete ferroviaria sviluppata e moderna che dall'Italia si proietta verso le diverse aree dell'Europa.

Un focus specifico è stato dedicato al tema degli investimenti infrastrutturali e alla possibilità di sviluppare progetti congiunti in questo settore con enti e imprese cinesi, che hanno un forte interesse ad aumentare la loro proiezione al di fuori della Cina e che nel nostro Paese possono trovare interessanti opportunità sia dal punto di vista commerciale e finanziario sia da quello

- segue

della condivisione del *know how* e delle capacità gestionali. Sempre di investimenti il Ministro Delrio ha parlato con l'Amministratore Delegato di ICBC, la più grande banca mondiale per attivi complessivi, che ambisce ad ampliare il suo portafoglio di attività internazionali ed ha mostrato uno specifico interesse per il nostro Paese. Oggetto del colloquio la comune volontà di individuare progetti concreti, di coniugare armonicamente gli aspetti finanziari con quelli di esecuzione, di rimuovere i potenziali ostacoli e difficoltà che ancora frenano in Italia l'afflusso di capitali dalla Cina.

Il Ministro Delrio ha infine affrontato con l'Amministrazione cinese per l'Aviazione Civile il tema dell'ulteriore sviluppo delle già floride relazioni aeronautiche tra Italia e Cina. Entrambe le parti hanno auspicato l'ampliamento dei collegamenti diretti tra i due Paesi, a condizioni di reciprocità, anche per favorire i flussi turistici in crescita, con l'aumento delle frequenze, la diversificazione degli aeroporti di destinazione dei voli in entrambe le direzioni, l'apertura del mercato a nuovi operatori. In tale contesto, Delrio ha sostenuto la richiesta di Alitalia di ottenere migliori condizioni operative sull'Aeroporto di Pechino e ha espresso l'auspicio dell'industria aeronautica italiana per procedure più rapide e semplici di rilascio delle certificazioni sui velivoli, che consenta loro di presentare i propri prodotti di punta in un mercato in forte espansione come quello cinese.

Non solo, per ferrovia, lungo il territorio euroasiatico ma anche con nuove rotte marittime

L'Italia e le Nuove Vie della Seta

Gli immensi investimenti provocheranno immense commesse

DI MARIO LETTIERI *
E PAOLO RAIMONDI**

La Via della Seta è nel dna dell'Italia. Non è un caso che furono italiani, in particolare Marco Polo e il padre gesuita Matteo Ricci, a far conoscere la Cina in un'Europa che contugava il localismo con le ambizioni colonialiste. Con la recente visita del presidente Sergio Mattarella, l'Italia e la Cina si impegnano a promuovere una cooperazione a tutto campo, a cominciare dalla fattiva partecipazione alla realizzazione del grande progetto infrastrutturale «One Belt One Road» (Obor), cioè la Nuova Via della Seta, sia terrestre che marittima.

Le ricadute in campo industriale, tecnologico, occupazionale e, evidentemente, anche geopolitico potrebbero essere veramente rilevanti per l'Italia. Per cominciare, la delegazione imprenditoriale italiana ritorna con un carnet di accordi economici per oltre 5 miliardi di euro nei settori più disparati, dall'agroalimentare all'esplorazione dello spazio, dai trasporti alle nuove tecnologie, dalla ricerca alla cultura.

Ma è proprio il progetto Obor a rappresentare la grande sfida soprattutto per l'Italia, che, come ha ribadito il presidente Cinese Xi Jinping, «offre vantaggi imparagonabili quale porta tra Oriente e Occidente». L'Obor prevede la costruzione di una serie impressionante di infrastrutture, tra ferrovie, autostrade, porti e snodi logistici.

Le sfide per l'Italia sono anzitutto poste al «sistema Paese», visto che spesso le individualità non mancano. Il governo italiano e le relative istituzioni dovrebbero muoversi in modo organico e strutturato sui mercati internazionali. Le visite istituzionali: apripista sono essenziali,

ma il vero sistema Paese lo si vede dopo, quando, nel tempo, deve mettere in campo in modo efficace, continuo e non burocratico le varie strutture di sostegno agli investimenti, al credito, all'export, ecc.

Lo stato italiano, in verità, ha già un ventaglio completo di enti mirati a questi servizi, ma troppo spesso i nostri imprenditori si lamentano della loro inefficienza, tanto da preferire a volte che non si intromettano nel business perché creerebbero più impieghi e ritardi che aiuti.

La nostra forza sta nelle Pmi, soprattutto quelle dell'alta e della nuova tecnologia. Agevolare e sostenere la formazione di reti di imprese che sappiano muoversi in modo efficace nei mercati internazionali, dovrebbe essere l'impegno principale e costante. In questo campo, noi riteniamo che il modus operandi della Germania sia quello vincente. Le industrie tedesche, grandi e piccole, si muovono costantemente nel mondo per sottoscrivere importanti contratti, sempre affiancate dal governo e dalla banca nazionale di sviluppo KfW, che è l'equivalente della nostra Cassa Depositi e Prestiti.

Non si dimentichi che partecipare alla realizzazione delle Nuove Vie della Seta significa essere coinvolti in un progetto epocale, straordinario, di corridoi di trasporto, di sviluppo e di urbanizzazione che richiedono la capacità di lavorare in settori complessi e multifunzionali. Infatti esse coinvolgeranno direttamente numerosi Paesi con un mercato vastissimo, prevedendo una crescita della classe media di ben tre miliardi di persone entro il 2050 e un aumento del commercio mondiale di ben 2.500 miliardi di dollari in dieci anni.

Il corridoio marittimo collegherà la Cina con l'Europa passando attraverso il rinnovato Canale di Suez. Perciò il

Pirco dovrebbe diventare un importante hub logistico. Ma l'aspetto più importante verterà intorno al ruolo di cerniera giocato dal Mediterraneo. Al riguardo il nostro Mezzogiorno, con i suoi porti e attraverso lo sviluppo delle autostrade del mare, potrebbe davvero diventare lo snodo dei collegamenti verso il nord dell'Europa e, sotto molti aspetti anche più rilevanti, verso l'intero continente africano.

Si tenga presente anche il fatto che la Cina da tempo sta lavorando per connettere il citato Obor con il corridoio infrastrutturale russo, il TransEurasian Belt of Development, conosciuto come «Progetto Razvitie», che collega l'Europa con Mosca fino al porto strategico di Vladivostok sull'Oceano Pacifico. Infatti, la città russa di Kazan sta diventando lo snodo centrale di collegamento tra i due corridoi.

Questi progetti intercontinentali di sviluppo infrastrutturale richiedono ovviamente grandi linee di credito e notevoli finanziamenti. La Cina, di conseguenza, ha già creato l'Asian Infrastructure Investment Bank (Aiib) a cui anche l'Italia e altri 50 Paesi hanno aderito. Questa banca sarà essenziale per i necessari finanziamenti ma, speriamo, potrebbe diventare promotrice di nuove forme di finanza produttiva e non speculativa.

È certo che il legame tra un differente sistema bancario e finanziario e lo sviluppo reale dell'economia potrebbe gettare le basi per un nuovo e più equo sistema finanziario e monetario internazionale. In definitiva, anche per gli stretti legami storici, culturali e «di simpatia» tra Cina e Italia, il nostro Paese potrebbe diventare l'attore privilegiato nei rapporti tra Cina ed Europa. È una prospettiva strategica entusiasmante.

*già sottosegretario all'Economia
**imprenditore

Confetra Nord Est incontra D'Agostino (AP Trieste): focus su trasporto e logistica del FVG

(FERPRESS) – Pontebba, 27 FEB – Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, (adesso Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico Orientale), è stato oggi ospite del Consiglio Direttivo di Confetra Nord Est, organizzato da Assosped Pontebba. Al centro dell'incontro, una analisi delle problematiche e delle opportunità dei comparti del trasporto e della logistica, con una particolare attenzione a quelli della Regione Friuli Venezia Giulia e dell'area di Pontebba, una volta fondamentale posto di frontiera e doganale e oggi riconvertito nell'offerta di servizi specializzati verso i paesi dell'Est extra UE.

Particolarmente interessante lo scenario descritto da D'Agostino, che punta come presidente dell'Autorità di Sistema Territoriale, a prendere nelle proprie mani la regia di tutta la logistica regionale. “Pontebba è un luogo simbolo per il Porto di Trieste ed è anche per questo che sono molto contento che D'Agostino partecipi a questa riunione- spiega Aldo Da Ros Presidente di Assosped Pontebba.

“Pontebba significa il corridoio che ci collega ai nostri mercati naturali. – ragiona Zeno D'Agostino – In questi due anni il Porto ha sviluppato moltissimo il trasporto ferroviario, con ben 7600 treni verso in centro e il nord Europa, dal Lussemburgo fino a Budapest e proprio in queste ultime settimane è partito il collegamento con la Scandinavia”.

Un primo passo, per D'Agostino che pensa adesso a valorizzare le opportunità offerte dal Porto Franco, da estendere anche al di fuori dell'area portuale, puntando non solo ai vantaggi fiscali che offre ma pure alle opportunità logistico-industriali che offre alle imprese. “E' importante che il nostro porto non sia solo un organizzatore di flussi di merci, ma anche, proprio per il suo ruolo pubblico, che favorisca lo sviluppo di attività che creano ricchezza per il territorio. Attività di logistica distributiva, industriali, che assicurano anche posti di lavoro nel territorio. E' per questo che voglio che il Porto abbia un ruolo di “regista logistico” a livello regionale – spiega D'Agostino- visto che abbiamo una regione ricca di infrastrutture scarsamente coordinate tra loro. Io interpreto il ruolo dell'Autorità Portuale non come semplice pianificazione territoriale, ma come azione proattiva a favore del territorio. Un altro aspetto che mi sta particolarmente a cuore è quello del lavoro che deve rispettare la dignità delle persone: da quando sono arrivato con la Nuova Agenzia del Lavoro abbiamo assicurato un contratto stabile a ben 225 lavoratori”.

Il Direttivo di Confetra Nord Est, nel corso della riunione ha nominato anche il nuovo vicepresidente nella persona di Stefano Visintin, presidente di Assosped Trieste, in sostituzione del dimissionario Andrea Cosentino. “Cosentino si è dimesso in anticipo dalle cariche che ricopre nella territoriale per permettere al nuovo presidente dell'Autorità Portuale di Venezia che si insedierà a breve di confrontarsi subito con il nuovo direttivo di Assosped- spiega il Presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro- e noi lo ringraziamo per il grande contributo che ha dato in questi anni. Oggi abbiamo anche affrontato alcune problematiche relative all'applicazione delle normative doganali e alle procedure per le visite sanitarie delle merci in importazione. I nostri soci hanno evidenziato anche alcuni criticità in settori specifici, come quello dei trasporti eccezionali, delle normative riguardanti i rottami ferrosi e dell'applicazione delle regole doganali da parte dei grandi courier”.

AP Venezia: l'addio di Costa, sono stato fortunato. Risultati troppo belli per essere raccontati



(FERPRESS) – Venezia, 27 FEB – “I risultati che abbiamo raggiunto in questi otto anni sono troppo belli per essere raccontati, senza dimostrazione di supponenza: diciamo che sono stato fortunato”. Lo ha detto il presidente uscente dell’Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, oggi [nella conferenza stampa di fine mandato](#). “Faccio i migliori auguri – ha premesso – al nuovo presidente che arriverà tra qualche giorno e non mancherò di consegnargli nel modo più opportuno le mie valutazioni”.

Nel lungo discorso, Costa ha ringraziato molte persone per questa meravigliosa esperienza: “non credevo, quando è iniziata, che sarebbe stata così stimolante, interessante e capace di coinvolgermi”. In particolare Costa ha detto grazie all’equipaggio dell’Autorità portuale (91 lavoratori diretti e 80 nelle controllate), agli operatori portuali che “hanno accettato la sfida di riportare Venezia sui mercati contendibili” e a coloro che hanno accettato la nuova “rivoluzione portocentrica dei mercati”.

“L’unico rimpianto su cui bisognerà riflettere – ha detto – è che ci sono state poche partecipazioni dell’imprenditoria veneziana a queste rivoluzioni”.

Ancora ringraziamenti per le autorità con cui Apv ha collaborato “trovando forme di collaborazione che realizzano di fatto quanto adesso chiede la riforma Delrio-Madia” e le istituzioni, anche se “non sempre è stato possibile trovare una lunghezza d’onda comune”.

Sulla gestione degli otto anni, Costa ha spiegato: “abbiamo approfittato della crisi, cercando di capire i punti deboli e quali i punti forti su cui puntare una volta che la crisi sarà finita. Ad esempio, a Porto Marghera abbiamo cercato di reinventare queste aree per riposizionarci su settori competitivi. Tutto questo lo abbiamo fatto risolvendo i due nodi della difficoltà di ingresso delle navi e della difficoltà di uscita delle merci, impiegando risorse ingenti con investimenti anticiclici”.

“Oggi – ha sottolineato – abbiamo un sistema efficiente, in cui, ad esempio, anche se nessuno lo sottolinea a livello governativo, nel 2016 abbiamo visto uscire tanti treni quasi quanti Trieste, ma con un +46% e ulteriori capacità di crescita”.

“Da un lato – ha poi detto – lascio un progetto completo e coerente, in base al quale bisogna decidere, guardando al 2030, quali siano gli obiettivi massimi raggiungibili per container, ro-ro, rinfuse e, solo infine, perché abbiamo un potenziale di mercato altissimo e quindi c’è poco da fare, crociere. E poi lasciamo dei dossier aperti, su questioni che avrebbero dovuto essere chiuse da tempo, ma che continuano ad andare su e giù, per incapacità di decidere e sottorappresentazione dei problemi di Venezia rispetto al Governo, visto che mettendo insieme il fatto che siamo il Porto più vicino al Brennero e il punto più vicino al centro Europa per l’Oriente, siamo il punto di interscambio di maggior convenienza sulla Via della seta”.

Tra i dossier aperti, il terminal offshore Voops, riguardo al quale “Venezia, Trieste e Capodistria devono ragionare insieme, nell’ottica delle potenzialità dell’Alto Adriatico”; la soluzione del passaggio delle crociere in Bacino San Marco; il tema del mercato ro-ro con la Turchia.

Porto di Venezia: fine mandato Paolo Costa. Il punto su sviluppo, traffici e investimenti

(FERPRESS) – Venezia, 27 FEB – Il punto sullo sviluppo del Porto di Venezia, gli investimenti realizzati e i dati di traffico in dieci parole chiave: Riqualficato, Sostenibile, Accessibile, Intermodale, Semplice, Sicuro, Aperto, Internazionale, Qualificato, Innovativo. Questi i temi della Conferenza Stampa che si è svolta oggi presso la Sala Comitato Portuale, in occasione della fine del mandato del Prof. Paolo Costa.

Nel documento Porto di Venezia 10+ si legge: “Raccontare il periodo intercorso fra il 2008 e il 2016 è difficile. La crisi finanziaria del 2008, la ripresa economica, solo momentanea, a partire dal 2010, il tonfo registrato di nuovo nel 2012 e la lenta uscita dalla crisi dell’economia mondiale iniziata nel 2014 hanno infatti prodotto effetti rilevanti che hanno mutato lo scenario economico regionale, nazionale e mondiale e hanno inciso pesantemente sulle realtà produttive ed economiche globali. Eppure, il Porto di Venezia con i suoi tre scali è riuscito a passare da un porto che nel 2008 nessuno conosceva a Roma e a Bruxelles ad un porto di primo piano a livello nazionale e inserito nel 2013 nella rete dei porti prioritari europei ed in questi giorni uno dei nodi primari dei traffici commerciali fra Europa e Cina distinguendosi anche in alcuni settori che hanno registrato sensibili tassi di crescita”.

Porti: Costa e l'addio a Venezia, 'Sono stato fortunato'

Risultati troppo belli per essere raccontati



"I risultati che abbiamo raggiunto in questi otto anni sono troppo belli per essere raccontati, senza dimostrazione di supponenza: diciamo che sono stato fortunato". Così il presidente uscente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, ha sintetizzato la sua presidenza, nella conferenza stampa di fine mandato. "Faccio i migliori auguri - ha premesso - al nuovo presidente che arriverà tra qualche giorno e non mancherò di consegnargli nel modo più opportuno le mie valutazioni, di cui farà il conto che crede". Nel lungo discorso, Costa ha ringraziato molte persone per "questa meravigliosa esperienza, che non credevo, quando è iniziata, che sarebbe stata così stimolante, interessante e capace di coinvolgermi": dall'"equipaggio" dell'Autorità portuale (91 lavoratori diretti e 80 nelle controllate) che ha "dimostrato in giro per il mondo i successi di questa Autorità, più apprezzata altrove che qui, per la capacità di leggere quanto si sta facendo", agli operatori portuali che "hanno accettato la sfida di riportare Venezia sui mercati contendibili", a coloro che hanno accettato la nuova "rivoluzione portocentrica dei mercati". "L'unico rimpianto su cui bisognerà riflettere - ha detto - è che ci sono state poche partecipazioni dell'imprenditoria veneziana a queste rivoluzioni". Ancora ringraziamenti per le autorità con cui Apv ha collaborato "trovando forme di collaborazione che realizzano di fatto quanto adesso chiede la riforma Delrio-Madia" e le istituzioni, anche se "non sempre è stato possibile trovare una lunghezza d'onda comune".

Sulla gestione degli otto anni, Costa ha spiegato: "abbiamo approfittato della crisi, cercando di capire i punti deboli e quali i punti forti su cui puntare una volta che la crisi sarà finita. Ad esempio, a Porto Marghera abbiamo cercato di reinventare queste aree per riposizionarci su settori competitivi. Tutto questo lo abbiamo fatto risolvendo i due nodi della difficoltà di ingresso delle navi e della difficoltà di uscita delle merci, impiegando risorse ingenti con investimenti anticiclici". "Oggi - ha sottolineato - abbiamo un sistema efficiente, in cui, ad esempio, anche se nessuno lo sottolinea a livello governativo, nel 2016 abbiamo visto uscire tanti treni quasi quanti Trieste, ma con un +46% e ulteriori capacità di crescita".

- segue

"Da un lato - ha poi detto - lascio un progetto completo e coerente, in base al quale bisogna decidere, guardando al 2030, quali siano gli obiettivi massimi raggiungibili per container, ro-ro, rinfuse e, solo infine, perché abbiamo un potenziale di mercato altissimo e quindi c'è poco da fare, crociere. E poi lasciamo dei dossier aperti, su questioni che avrebbero dovuto essere chiuse da tempo, ma che continuano ad andare su e giù, per incapacità di decidere e sottorappresentazione dei problemi di Venezia rispetto al Governo, visto che mettendo insieme il fatto che siamo il porto più vicino al Brennero e il punto più vicino al centro Europa per l'Oriente, siamo il punto di interscambio di maggior convenienza sulla Via della seta". Tra i dossier aperti, il terminal offshore Voops (riguardo al quale "Venezia, Trieste e Capodistria devono ragionare insieme, nell'ottica delle potenzialità dell'Alto Adriatico"), la soluzione del passaggio delle crociere in Bacino San Marco ("il decreto Clini Passera sta per compiere cinque anni: in uno Stato di diritto, si applicano le leggi, mentre qui non si tiene conto che si dice che è l'Autorità portuale a dover individuare l'alternativa. E l'idea che non si può scavare in laguna è una delle più grosse fesserie"), ma anche il tema del mercato ro-ro con la Turchia (che prevede un privilegio per Trieste in base ad un decreto ministeriale del 1980) e quello della conca di navigazione. "Tutte piccole-grandi cose - conclude Costa - che, se ci fossero, darebbero al Paese una risorsa incredibile con cui risolvere molti dei suoi problemi".

Costa saluta Venezia: “Sono stato fortunato”



VENEZIA – “I risultati che abbiamo raggiunto in questi otto anni sono troppo belli per essere raccontati, senza dimostrazione di supponenza: diciamo che sono stato fortunato”. Così il presidente uscente dell’Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, ha sintetizzato la sua presidenza, nella conferenza stampa di fine mandato alla presidenza dell’Autorità portuale di Venezia. “Faccio i migliori auguri – ha premesso – al nuovo presidente che arriverà tra qualche giorno e non mancherò di consegnargli nel modo più opportuno le mie valutazioni, di cui farà il conto che crede”.

Nel lungo discorso, Costa ha ringraziato molte persone per “questa meravigliosa esperienza, che non credevo, quando è iniziata, che sarebbe stata così stimolante, interessante e capace di coinvolgermi”: dall’“equipaggio” dell’Autorità portuale (91 lavoratori diretti e 80 nelle controllate) che ha “dimostrato in giro per il mondo i successi di questa Autorità, più apprezzata altrove che qui, per la capacità di leggere quanto si sta facendo”, agli operatori portuali che “hanno accettato la sfida di riportare Venezia sui mercati contendibili”, a coloro che hanno accettato la nuova “rivoluzione portocentrica dei mercati”. “L’unico rimpianto su cui bisognerà riflettere – ha detto – è che ci sono state poche partecipazioni dell’imprenditoria veneziana a queste rivoluzioni”.

Ancora ringraziamenti per le autorità con cui Apv ha collaborato “trovando forme di collaborazione che realizzano di fatto quanto adesso chiede la riforma Delrio-Madia” e le istituzioni, anche se “non sempre è stato possibile trovare una lunghezza d’onda comune”.

Sulla gestione degli otto anni, Costa ha spiegato: “abbiamo approfittato della crisi, cercando di capire i punti deboli e quali i punti forti su cui puntare una volta che la crisi sarà finita. Ad esempio, a Porto Marghera abbiamo cercato di reinventare queste aree per riposizionarci su settori competitivi. Tutto questo lo abbiamo fatto risolvendo i due nodi della difficoltà di ingresso delle navi e della difficoltà di uscita delle merci, impiegando risorse ingenti con investimenti anticiclici”. “Oggi – ha sottolineato – abbiamo un sistema efficiente, in cui, ad esempio, anche se nessuno lo sottolinea a livello governativo, nel 2016 abbiamo visto uscire tanti treni quasi quanti Trieste, ma con un +46% e ulteriori capacità di crescita”.

“Da un lato – ha poi detto – lascio un progetto completo e coerente, in base al quale bisogna decidere, guardando al 2030, quali siano gli obiettivi massimi raggiungibili per container, ro-ro, rinfuse e, solo infine, perché abbiamo un potenziale di mercato altissimo e quindi c’è poco da fare, crociere. E poi lasciamo dei dossier aperti, su questioni che avrebbero dovuto essere chiuse da tempo, ma che continuano ad andare su e giù, per incapacità di decidere e sottorappresentazione dei problemi di Venezia rispetto al Governo, visto che mettendo insieme il fatto che siamo il porto più vicino al Brennero e il punto più vicino al centro Europa per l’Oriente, siamo il punto di interscambio di maggior convenienza sulla Via della seta”.

Tra i dossier aperti, il terminal offshore Voops (riguardo al quale “Venezia, Trieste e Capodistria devono ragionare insieme, nell’ottica delle potenzialità dell’Alto Adriatico”), la soluzione del passaggio delle crociere in Bacino San Marco (“il decreto Clini Passera sta per compiere cinque anni: in uno Stato di diritto, si applicano le leggi, mentre qui non si tiene conto che si dice che è l’Autorità portuale a dover individuare l’alternativa.

E l’idea che non si può scavare in laguna è una delle più grosse fesserie”), ma anche il tema del mercato ro-ro con la Turchia (che prevede un privilegio per Trieste in base ad un decreto ministeriale del 1980) e quello della conca di navigazione. “Tutte piccole-grandi cose – conclude Costa – che, se ci fossero, darebbero al Paese una risorsa incredibile con cui risolvere molti dei suoi problemi”.

Venezia, Costa lascia il Porto: Grandi Navi, troppi ritardi

Cambio della guardia al vertice dell'Autorità: dopo 8 anni arriva Musolino

Elsio Trevisan

MESTRE

In California i massimi operatori mondiali dei porti gli hanno chiesto di poter approfondire il progetto del "Voops", porto da costruire in mezzo al mare per tenere lontane le grandi navi dalla laguna, in Italia il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha detto ai cinesi che la "Via della seta" arriverà a Trieste, a Genova e, va bè, anche a Venezia.

«Tutto sommato è un buon risultato. Considerando che i cinesi erano partiti con l'idea di creare una direttrice per le merci tra Shanghai e Venezia, e che il nostro governo aveva invece proposto Genova e Trieste, il fatto che Delrio ci abbia inserito pure Venezia è già un successo». Paolo Costa ha la voce rotta dall'emozione perché è la sua ultima conferenza stampa da presidente dell'Autorità portuale di Venezia, dopo otto anni e mezzo al comando, Autorità che non si chiama più nemmeno così: tra qualche giorno arriverà Pino Musolino, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale Venezia e Chioggia. «Con la riforma hanno sicuramente semplificato i nomi» ha detto Costa scherzando, riferendosi ad esempio a Napoli che invece di

porto di Napoli ora si chiama un po' autarchicamente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. «Noi per fortuna anni fa abbiamo creato il Napa, l'alleanza tra i porti dell'Alto Adriatico con Trieste, Fiume, Capodistria e, guarda caso, in inglese Napa vuol dire North Adriatic Port Authority, così al mio successore lascerò un nome più facile e corto da pronunciare». E lascerà un porto che nel 2016 ha raggiunto le migliori performance tra tutti i porti dell'Adriatico nella movimentazione dei container, secondo solo a Capodistria, «e che è baricentrico per portare le merci a prezzo più conveniente in Europa centrale, all'Est e in Oriente».

Ieri mattina ha riunito il suo staff per l'ultimo saluto nella sede che guarda il canale della Giudecca, dirigenti di quelle 170 persone che assicurano la funzionalità di uno dei porti più famosi del mondo, perché è a Venezia, uno dei posti più attraenti al mondo e più problematici, e coordinano il lavoro di oltre 16mila addetti e 1.300 imprese.

Le battute di Paolo Costa, economista, rettore di Ca' Foscari, ministro, sindaco di Venezia, ieri non erano mai solo facezie ma avevano tutte un soggetto e un motivo: il ministro e il Governo hanno la

responsabilità di dare le autorizzazioni (non tanto, e solo in parte minore, i soldi) per far sì che gli investimenti fatti a Venezia in questi dieci anni abbiano un seguito, salvino la portualità (merci e crociere) anche in presenza del Mose, il sistema di paratoie contro le acque alte, che purtroppo limiterà molto i traffici: che questo avvenga con il "Voops" o con qualcos'altro che si vorranno inventare a Roma, ciò che conta è che si muovano «perché il 2 marzo è il quinto anniversario del decreto Clini-Passera che vieta di far passare le navi da crociera per il bacino di San Marco, e da allora nessuna alternativa è stata realizzata, se non il grande lavoro svolto dall'Autorità in collaborazione con la Capitaneria, le autorità sanitarie, doganali, della sicurezza».

Certo che se il Governo ha dato «una monumentale dimostrazione di indecisione», non è che a Venezia e nel Veneto «ci sia un'imprenditoria che brilla nella difesa di uno dei pochi settori che può salvare la città dall'assedio turistico e assicurare crescita all'intera economia del Nordest. E in genere c'è una sotto rappresentazione veneziana dei problemi rispetto al Governo. Con un'unica eccezione, quella del sindaco Luigi Brugnaro, tutti gli altri appaiono distratti».

© riproduzione riservata

- segue

IN PIENA SALUTE

Nel 2016 secondo miglior risultato nel settore container tra gli scali dell'Adriatico

VIA DELLA SETA
Il porto di Venezia entra a pieno titolo nella rete dei traffici con la Cina, ma il governo non se n'era accorto: proponeva solo Genova e Trieste



IL CASO CROCIERE



«Dalla politica monumentale dimostrazione d'indecisione»

IL PORTO «Off shore strategico per il futuro di Venezia. Ora abbiamo tutte le armi per competere»

Schiacci di Costa a Governo e Trieste

Il presidente dell'Apv saluta con molte stoccate: «Grandi navi, monumentale dimostrazione di indecisione»

● VIA DOPO 8 ANNI

Paolo Costa ha chiuso ieri mattina i suoi 8 anni e mezzo alla guida del Porto di Venezia. Un saluto commosso ma senza tralasciare alcune stoccate per le indecisioni del Governo "a 5 anni dal decreto Clini-Passera" e anche al ministro Delrio «che fa i complimenti a Trieste per l'aumento del trasporto ferroviario ma non a noi che siamo cresciuti di più».

● L'EREDITÀ

«Lascio due cose - ha detto Costa - il progetto per l'offshore e una serie di dossier aperti che non dipendono solo da noi, ma dai quali deriva il futuro del Porto». E sul suo successore, Pino Musolino: «Aspetto che arrivi per dargli le consegne, augurandogli che il periodo che affronterà sia meno problematico».

Treviso a pagina 11

L'addio di Costa tra orgoglio e veleni

Lascia dopo 8 anni alla guida di Apv. «Abbiamo vinto la crisi». Stoccate al Governo, a Trieste e a Bonicioli

Elisio Trevisan

MESTRE

Nei suoi 74 anni ha fatto di tutto, il professore universitario, il rettore, il sindaco, il ministro dei Lavori pubblici ma probabilmente gli otto anni e mezzo appena trascorsi alla guida del Porto di Venezia sono stati i più entusiasmanti per lui, a giudicare dalla commozione che traspariva dalle sue tante parole di congedo anche perché ha avuto a che fare con 4 ministri, due presidenti di Regione e tre sindaci e faceva muovere materialmente le navi: la teoria che insegnava all'Università, insomma non è mai stata così pratica. Ieri mattina, nella sede dell'Autorità portuale veneziana in riva del canale della Giudecca ha riunito i suoi più stretti collaboratori, a fianco il segretario generale Claudia Marcolin, con i quali ha guidato 90 dipendenti diretti e 60 delle società controllate (ridotte in questi due mandati da 17 a 4) impegnati a dare servizi e a coordinare il lavoro di oltre 16 mila persone e 1300 aziende.

Tra qualche giorno arriverà il suo successore, Pino Musolino, che guiderà la nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che riunisce gli scali di Venezia e Chioggia. Ci ha parlato? «Aspetto che arrivi per dargli le consegne quando deciderà di incontrarmi augurandogli

che il periodo che affronterà sia meno problematico».

LA TEMPESTA PERFETTA

Paolo Costa ieri raccontava di essere entrato a Porto a luglio 2008 col vento in poppa qualche giorno prima che alla Lehman Brothers «facessero qualche cavolata che mi ha portato a gestire otto anni di crisi. Meglio così, perché ci siamo resi conto dei punti deboli del nostro porto e, per quanto ci hanno concesso, li abbiamo attaccati. Innanzitutto abbiamo imparato la lezione fondamentale, che bisogna riposizionarci nei traffici oceanici con i container, e in quelli Mediterranei con i ro-ro, cioè i traghetti».

E poi il presidente uscente ha spiegato come ha lavorato per valorizzare i punti forti: «Immensa area di retroporto (che solo al Sud ce n'è qualcuna di simile), terminal ferroviario interno eccellente, unico porto che gestisce anche il traffico fluviale, rete stradale efficiente».

Eppure quando il ministro Delrio è tornato dalla visita in Cina ha fatto i complimenti a Trieste perché nel 2016 è cresciuta bene nel trasporto ferroviario, con 7002 convogli.

«Noi ne abbiamo fatti 7130 con un +46%. Siamo lo scalo che meglio di tutti ha interpretato la cura del ferro voluta dal ministro dei Trasporti ma evidentemente nessuno gliel'ha raccontato».

L'EREDITÀ

«Lascio due cose: un progetto, quello per l'offshore, completo e coerente e, in secondo luogo, una serie di dossier aperti che non dipendono solo da noi. Per non accontentarci del piccolo cabotaggio che decreterebbe l'agonia del porto, dobbiamo sviluppare prima i container, poi i traghetti ro-ro, poi le rinfuse e infine le crociere che hanno già grosse potenzialità per conto loro, naturalmente se ce le lasciano fare. Il 2 marzo il decreto Clini-Passera compie 5 anni e continuiamo ad assistere a una monumentale dimostrazione di indecisione da parte del Governo, segno del periodo di crisi che stiamo attraversando rispetto ai poteri istituzionali e allo Stato di diritto. E intanto continuiamo a sentire ripetere una delle più grandi fesserie e cioè che in laguna non si può scavare, la Legge Speciale, al contrario, impone di non imboccare».

AL CENTRO DEL MONDO

«Questo porto è il punto di maggiore convergenza organizzativa per i commerci via mare con l'Estremo Oriente, e si può approfittarne solo con il Voops, un porto offshore che può servire non solo Venezia ma tutti gli scali a terra da Porto Nogaro a Ravenna».

«Un'alleanza con gli altri porti dell'Alto Adriatico è fondamentale per crescere tutti, concentrarsi ognuno nel proprio orticello dà luogo a realtà piccole e bloccate da troppo miopia».

ALLEANZA NON CARITÀ

«Certo che serve anche una sana competizione, e non è possibile che

dal 1980, per un banale decreto amministrativo che si può cancellare con un tratto di penna, Trieste goda di una posizione di rendita pazzesca trattando più di 200 mila Tir turchi l'anno che arrivano con i traghetti. Io ho detto al Governo che lasci pure quella quota a Trieste ma che permetta anche a noi di trattare i traffici eventualmente in più, e invece continuano a dirci di no. Forse Trieste sotto sotto ci teme. Ed è lo stesso Governo che da una parte ci blocca e dall'altra ci ha finanziato il terminal delle autostrade del mare a Fusina, proprio per i traghetti».

L'OSTACOLO MOSE

«Fu Claudio Bonicioli, allora presidente del Porto di Venezia prima di andare a guidare Trieste, che propose al Governo un pescaggio di 12 metri alla bocca di Porto di Malamocco e di 10 a quella del Lido (più 2 metri per le basi di cemento delle paratoie) mentre per me, sapendo quanto stavano diventando grandi le navi, ne servivano almeno 14. In cambio il Governo ha realizzato la conca di navigazione che avrebbe dovuto riportare il pescaggio ai 13,5 metri approvati dall'Ultimo Comitato del 2010, quello che approvò l'accoppiata conca di navigazione e porto offshore, e non a caso ci diedero 100 milioni per cominciare a realizzarlo questo benedetto porto, non per progettarlo».

© riproduzione riservata

- segue



LO STAFF
Paolo Costa, al centro, con i vertici **LA FONDAZIONE Venezia** e delle controllate, a cominciare da Claudia Marcolin (a fianco del presidente), il segretario generale del Porto

CURRICULUM A 5 STELLE

E ora entra in Fondazione Venezia

Giusto ieri, con un tempismo "svizzero", la Fondazione di Venezia ha reso noto che il Consiglio generale venerdì scorso ha nominato Paolo Costa membro del Consiglio, accogliendo quindi favorevolmente la designazione del sindaco di

Venezia. Da poco Costa è anche consigliere di amministrazione dell'aeroporto di Nizza acquistato dal Gruppo Atlantia della famiglia Benetton, oltre a continuare l'impegno come commissario straordinario per l'ampliamento dell'aeroporto "Dal Mollin"

di Vicenza". Nato nel 1943 a Venezia, è economista ed è stato rettore dell'Università "Ca' Foscari" di Venezia. Ministro dei Lavori pubblici nel governo Prodi a fine anni Novanta, sindaco di Venezia dal 2000 al 2005 dopo e prima Massimo Cacciari; dal 1999 al 2009 è stato anche eurodeputato del centrosinistra, passando dall'Ulivo al Democratici alla Margherita. (e.t.)

LA SVOLTA AL PORTO



IL PRESIDENTE USCENTE Paolo Costa

I PUNTI FORTI

«Cointaner, traghetti immense aree logistiche»

IL PROGETTO VOOPS

«L'offshore può fare ricchi gli scali dell'Alto Adriatico»

Paolo Costa lascia il porto di Venezia

Venezia - Paolo Costa, ex sindaco, ex ministro delle Infrastrutture e da poco ex presidente del Porto, entra nel Consiglio Generale della Fondazione di Venezia su indicazione del Comune. A nominarlo lo stesso Consiglio, con voto unanime. Paolo Costa subentra a Riccardo Calimani nell'organo di indirizzo composto da Giorgio Baldo, Vasco Boato, Michele Bugliesi, Alessandra Carini, Alberto Ferlenga, Antonio Foscari, Franco Gallo, Franco Reviglio, Maria Luisa Semi, Gianni Toniolo e Giampietro Brunello, alla presidenza.

Autorità. Il bilancio del presidente Costa

Venezia, ferrovie e traffico container trainano la crescita

veneziana «Abbiamo approfittato della crisi, cercando di capire i punti deboli e quali i punti forti su cui puntare». Paolo Costa, presidente uscente dell' **Autorità portuale** di Venezia, fa un bilancio positivo dei suoi otto anni nella conferenza stampa di fine mandato. Fra il 2008 e il 2016 ci sono state la crisi finanziaria, la momentanea ripresa economica, il nuovo tonfo del 2012 e la lenta uscita dalla crisi dell' economia mondiale iniziata nel 2014, con notevoli ricadute sulle realtà produttive ed economiche globali.

In questo quadro il **Porto** di Venezia con i suoi tre scali è riuscito a ricavarci un ruolo di primo piano a livello nazionale e l' inserimento, nel 2013, nella rete dei porti prioritari europei. Un esempio è il settore dei container, passato dai 379.072 Teu del 2008 ai 605.875 Teu (+59,8%) del 2016, o ancora l' Agribusiness salito, in otto anni, 1,9 a 2,3 milioni di tonnellate. Anche i numeri dei prodotti petroliferi, solo all' apparenza negativi per la scomparsa del greggio, portano invece buone notizie. Il traffico di oli derivati aumenta del 47,8% «a testimonianza che **Porto Marghera** è oggi una realtà rilevante nel settore della produzione e distribuzione di bio-carburanti», si legge nella relazione finale. Un altro dato riguarda il settore Ro-Ro, dimezzato dalle crisi civili e politiche del Mediterraneo orientale (Egitto, Siria, Libia in primis) ma ripresosi velocemente a partire dal 2014. Da allora il **Porto** di Venezia ha saputo mettere a disposizione un nuovo terminal dedicato che tra il 2015 e il 2016 ha incrementato del 30,7% i traffici, «un dato che avrebbe potuto essere maggiore se il Governo avesse sbloccato anche per Venezia le quote per il mercato turco». A spiegare la competitività del porto c' è anche il dato ferroviario: nel 2016 il porto di Venezia ha avuto il maggior incremento in Italia (+46%), che ha portato la movimentazione di 7.140 treni in un anno, lanciando Venezia tra i principali porti che usano la modalità ferroviaria insieme a La Spezia, Trieste e Genova.

«Oggi - ha sottolineato Costa - abbiamo un sistema efficiente. Da un lato lascio un progetto completo e coerente, in base al quale bisogna decidere, guardando al 2030, quali siano gli obiettivi massimi raggiungibili per container, ro-ro, rinfuse e, solo infine crociere. Lasciamo questioni che avrebbero dovuto essere chiuse da tempo, ma che continuano a trascinarsi per incapacità di decidere e sottorappresentazione dei problemi di Venezia». Tra i dossier aperti, il terminal offshore Voops e la

soluzione del passaggio delle crociere in Bacino San Marco: il decreto Clini Passera sta per compiere cinque anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

BARBARA GANZ

Venezia: al via domani la Green Week 2017. Il porto come fabbrica di sostenibilità del Nordest

(FERPRESS) – Venezia, 27 FEB – Prende il via domani la [Green Week 2017](#), manifestazione giunta alla sesta edizione sui grandi temi della Green Economy, si apre al porto di Venezia che si racconta come fabbrica di sostenibilità del Nordest.

L'obiettivo è far conoscere quanto e come l'impegno per dare concretezza al binomio sostenibilità-logistica sia un elemento centrale per lo sviluppo dello scalo veneziano.

La prima tappa del tour, che coinvolge circa 150 studenti e ricercatori provenienti da tutta Italia, prevederà due momenti: uno outdoor con un tour tecnico che consenta di visitare in modo diretto siti oggetto di riconversione/bonifica e soluzioni innovative adottate nel porto e uno indoor per illustrare nel dettaglio metodi, modelli, dati scientifici.

Il tutto sarà ospitato in un'area di circa 50 ettari – cd. Marittima – che oggi è dedicata al settore passeggeri, ma che ha subito una trasformazione profonda, a partire dal 2000, quando vedeva ancora aree dedicate al traffico merci, aree dismesse e aree da bonificare. Durante il primo "tour di sostenibilità" sarà possibile visitare i diversi Terminal passeggeri che testimoniano non solo la riqualificazione di magazzini precedentemente utilizzati per lo stoccaggio merci ma anche nuovi modelli di architettura, dotati di tecnologie innovative fra cui moderni sistemi di imbarco/sbarco passeggeri che ne garantiscono la piena sicurezza.

Nei pressi dei terminal poi verranno visitate anche le aree in passato oggetto di bonifica ambientale e ora esempio di riqualificazione, i sistemi di alimentazione elettrica da terra delle imbarcazioni, gli innovativi sistemi di trattamento delle acque meteoriche e impianti di illuminazione a led tecnologicamente avanzati in grado di conseguire tassi di risparmio energetico fino all'80%.

All'interno del Terminal 103 poi, tecnici ed esperti del porto illustreranno i principali interventi in materia ambientale – bonifica dei suoli, metodologie e impianti di trattamento delle acque, azioni di tutela della qualità dell'aria – e le nuove prospettive in merito alla sostenibilità delle attività portuali legata all'alimentazione dei motori marini con LNG.

Al termine della seconda sessione Venezia Terminal Passeggeri illustrerà alcune soluzioni innovative – interamente ideate e progettate dalla controllata VTP Engineering – che permettono una più efficiente gestione dei flussi dei passeggeri, la diminuzione dei tempi di sosta delle navi in porto e la riduzione dei consumi energetici connessi alle attività portuali.

LE PREVISIONI DI CONFINDUSTRIA GENOVA: «NEL 2017 NESSUN CAMBIAMENTO DI RILIEVO»

Imprese genovesi, per la prima volta cala l'export

Non accadeva dal 2009: giù fatturato e ordini dall'estero, tengono porto e turismo

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È stato il motore che ha tenuto in vita il tessuto industriale, non solo genovese. Ora è diventato fonte di preoccupazione: un po' perché inaspettato e soprattutto perché ancora senza una spiegazione certa.

L'export nel secondo semestre del 2016 cede. Il fatturato estero dell'economia genovese perde il 3,5%, quando le previsioni all'inizio dell'anno scorso tendevano invece al rialzo. È la prima volta dal 2009, anno centrale per la crisi finanziaria mondiale, e Confindustria Genova ammette che: «è difficile capire se si tratta di una diminuzione congiunturale e strutturale - dice il presidente Giuseppe Zampini - Ma una parte sarà sicuramente strutturale. Anche se non è detto rappresenti per forza un problema». Al momento però il clima non è dei migliori: «Siamo preoccupati e fermi» come spiega agli industriali nel titolo della relazione. Il fatturato complessivo (import ed



FERMI E PREOCCUPATI

La crisi delle esportazioni è in parte strutturale

GIUSEPPE ZAMPINI
Presidente Confindustria Genova

export) è in calo dello 0,8%, perché la domanda interna è cresciuta, anche se non in modo tale da compensare il calo dell'export: «Una perdita di competitività del settore manifatturiero sui mercati esteri avrebbe conseguenze disastrose per il territorio» spiega ancora l'analisi di Confindustria. A pesare, tra l'altro, c'è il fattore instabilità in un mercato fondamentale per le imprese liguri, come quello del Nord Africa.

Porto e Turismo

Non tutta l'economia genovese risente del crollo. Il porto continua a crescere (nuovo

record dei container anche nel 2016) e il turismo registra un aumento delle presenze e un innalzamento dei prezzi con benefici per il territorio. Anche l'occupazione sale con le aziende, secondo il campione di Confindustria, che hanno deciso di assumere, portando così il saldo in positivo (+0,4%). Ma questi tre settori da soli non bastano.

Le previsioni per il 2017

Almeno nei primi sei mesi dell'anno non ci saranno grandi cambiamenti rispetto alla fotografia scattata nell'ultima parte del 2016: «Notiamo già ora un incremento

o mantenimento dell'export, un incremento della fiducia degli imprenditori e un decremento della fiducia delle famiglie con una tendenza maggiore al risparmio; si rivedono fenomeni di alcuni anni fa» spiega Zampini. La domanda interna potrebbe alzarsi ancora e l'export invertire la tendenza, ma non sarà una rivoluzione. L'elemento positivo è proprio nella fiducia delle imprese, bilanciata in negativo dall'attitudine delle famiglie, orientate più al risparmio che al consumo. Il fatturato comunque dovrebbe salire dello 0,9% e l'export crescere dello 0,8%. Ma gli ordini saranno sostanzialmente stabili.

Amiu-Iren

«Sosteniamo la posizione del sindaco Marco Doria: la fusione va fatta» spiega Zampini. «Vorremmo però che venissero coinvolti anche i nostri associati provati che vogliono investire e hanno idee e progetti».

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

© 2017 CONFININDUSTRIA DIR. IT. RISERVATA

IL PRESIDENTE DEGLI SPEDIZIONIERI LANCIA L'ALLARME. «COSÌ SAREMO SCHIACCIATI DA GENOVA E LIVORNO»

«Alla Spezia fermi duemila nuovi posti di lavoro»

Laghezza: «Lo sviluppo del porto è bloccato. All'Authority servono board e segretario»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. I conti, secondo Alessandro Laghezza, sono presto fatti. E per il presidente degli spedizionieri della Spezia i numeri evidenziano uno stallo totale del porto. «Tra occupati diretti e indiretti ci sono duemila nuovi posti di lavoro che potrebbero essere creati in pochi anni. Basterebbe realizzare le opere già programmate, ma senza board e segretario generale l'Authority è totalmente paralizzata».

Con la riforma voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, lo scalo ligure è stato unito a quello di Marina di Carrara. «Non entro nuovamente nel merito della scelta di unire porti di regioni differenti - sottolinea Laghezza - ma oggi non possiamo aspettare in eterno che Regione Toscana e Comune dicano la loro per quanto riguarda i rappresentanti che dovranno far parte del nuovo board del porto». Dopo Lorenzo Forcieri, alla guida dello scalo

della Spezia è stata nominata Carla Roncallo, che si trova oggi ad amministrare un ente privo pure del segretario generale, che dovrà essere nominato - su indicazione del presidente - proprio dai componenti del board. Per il numero uno degli spedizionieri - nonché uomo di vertice all'intero di Confetra e Fedespedi -, lo stallo del porto «non è colpa della nuova presidente, che oltre alla nuova governance voluta dalla riforma, si è trovata a gestire anche le conseguenze di un'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull'Autorità portuale».

Le previsioni per l'anno in corso parlano di un 2017 in calo per i traffici spezzini, sia per le merci che per i passeggeri. «Sotto questo aspetto - aggiunge l'operatore portuale - la soluzione migliore è quella di ampliare Molo Garibaldi e utilizzarlo, assieme a Molo Fornelli, unicamente per le merci. Molo Italia e Calata Paita invece non possono che essere destinati al traffico crocieristico». Per quanto riguarda nello specifico il volume dei contenitori movimentati all'anno, gli operatori dello

scalo ligure non hanno mai fatto mistero di voler raggiungere il traguardo dei due milioni di teu nel minor tempo possibile. «L'obiettivo può essere raggiunto nel medio periodo ma solamente con interventi mirati che consentano di attrarre alla Spezia nuove linee. Nel 1995 il porto movimentava un milione di teu, lo scorso anno ci siamo fermati a quota un milione e duecentomila teu: è evidente che lo scalo deve avere una crescita maggiore rispetto al passato, altrimenti rischiamo di rimanere schiacciati tra due realtà poco distanti da noi che sono da una parte Genova e dall'altra Livorno».

Se nella nuova Authority della Spezia-Marina di Carrara restano ancora in alto mare le nomine del board e del nuovo segretario generale, i tempi si prospettano ancora più lunghi per l'indicazione «degli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma», chiude Laghezza.

www.themediatelegraph.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

CONTRO LA TOSCANA

L'unione con Marina di Carrara non deve rallentarci. Comune e Regione si muovano

ALESSANDRO LAGHEZZA
Presidente spedizionieri La Spezia



Livorno: Grandi Molini conferma i licenziamenti, scontro con sindacati e istituzioni

FIRENZE - Incontro in Regione Toscana con lo stabilimento di Livorno di Grandi Molini Italiani erano presenti: Gianfranco Simoncini, consigliere per il lavoro del presidente della Regione Enrico Rossi, l'assessore al lavoro del Comune di Livorno, Francesca Martini, il segretario dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, Massimiliano Malnati in rappresentanza di Grandi Molini Italiani e le organizzazioni sindacali nazionali, territoriali e di categoria.

L'incontro è nato a **seguito delle integrazioni fornite da Grandi Molini Italiani sulle prospettive di utilizzo della banchina e dello stabilimento dopo il 2020, per le quali ci sarebbero le condizioni affinché l'Autorità portuale di Livorno possa immediatamente attivare le procedure per l'assegnazione della progettazione sulla ristrutturazione della banchina utilizzata da GMI.** Gli ammortizzatori sociali potrebbero essere utilizzati, per un periodo non breve, in modo da garantire il rapporto di lavoro dei dipendenti GMI e Promolog nella fase di calo delle attività legate al piano aziendale e successivamente ai lavori di realizzazione della banchina. **Per tanto sindacati e istituzioni hanno ribadito la richiesta alle aziende di ritirare la procedura di mobilità e attivare gli ammortizzatori sociali utilizzabili.** Da parte delle organizzazioni sindacali è stata manifestata la disponibilità ad affrontare, a seguito dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, il tema dei livelli occupazionali, anche con l'utilizzo di mobilità volontarie e incentivate, ribadendo comunque l'indisponibilità a concordare su procedure di mobilità collettiva. **L'azienda ha confermato la propria posizione, con la decisione di proseguire all'attuazione dei licenziamenti, pur dichiarandosi disponibile a un confronto con i sindacati sul numero degli esuberanti.**

- segue

Ma ha ripetuto di non essere disponibile a utilizzare gli ammortizzatori sociali, e ha fatto presente che a seguito della ripresa dell'attività vi potrebbe essere la possibilità di riassumere parte dei lavoratori. Istituzioni e sindacati, ritenendo la posizione aziendale non coerente con il percorso fin qui seguito e peraltro difficilmente comprensibile visti gli strumenti di tutela dei lavoratori attivabili, hanno formalizzato la richiesta di un ripensamento sulle posizioni aziendali. *"Un atteggiamento incomprensibile da parte della proprietà, che va contro gli accordi precedenti – ha sottolineato Simoncini - ed è ingiustificato, vista la possibilità di ricorrere a ben due anni di ammortizzatori sociali. Non si comprende perchè si vogliono licenziare trenta lavoratori, che peraltro si vorrebbe successivamente, in gran parte, riassumere quando vi è la possibilità di utilizzare la cassa integrazione senza far pesare su di essi un così pesante costo sociale"*.

Da parte delle Istituzioni e dei sindacati è stato comunque chiesto all'Autorità portuale di Livorno di avviare la procedura per la progettazione dei lavori della banchina nei tempi più rapidi possibili. Nei tempi dovuti sarà riconvocato in sede amministrativa il tavolo sulle procedure di mobilità, occasione in cui istituzioni e sindacati auspicano che l'azienda modifichi le proprie posizioni. Su richiesta delle parti il tavolo regionale potrà comunque essere riconvocato nei tempi più rapidi possibili.

Hanno partecipato, insieme a Gianfranco Simoncini, consigliere per il lavoro del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, l'assessore al lavoro del Comune di Livorno, Francesca Martini, il segretario dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, Massimiliano Malnati in rappresentanza di Grandi Molini Italiani e le organizzazioni sindacali nazionali, territoriali e di categoria.

FUMATA NERA IN REGIONE

Grandi Molini confermati i licenziamenti



Lo stabilimento di via Da Vinci

IN CRONACA

Grandi Molini, confermati i licenziamenti

L'Authority è pronta a intervenire ma l'azienda non torna indietro. Regione e Comune: assurdo il rifiuto degli ammortizzatori sociali

LIVORNO

Fumata nera per la Grandi Molini (e la controllata Promolog), dov'è in ballo il destino di 30 dei 45 addetti: i vertici dell'azienda hanno confermato l'intenzione di proseguire con il piano dei licenziamenti e di non ricorrere agli ammortizzatori sociali. Ad annunciarlo sono le due note (distinte) che la Regione e il Comune di Livorno hanno messo nero su bianco all'uscita dall'incontro. Eppure in avvio di seduta era sembrato possibile risolvere il problema contro il quale la società aveva puntato il dito: l'utilizzo della banchina. In seguito alle integrazioni fornite dal gruppo relativamente a un impegno oltre il 2020, - sottolineano fonti regionali - erano emerse «le condizioni affinché l'Authority portuale di Livorno possa immediatamente attivare le procedure per l'assegnazione della progettazione sulla ristrutturazione della banchina

utilizzata da Gmi».

Istituzioni e sindacati hanno comunque chiesto a Palazzo Rosciano, sede dell'Authority di avviare «nei tempi più rapidi possibili» l'iter per progettare la sistemazione della banchina. Non solo: nei riguardi dell'azienda è stata «formalizzata la richiesta di un ripensamento» perché - si afferma - la posizione aziendale viene ritenuta «non coerente con il percorso fin qui seguito e peraltro difficilmente comprensibile visti gli strumenti di tutela dei lavoratori attivabili».

Da Palazzo Civico si parla di «chiusura totale da parte dell'azienda, nonostante il tentativo di mediazione compiuto dalle istituzioni».

Al tavolo della presidenza della Regione Toscana, insieme a Gianfranco Simoncini, consigliere del governatore sul fronte caldo del lavoro, erano presenti l'assessore comunale Francesca Martini, il segretario dell'

Authority Massimo Provinciali, oltre a Massimiliano Malnati in rappresentanza di Grandi Molini Italiani e le organizzazioni sindacali nazionali, territoriali e di categoria.

Da parte della Regione si rileva che «vi sono ammortizzatori sociali che potrebbero essere utilizzati, per un periodo non breve, in modo da garantire il rapporto di lavoro dei dipendenti Gmi e Promolog nella fase di calo delle attività legate al piano aziendale e successivamente ai lavori di realizzazione della banchina».

Durissimo il commento dell'assessore Martini contro un atteggiamento giudicato «grave e irragionevole» da parte di «un'azienda che occupa una posizione strategica sul canale e ha un uso esclusivo della banchina» e «decide unilateralmente di chiudere lo stabilimento di Livorno senza tenere conto delle ripercussioni sulla vita di 30 lavoratori e delle loro famiglie».

Martini rincara: «Grandi Molini non ha nemmeno preso in considerazione l'ipotesi di ricorrere alla cassa integrazione speciale prevista per le aree di crisi perché, con la nuova disciplina introdotta dal Jobs act, potrebbe diventare più conveniente assumere nuovo personale nel momento stesso in cui lo stabilimento riprenderà l'attività, piuttosto che tutelare gli attuali dipendenti. Siamo di fronte a un'assurdità normativa».

Il consigliere Simoncini lamenta «un atteggiamento incomprensibile» da parte della proprietà: «Va contro gli accordi precedenti ed è ingiustificato, vista la possibilità di ricorrere a ben due anni di ammortizzatori sociali». E aggiunge: «Non si comprende perché si vogliono licenziare 30 lavoratori, che peraltro si vorrebbe successivamente, in gran parte, riassumere quando vi è la possibilità di utilizzare la cassa integrazione senza far pesare su di essi un così pesante costo sociale».



Lo stabilimento di Grandi Molini in via Leonardo da Vinci

LA CITTA' E IL LAVORO

LA TRATTATIVA
PRESENTI L'ASSESSORE MARTINI
IL CONSIGLIERE DELLA REGIONE
SIMONCINI E I SINDACATI

TRENTA IN BILICO
SONO TRENTA I DIPENDENTI
DELLO STABILIMENTO LIVORNESE
CHE RISCHIANO IL POSTO

Grandi Molini, è una fumata nera I licenziamenti sono confermati

Chiusura totale da parte dell'azienda: salta la mediazione in Regione



LIVORNO - FUMATA nera per la questione di Grandi Molini Italiani. Nel corso della riunione tenutasi ieri mattina in Regione alla presenza del consigliere per il lavoro del Governatore Gianfranco Simoncini, dell'assessore comunale alle attività produttive, Francesca Martini, del segretario generale dell'Azienda, Massimo Provinciali, e delle rappresentanze sindacali, i vertici dell'azienda hanno ribadito la loro intenzione di proseguire con il piano dei licenziamenti e di non ricorrere agli ammortizzatori sociali. Chiusura totale - quindi - da parte dell'azienda, nonostante il tentativo di mediazio-

Atteggiamento ingiustificato

«Rifiutata la possibilità di accedere a due anni di ammortizzatori sociali nonostante il via libera ai lavori sulla banchina»

ne compiuto dalle istituzioni, che hanno chiesto all'azienda di Livorno di attivare immediatamente le procedure per la progettazione dei lavori di ristrutturazione della banchina utilizzata da

re nuovo personale nel momento stesso in cui lo stabilimento riprenderà l'attività, piuttosto che tutelare gli attuali dipendenti. Siamo di fronte a un'assurdità normativa».

ISTITUZIONI e sindacati hanno rimosso l'appello a Grandi Molini a fare un passo indietro su questa scelta, attivare gli ammortizzatori sociali e ritirare la procedura di mobilità. «Un atteggiamento incomprensibile da parte della proprietà, che va contro gli accordi precedenti - ha sottolineato Simoncini - ed è ingiustificato, vista la possibilità di ricorrere a ben due anni di ammortizzatori sociali. Non si comprende perché si vogliono licenziare trenta lavoratori, che peraltro si vorrebbe successivamente, in gran parte, riassumere quando vi è la possibilità di utilizzare la cassa integrazione senza far pesare su di essi un così pesante costo sociale». Si è chiesto comunque all'azienda di Livorno di avviare la procedura per la progettazione dei lavori della banchina nei tempi più rapidi possibili. Nei tempi dovuti sarà riconvocato in sede amministrativa il tavolo sulle procedure di mobilità, occasione in cui istituzioni e sindacati auspiciano che l'azienda modifichi le proprie posizioni.

M. D.

Corriere Marittimo

La Commissaria UE Cretu, la Toscana spende bene i fondi europei

FIRENZE - *"In Toscana non intendiamo essere competitivi riducendo il costo del lavoro, ma vogliamo esserlo attraverso il valore aggiunto prodotto dall'innovazione. È questo il senso del protocollo d'intesa che abbiamo sottoscritto. Vogliamo mettere in connessione il mondo della ricerca con le imprese. La Regione si pone come facilitatore di questo rapporto e stamani abbiamo preso l'impegno di fare in modo che l'industria toscana sia sempre più competitiva"*. Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha spiegato così il **protocollo d'intesa firmato**, al Palazzo dei Congressi di Firenze, **insieme alle Università e agli istituti di ricerca presenti in Toscana**, al termine della prima sessione di Toscana tech, la due giorni organizzata dalla Regione, dedicata all'industria 4.0.

Durante la manifestazione Rossi ha sottolineato che la Regione ha finanziato il programma attraverso il quale alcuni giovani ricercatori si sono recati nelle piccole e medie imprese toscane per spiegare loro come accedere ai fondi europei: un'iniziativa che ha definito unica e che ha avuto grande successo. È stata poi **la commissaria europea per le politiche regionali, Corina Cretu, a congratularsi con Rossi per ciò che sta facendo e per la capacità della Toscana di utilizzare interamente i fondi europei, così come è avvenuto nel settennato 2007-2013**, citando gli esempi del people mover per il collegamento tra Pisa e il suo aeroporto e la tramvia fiorentina.

"Ho visitato - ha detto la commissaria europea - le Regioni del sud Italia che hanno numerosi problemi nell'utilizzo dei fondi europei e sono felice di essere oggi in Toscana che è un buon alunno dell'Unione europea, perché svolge bene il suo compito. Ho apprezzato il collegamento fatto da Rossi tra innovazione e questione sociale perché ritengo importante non dimenticare alcuno, non lasciare indietro nessuno, né i giovani né le persone più vulnerabili. È "solidarietà" la parola chiave in questo sessantesimo anniversario del Trattato di Roma". Enrico Rossi ha concluso: "l'Europa c'è se si fa vedere e la presenza della Commissaria al Sud e nelle zone terremotate è importante perché ci fa sentire l'Europa più vicina. È quello di cui abbiamo bisogno".

Porto 2000, il vincitore entro metà marzo

Quasi completato l'esame del piano finanziario dei tre contendenti

LIVORNO L'INGORGIO delle gare in attuazione sul porto potrebbe vedere arrivare finalmente a conclusione almeno quella della Porto 2000. Se n'è discusso ieri pomeriggio nel consiglio d'amministrazione che ha visto insieme il presidente Provinciale e il direttore della Camera di Commercio Giuntoli, come espressione dei due soci. Ne sono emersi alcuni spunti interessanti. Il primo: già dall'esame ormai completato dal piano finanziario dei tre gruppi concorrenti - facenti capo rispettivamente all'armatore Onorato, al gruppo Grimaldi/Costa e agli spagnoli del terminal di Barcellona - risulterebbe evidente che si tratta di progetti di lungo respiro e di notevoli ricadute non solo sul porto ma anche sulla città e sul suo waterfront. In sostanza: la gara sta mostrando po-

tenzialità notevoli, a conferma che il settore delle crociere per Livorno ha un futuro di notevole crescita.

SUI TEMPI, ieri si è detto che con molta probabilità la proclamazione del gruppo vincitore - da farsi in seduta pubblica - avrà luogo nella seconda metà di marzo. A metà del mese infatti è in programma il salone internazionale delle crociere di Miami, al quale la Porto 2000 partecipa ormai da anni; e all'edizione di quest'anno la società parteciperà con in più la prospettiva dell'ormai imminente privatizzazione, ma non con i risultati della gara. Poteva anche essere interessante arrivare con la gara conclusa, perché per gli armatori delle crociere è importante sapere chi e con quali piani gestirà il terminal livornese. Ma alla fine



dei conti, vale la massima di Mao Tse Tung: non conta tanto il colore del gatto quanto che sappia acchiappare i topi. Nella fattispecie: che attivi le crociere con buoni ser-

vizi. Non va dimenticato che la privatizzazione della Porto 2000 ha una clausola di salvaguardia molto severa: mantenendo il 17% sia all'Autporto Livorno sia alla Camera di Commercio, consente alle due istituzioni unite di controllare e condizionare il futuro proprietario della maggioranza della società in nome degli interessi livornesi. La Camera di Commercio inoltre ha anche un potere di stazione appaltante, con un ruolo dunque ancora più importante rispetto a quello odierno. Da capire invece come sarà risolto il problema delle aree e delle strutture dedicate alla "nuova" Porto 2000 ma ancora condizionate sia dal terminal TCO sia dai magazzini (e banchine) dei portuali. Ce lo spiegheranno a gara assegnata. E c'è da augurarsi che le soluzioni siano condivise, non di rottura. A.F.

Nave cargo Panama bloccata in porto Ancona per irregolarità

Guardia costiera contesta 12 fra avarie e inefficienze a bordo



(ANSA) - ANCONA, 27 FEB - Una nave cargo battente bandiera panamense, la 'Ns Dante', carica di alluminio, è stata bloccata nel porto di Ancona dalla Guardia costiera per 12 irregolarità riscontrate dal personale del Nucleo Ispettivo Port State Control della Capitaneria di porto. Secondo l'ispezione condotta a bordo, la nave non risponde ai requisiti minimi imposti dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione, condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati e protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti.

Le irregolarità più gravi riguardano il mancato funzionamento della pompa di emergenza, il malfunzionamento dei sistemi di ammaino del battello d'emergenza, un'avaria dell'"Automatic Identification System", e un'avaria dell'allarme sulla perdita di gasolio dall'apparato motore.

L'unità, costruita nel 1982, ed è giunta nel porto di Ancona proveniente dalla Grecia.

Ancona, bloccato cargo panamense

Ancona - Una nave cargo battente bandiera panamense, la "Ns Dante", carica di alluminio, è stata bloccata nel porto di Ancona dalla Guardia costiera per 12 irregolarità riscontrate dal personale del Nucleo Ispettivo Port State Control della Capitaneria di porto. Secondo l'ispezione condotta a bordo, la nave non risponde ai requisiti minimi imposti dalle convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione, condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati e protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti. La visita, basata su controlli tecnici, operativi e documentali, si è svolta nell'ambito dell'ordinaria attività di verifica sul naviglio commerciale straniero che arriva nei porti europei. Le irregolarità più gravi riguardano il mancato funzionamento della pompa di emergenza, il malfunzionamento dei sistemi di ammaino del battello d'emergenza, un'avaria dell'«Automatic Identification System», e un'avaria dell'allarme sulla perdita di gasolio dall'apparato motore. L'unità, del tipo general cargo, è stata costruita nel 1982, ed è giunta nel porto di Ancona proveniente dalla Grecia. Rimarrà ferma fino a quando l'Organizzazione riconosciuta dallo Stato di bandiera (il Panama Shipping Registrar Inc.) non darà atto che le inefficienze sono state superate. Verrà nuovamente ispezionata dai militari della Guardia Costiera anconetana che daranno l'ok all'eventuale rilascio.

Informazioni Marittime

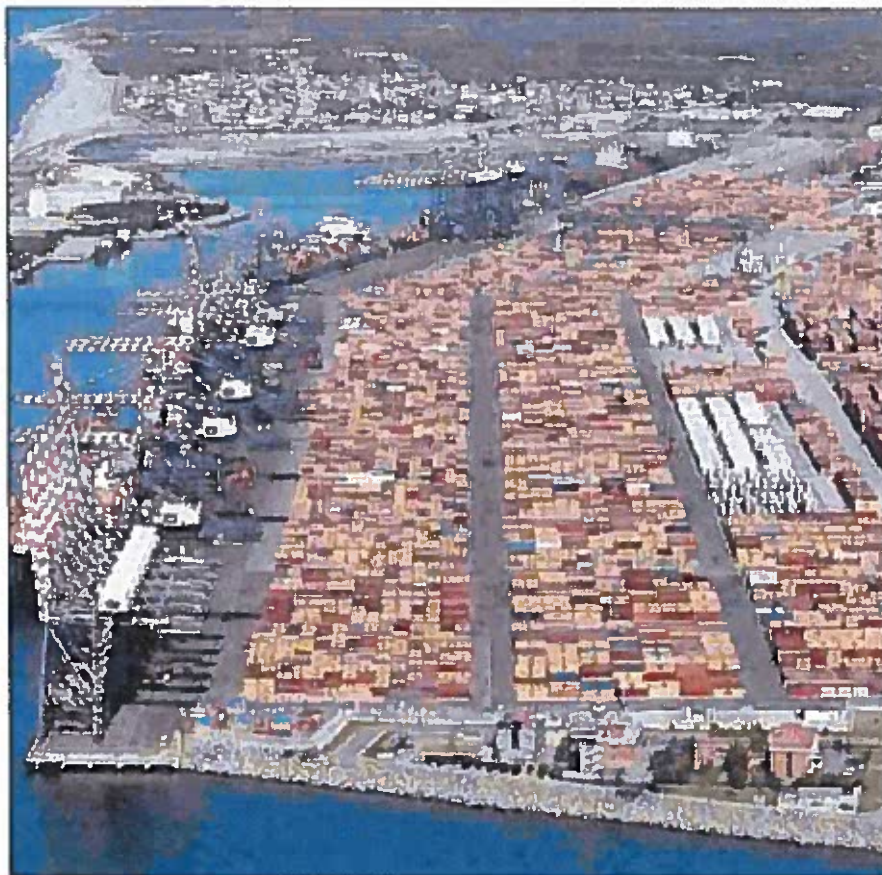
Civitavecchia, l'anno scorso volumi stabili



Il sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta rafforza il movimento passeggeri e merce nel 2016. L'anno scorso il traffico complessivo è stato di 16,8 milioni di tonnellate, più o meno lo stesso volume del 2015. I crocieristi sono cresciuti del 2,9 per cento a 2,3 milioni mentre i servizi di linea hanno movimentato 1,8 milioni di persone (+15,8%).

Il traffico in tonnellate Merci varie 5,5 milioni(+4,2%)- Rotabili 4,8 milioni (+5,7%)**Container** 615 mila (+9,5%)/74.208 teu (+11,2%)**Autovetture** 1 milione di unità (+19,2%)**Rinfuse solide** 5,9 milioni (-0,1%)**Rinfuse liquide** 5,3 milioni (-3,3%)

SECONDO LA SOCIETÀ MEDCENTER CI SONO 400 LAVORATORI IN ECCESSO



Gioia Tauro, i sindacati chiedono meno esuberi

Prosegue a ritmi serrati l'azione sindacale al porto di Gioia Tauro, portata avanti dal Coordinamento Porti del Sul. Il principale obiettivo è il contenimento del numero degli esuberi, 400 in tutto, annunciati dalla società Medcenter. In un comunicato, il Coordinamento Porti fa sapere che «la società Medcenter lo scorso 25 gennaio, nell'incontro con il Coordinamento Portuali, ha rimandato per l'ennesima volta, dopo ben quattro incontri, la discussione relativa alla diminuzione degli esuberi, nonostante

gli impegni presi il 14 ottobre 2016 a seguito del blocco del terminal». «L'azienda ha, inoltre, dichiarato che presenterà il nuovo organigramma con una revisione della tabella relativa agli esuberi del personale senza alcuna trattativa di merito». E ancora: «Si ribadisce che il Sul non ha firmato solo per l'attivazione dell'agenzia, ma ha sottoscritto presso il Ministero un accordo di programma quadro che prevede un investimento di 400 milioni di euro nell'area portuale per la ricollocazione del personale».

Lettera del Commissario straordinario Andrea Agostinelli

«L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro rispetta in pieno tempi e programmi»

«Esiste una perfetta sinergia con gli uffici regionali e ministeriali»

Con riferimento all' articolo pubblicato il 23 febbraio a pagina 21 e relativo alla situazione dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ci scrive il commissario straordinario Andrea Agostinelli: «Non si può accettare quanto scritto dal giornalista quando definisce l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro un "Ente senza guida, senza prospettiva e senza visione organica" come, altresì, non si può accettare l' opinione dello stesso quando giudica questo periodo come "pericolosa stasi dell' Ente". Sottolineo, innanzitutto, come gli uffici dell' **Autorità portuale** siano pienamente operativi e lavorino alla realizzazione del cronoprogramma, nel rispetto delle tempistiche, e in alcuni casi anche apportando funzionali modifiche al proprio documento di programmazione triennale e di conseguenza al proprio Bilancio per rispondere alle nuove prospettive di sviluppo. In tutti questi procedimenti, l' Ente ha lavorato in sinergia con gli uffici regionali e ministeriali.

In relazione al bacino di carenaggio la commissione di gara, al momento, sta valutando le proposte pervenute, finalizzate a interventi infrastrutturali per la progettazione di una banchina. Anticipo che il 2 marzo è prevista una riunione al ministero Infrastrutture e Trasporti. Per far fronte ai problemi occupazionali che hanno investito il porto, l' amministrazione dell' Ufficio ha partecipato ai tavoli ministeriali, anche con l' intervento dell' Ufficio Legale nella fase di stesura della bozza della norma per la creazione dell' Agenzia la cui gestione graverà per intero sull' **Autorità portuale**.

Recependo le istanze ministeriali, l' Ente ha redatto la bozza dello Statuto e dell' Atto costitutivo dell' Agenzia. Al fine di fare ulteriore chiarezza sull' operato dell' Uffici dell' **Autorità portuale** sottolineo l' impegno nella stesura, in pieno concerto con il ministero dello Sviluppo Economico, della proposta di legge per la istituzione della Zes. Pienamente inserito nel contesto normativo delle Pubbliche Amministrazioni, l' Ente ha adottato il proprio "Piano dell' Anticorruzione", in adeguamento al nuovo Piano nazionale, redatto dall' Anac il 3 agosto 2016, e alle relative Linee guida adottate il 28 dicembre 2016. Il Piano è stato pubblicato sul sito dell' **Autorità portuale**.

- segue

Lo stesso obbligo è stato esteso alla Port Security, società in house dell' Ente.

Non ultimo, ma al contrario in dirittura di arrivo, sottolineo il rispetto del cronoprogramma che vedrà l' avvio dei lavori per la realizzazione del gateway ferroviario, in attesa di ricevere la valutazione di pre-fattibilità ambientale da parte dei competenti uffici regionali, la cui gara di realizzazione e gestione è stata aggiudicata dalla ditta Sogemar.

Vorrei, altresì, evidenziare che queste attività sono espletate contemporaneamente, e con la stessa attenzione e costanza, alla gestione ordinaria di tutte le pratiche che interessano l' Ente: bandi a evidenza pubblica e relative gare, contenzioso, **autorizzazioni**, concessioni, ordinanze oltre alla decretazione di decadenze o revoche in caso di interdittive antimafia. Tutto questo viene svolto quotidianamente nonostante il sottodimensionamento organico dell' Ente che ha competenza su 5 porti. Ho ritenuto necessario specificare l' ampia operatività dell' Ente da me provvisoriamente guidato, vorrei aggiungere che si tratta di un' attività svolta dagli Uffici che si interfacciano costantemente con i corrispettivi Uffici della Regione e dei ministeri dei Trasporti, delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico al fine di operare in sinergia per l' ulteriore sviluppo del Porto pienamente delineato nell' accordo di programma quadro, da me sottoscritto lo scorso 29 luglio presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri». (r.rc)

La Nuova Sardegna

PARCO DELL' ASINARA

Tassa di sbarco, la giunta ci riprova

PORTO TORRES L' amministrazione comunale ripropone l' applicazione della **tassa di sbarco** sull' isola dell' Asinara dopo l' approvazione in via definitiva dell' emendamento al decreto Milleproroghe da parte della Camera dei Deputati.

«Questo ci permette di istituire il contributo di **sbarco** in deroga a quanto era previsto dalla Finanziaria 2016 - ha detto l' assessore al Bilancio Domenico Vargiu - e nel frattempo è stato predisposto il regolamento». L' argomento, illustrato ieri mattina nella commissione Bilancio presieduta da Carlo Marongiu, stabilisce che il contributo viene corrisposto da ogni passeggero che **sbarca** sul territorio dell' isola-parco utilizzando vettori che forniscono collegamenti di linea o vettori aeronavali, abilitati e autorizzati, che svolgono servizio di trasporto di persone a fini commerciali. Il contributo può essere determinato fino ad un massimo di 2,50 euro per ogni passeggero: per il periodo che va dall' 1 giugno al 30 settembre di ogni anno, invece, la misura massima del contributo è di 5 euro a passeggero. Sono esenti dal pagamento i residenti nel Comune, quelli che prestano attività lavorativa continuativa nel territorio dell' Asinara e i componenti dei nuclei familiari non residenti, proprietari di immobili o domiciliati nel Comune, che risultino in regola con il pagamento dell' imposta. Il gettito è destinato a finanziare interventi di raccolta e smaltimento di rifiuti, recupero e salvaguardia ambientale, spese di decentramento della polizia locale e mobilità sull' isola.

C' è da dire che l' iniziativa del Comune era stata già bloccata dal Ministero e che nel territorio c' era stata la chiara contrarietà del sindaco di Stintino Antonio Diana, attuale vice presidente del Parco nazionale. (g.m.)



IL PROTAGONISTA

Poerio spiega
la via toscana
ai grandi yacht

Da Viareggio e Livorno Miami: la via toscana agli yacht mondiali

Poerio (ad Benetti) fotografa lo stato di salute del settore presentato in Florida la svolta in acciaio e alluminio

IL PROTAGONISTA

Il bivio
di Donald Trump
tra i vantaggi della
detassazione
e le barriere
ai mercati
internazionali

di Gabriele Noli
a VIAREGGIO

La qualità come credenziale per competere con i colossi del nord Europa e per mantenere lo status di brand d'eccellenza guadagnato portando avanti con coerenza una strategia secondo la quale il "quanto" conta, ma il "come" di più.

Vincenzo Poerio, amministratore delegato di Benetti, è reduce dal salone internazionale di Miami, dove il gruppo leader mondiale nella costruzione di superyacht di lusso, ha svelato i progetti B-Now Fast, imbarcazioni sopra i 50 metri in acciaio e alluminio (saranno costruite nel cantiere di Livorno), che vanno ad aggiungersi ai modelli B-Now presentati al Monaco Yacht Show dello scorso anno. A Viareggio, invece, è già in avanzata fase di produzio-

ne l'FB803 "Blake", serie FB800 "Custom", varo previsto ad inizio 2018.

L'analisi del mercato va frammentata per aree geografiche. Certo è che quella americana riveste un ruolo centrale nelle strategie operative di Benetti. Attenzione massima agli aspetti politici. E agli scenari che si stanno delineando con l'insediamento di Trump alla presidenza degli Usa. Da una parte c'è preoccupazione perché secondo Poerio «il blocco commerciale col Messico potrebbe frenare la negoziazione coi clienti», dall'altra ottimismo «se Trump manterrà fede alla promessa di abbassare le tasse, incentivando così gli armatori con maggiori disponibilità economiche ad investire di più».

Mercato in ripresa in Europa (ma lontana dai livelli del passato), stabile nel Middle-East, in ribasso in Cina. Poerio fotografa lo stato di salute globale dello yachting consapevole delle complessità dettate dalla pressione dei clienti che sempre più spesso trattano al ribasso. «Bisogna saper resistere a questo tipo di pressioni. Serve tempo per riuscire a vendere uno yacht ad un prezzo accettabile e questo si riflette sulle politiche aziendali», mette in chiaro Poerio.

Da una parte la qualità, dall'altra la necessità di produrre un numero elevato di imbarcazioni la cui lunghez-

za varia da 30 a 100 (e talvolta pure di più) metri.

«Ci vogliono equilibrio e flessibilità: nell'ultimo anno Benetti ha consegnato 14 barche. Preferisci produrne meno, ma di qualità superiore, vendendole ad una cifra più alta. Così si può garantire maggiore stabilità aziendale e occupazionale». E qui entra in gioco un altro fattore: la possibilità di cogliere nuove opportunità, stringendo rapporti diretti con fornitori altamente fidelizzati per progetti specifici. «Bisogna superare la tipica concezione italiana del rapporto qualità/prezzo, ma pensare che il cliente paga sì qualcosa in più, ma per un prodotto d'eccellenza, che trova solo da noi: il cosiddetto "premio". Ed invece molti brand si sono deprezzati, ma così facendo non hanno aiutato il settore, anzi lo hanno danneggiato».

Dati alla mano, però, la produzione italiana sale. Con un distinguo. «In Italia siamo forti su imbarcazioni da 30 a 60 metri, ma per misure superiori servono strutture (l'unica città in Toscana dove si costruiscono gigayacht è Livorno), mentalità e applicazione diversa. Le aspettative del cliente sono maggiori, come i tempi di realizzazione si allungano a 4/5 anni».

Nonostante la selettività del mercato, il Distretto tecnologico per la nautica e la portualità - di cui lo stesso Po-

erio è presidente - ha saputo identificarsi come unica realtà nel suo genere a livello mondiale: il progetto di una rete di imprese il cui capofila è Navigo, centro di innovazione e sviluppo per la nautica, 130 imprese fra le principali del settore, 150 progetti realizzati in 10 anni di attività e oltre 10 milioni di finanziamento per le imprese e le aree di interesse: servizi, progetti innovativi, eventi e formazioni.

C'è un dato eloquente da tenere in considerazione, quello sulle nazionalità di chi lavora a bordo delle imbarcazioni di tutto il mondo è eloquente: appena il 5% sono italiani. E proprio al fine di preparare i nostri giovani ai mestieri legati al settore nautico attraverso corsi altamente specializzati è nata la Fondazione ISYL (Italian Superyacht Life). Già tre i progetti attivi: uno dedicato ai futuri comandanti di superyacht, uno alle figure che si occuperanno del refit&repair delle imbarcazioni e uno rivolto a formare specialisti nella logistica nel settore nautico. Numerose le adesioni tra istituti e cantieri. «Con questa iniziativa a medio-lungo termine - sottolinea Pietro Angelini, general manager di Navigo (Katia Balducci è la presidente) -, intendiamo portare progresso e mentalità manageriale, intervenendo direttamente su ciò che è già esistente, non creando qualcosa in più, ex novo».

“Costa dei Cavalleggeri” nasce un marchio per Livorno

Il Comune deposita il nome: occhi puntati sul Romito, tra immersioni e trekking
«Vogliamo lanciare un nuovo brand turistico per questo tratto unico»

LIVORNO

L'obiettivo annunciato è di definire un «nuovo brand turistico» per Livorno. Per farlo il Comune inizierà depositando in Camera di Commercio due nuovi marchi, simili a quelli pensati a suo tempo per Effetto Venezia o per il Cacciucco friole. I nomi? “Costa dei Cavalleggeri” e “Strada panoramica dei Cavalleggeri”, per indicare soprattutto quel tratto di costa che va dalla Terrazza Mascagni a Chioma, con i ricettori puntati sul Romito.

Un nuovo contenitore, insomma. Una nuova cornice per provare a fare marketing guardando a uno dei tratti più belli della costa toscana, come si legge nella delibera 76 appena approvata dalla giunta.

La giunta, c'è scritto nell'atto, ha «apprezzato la proposta avanzata dall'assessore Alessandro Aurigi che si sostanzia in un piano teso alla valorizzazione della costa livornese e del suo immediato retroterra, con l'obiettivo di promuovere sul mercato nazionale e internazionale una porzione di ter-



Uno dei punti più belli del Romito

ritorio di particolare pregio ambientale, paesaggistico, geologico e culturale che fino a oggi è stato prevalentemente apprezzato solo a livello locale». Il progetto «prevede la registrazione di due nuovi marchi di impresa (“Costa dei Cavalleggeri” e “Strada panoramica dei Cavalleggeri”) al fine di avviare una campagna di marketing territoriale e dare avvio alla realizzazione di diverse azioni quali, tra le altre, lo sviluppo di attività di promozione turistico sportiva, enogastronomi-

ca, culturale e religiosa». Anche con «la realizzazione di un logo e di un portale web».

Curioso che il Comune non abbia deciso di puntare di più sul nome “Romito”, quello che ha già fatto il giro del mondo negli anni Sessanta con “Il Sorpasso” di Dino Risi. Insomma, un marchio già entrato nella testa non solo dei livornesi.

Il nome su cui il Comune sceglie di puntare e che sarà registrato in Camera di Commercio (che provvederà a inoltrare l'istanza all'ufficio italiano bre-

vetti e marchi) affonda le radici nella storia del territorio, quando la costa era presidiata dalle torri dei cavalleggeri.

Accanto alla Costa degli Etruschi ecco così nascere la Costa dei Cavalleggeri. «Vogliamo creare un brand - dice Aurigi - che valorizzi l'ambito costiero e il suo entroterra, guardando alle caratteristiche geomorfologiche che lo rendono unico e alla valorizzazione turistico-sportiva: si pensi ad esempio al diving, alle immersioni per ammirare il corallo, al trekking. Poi l'enogastronomia, il turismo culturale e religioso, con il santuario di Montenero. La Toscana è piena di turisti, per noi ci sono le condizioni per proporre un turismo di qualità legato al meraviglioso dono che la natura ci ha fatto, questa particolare tipologia di costa». «Non poteva che essere il Comune - chiude - a creare questa cornice, all'interno della quale soggetti privati e operatori di settore potranno dare il meglio. Ma dentro un progetto partito dal Comune, che coordina».

Juna Goti

MOBY LINES

Linea merci: da Cagliari a Livorno e Palermo

» Una nuova linea marittima dedicata al trasporto merci unirà la Sardegna al Centro-Nord Italia e Sicilia. L'ha presentata in anteprima Alessandro Onorato, consigliere delegato al settore commerciale delle compagnie Moby e Tirrenia, davanti alle migliaia di visitatori che hanno partecipato nei giorni scorsi al Transpotec, il salone dei trasporti e della logistica che ha affollato il quartiere fieristico di Verona. La nuova tratta partirà dal porto di Livorno per raggiungere prima quello Cagliari e poi le banchine di Palermo, con frequenza settimanale da incrementare a bisettimanale nei mesi estivi.

Il gruppo di navigazione italiano era rappresentato al Transpotec anche dall'amministratore delegato di Moby Achille Onorato, dal direttore commerciale merci Tirrenia Pierre Canu e da quello di Moby Davide Barsacchi. «Si tratta di un passo in avanti nell'ampliamento della nostra offerta», ha spiegato Alessandro Onorato, «siamo convinti che il grande impegno profuso dal nostro Gruppo nello sviluppare l'offerta per l'Isola e completare il nostro network permetterà un'ulteriore crescita del mercato, con un incremento dei volumi di carico trasportati tra la Sardegna, la Sicilia e il continente, come i numeri dei primi quarantacinque giorni del 2017 dimostrano». Il nuovo collegamento si aggiungerà ai quindici già attivi per il trasporto di merci e passeggeri tra l'Isola, il continente e la Corsica. (l. m.)

Tirrenia: nuova tratta navi merci Livorno-Cagliari-Palermo

Annunciata a Transpotec, il Salone dei Trasporti e della Logistica



(ANSA) - PALERMO, 27 FEB - Grande successo per Moby e Tirrenia a Transpotec, il Salone dei Trasporti e della Logistica che si è tenuto la settimana scorsa nel quartiere fieristico di Verona e che ha richiamato migliaia di visitatori da tutte le parti del mondo. Il consigliere delegato al commerciale del Gruppo Alessandro Onorato ha annunciato l'apertura della commercializzazione della tratta Livorno-Cagliari-Palermo, con frequenza settimanale (che diventerà bisettimanale nei mesi estivi). Una novità che conferma la politica del Gruppo mirata a garantire una varietà sempre maggiore di soluzioni per gli auto-trasportatori. "Si tratta di un ulteriore passo nell'ampliamento della nostra offerta per la Sicilia - spiega Alessandro Onorato -. Siamo convinti che il grande impegno profuso dal nostro Gruppo nello sviluppare l'offerta per l'Isola e completare il nostro network permetterà un'ulteriore crescita del mercato, con un incremento dei volumi di carico trasportati tra la Sicilia e il continente, come i numeri dei primi quarantacinque giorni del 2017 dimostrano".

Ucina in difesa della filiera nautica

UCINA Confindustria Nautica ha scelto la **Regione Campania** e il **Nauticsud** quale location per organizzare il proprio Consiglio Generale che si è appena concluso. “La missione di UCINA - ha dichiarato il **Presidente Carla Demaria** - è rappresentare, difendere e promuovere tutta la filiera della nautica in Italia e all'estero. La nostra presenza oggi testimonia della valenza della nautica da diporto nel Mezzogiorno e l'importanza della Regione Campania che è la 4° regione italiana per numero di unità di produzione, con 16.000 addetti a livello di filiera”.

Il **Consiglio Generale** è stata l'occasione per le aziende del direttivo di confrontarsi sulle problematiche del settore, sulle nuove iniziative e sulla **57° edizione del Salone Nautico di Genova che si terrà dal 21 al 26 settembre prossimi** e che è in piena fase organizzativa. “Abbiamo presentato al Consiglio Generale quello che sarà il layout del **57° Salone Nautico di Genova** - ha proseguito **Carla Demaria** - che prevede un significativo incremento della superficie a terra e la riorganizzazione dell'esposizione in acqua, alla luce dell'andamento positivo che già abbiamo riscontrato nelle domande di pre-adesione”.

I porti turistici, gli scenari

I giganti scelgono la Campania

I dati della scorsa estate confermano l'appeal della nostra fascia costiera

Antonino Pano

La costa campana il principale attrattore per la nautica del Mediterraneo. È il dato ufficiale supportato dalle statistiche di Federagenti, che vede i porti del Sud Italia, e in particolare modo della Campania, attirare il 50% del mercato dello yachting presente nel Mediterraneo. Un dato confermato da Renato Martucci, vice presidente dell'Associazione Nautica Regionale Campana e consigliere nazionale Ucin, al meeting su «I porti del Mediterraneo» organizzato alla 44esima edizione del Nauticsud, Salone internazionale della nautica che ha riaperto i riflettori su Napoli, quale madrina della nautica di dipartimento.

«Secondo le statistiche - spiega Renato Martucci, vice presidente Anrc - saranno 6.014 fra soli 5 anni i superyacht in navigazione e sempre più grandi. E per oltre il 70% questa flotta stazionerà in estate nel Mediterraneo e il 56% cercherà un approdo sicuro anche per l'inverno. Il 50% di questo mercato sceglie le coste campane. Sono dati reali che stiamo vivendo sulla nostra pelle ogni giorno. I porti della Campania questa estate erano strapieni di giganti del mare ed uguale era la riva delle nostre coste. Ciò dimostra che l'offerta di turismo marittimo della Campania è appetibile e noi abbiamo il dovere di investire in questo settore e continuare a migliorare i servizi, partendo dai posti barca e dai luoghi di approdo per il piccolo dipartimento e lo yachting di lusso, per il gommonone privato e per il tender che vuole sbarcare ospiti. Servizi che vanno dal posto barca, dalla accoglienza turistica a terra ai servizi di assistenza tecnica e rimessaggio».

Una filiera economica che rappresenta il tesoro della nostra regione e che non fa rimpiangere progetti portuali falliti, forse già partiti male

come Marina di Vigliena, ma che, contemporaneamente, apre l'orizzonte a iniziative imprenditoriali di spessore internazionale come quelli già avviati nel porto commerciale della città di Castellammare di Stabia, che può essere esempio per il futuro sviluppo del porto di Napoli. La città stabiese, infatti, è ormai diventata riferimento come città dei due porti, dal Marina di Stabia alla periferia della città, per unità fino a 60 metri, a Stabia Main Port quale approdo per superyacht al centro della città, per unità fino a 270 metri.

«Lo sviluppo della nautica da dipartimento nelle nuove forme che questo mercato sta assumendo - dice il presidente Pietro Spirito - costituisce tema di attenzione strategica per l'Autorità di sistema portuale. I porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, con le proprie specifiche caratteristiche possono essere infrastrutture di supporto per la crescita del settore. Siamo disponibili, in cooperazione con gli imprenditori del settore, a definire piani comuni di marketing finalizzati al consolidamento di una ripresa. Ci farebbe piacere che nella prossima edizione di Nauticsud, assieme alla Fiera d'Oltremare, si possano definire iniziative del Salone da svolgere anche in porto».

Lo sguardo, dunque, è rivolto al mare, ai luoghi di approdo e alle tipologie di unità da far ormeggiare, da approdi per le piccole unità da dipartimento come quelli di Nisida che vanno recuperati e regolamentati ai nuovi campi boe nelle aree marine protette, dai piccoli porti turistici agli approdi per lo yachting di lusso come Stabia Main Port e Marina Molo Luise.

E Spirito apre una possibilità anche sul Molo San Vincenzo, zona militare che per ora si sta cercando di rendere accessibile alla città per passeggiare, per iniziare a sognare una riconversione che possa rendere

l'approdo, tra qualche anno, accessibile a piccole navi da crociera e megayacht.

«Per la Mostra d'Oltremare i temi legati all'economia del mare sono sicuramente prioritari - dice Giuseppe Oliviero, consigliere delegato della Mostra d'Oltremare - a partire dallo sviluppo della cantieristica, piccola e media, e il rilancio del Salone Nautico di Napoli Nauticsud con la presenza di 400 barche in esposizione quest'anno ne è la dimostrazione più eclatante. Ma l'Ente Mostra si propone anche come luogo di promozione di un turismo marittimo più accessibile e prestigioso della nostra regione. Il confronto aperto nell'ambito del Salone nautico con istituzioni, associazioni e imprenditori deve essere un punto di partenza, per nuove strategie di sviluppo del sistema turistico regionale, partendo dall'ente fiera al mare e viceversa, senza mai dimenticare le ricchezze delle nostre coste e dell'entroterra».

Ed è infatti perseguendo questa visione che si spera in un appuntamento Nauticsud 2018 anche a mare, accolto favorevolmente come idea da molti operatori. Del resto già quest'anno, senza alcuna programmazione, come iniziativa dei singoli imprenditori, sono stati organizzati degli appuntamenti fuori fiera e post salone Nautico con prove a mare al Marina Molo Luise. Prove a mare che su prenotazione si potranno fare con alcuni modelli della flotta Aziutut e la nuova linea Lobster del cantiere Gagliotta, con prenotazione da fare direttamente con i cantieri nautici in questione.

«Il confronto tra operatori del settore, istituzioni, mondo universitario e centri di ricerca, associazioni e imprenditori è fondamentale per la crescita del territorio e il miglioramento del settore - commenta Vincenzo Nappo, consigliere del direttivo Anrc responsabile del settore formazione - per essere competitiva livello internazionale, abbiamo il dovere come aziende campane di metterci in gioco per puntare all'eccellenza del servizio e all'esclusività dei prodotti. Con il confronto e creando continue sinergie possiamo rendere Napoli e la Campania fiori all'occhiello della nautica in Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Arte, la "Cosmogonia Mediterranea" di Domenico Pellegrino accende il porticciolo di S.Erasmo

Il waterfront del porticciolo di Sant' Erasmo brilla di una nuova luce: è la Cosmogonia Mediterranea, l'installazione acquatica immaginata da Domenico Pellegrino per raccontare, come dice l'artista, una "Sicilia di luce, pronta ad accogliere chi va per mare", una vera e propria "visione sottosopra" del Mediterraneo. La Sicilia, collocata al centro di 24 opere galleggianti che si accendono ogni sera al tramonto nello specchio d'acqua del porticciolo: sono i Paesi del Mare Nostrum che, insieme alla sagoma della Trinacria, compongono la luminaria-pop concepita da Pellegrino per la Biennale Arcipelago Mediterraneo (BAM, progetto dell'Assessorato comunale alla Cultura). Tutte le opere della Cosmogonia sono dipinte a mano da Pellegrino con cromie differenti e riportano i decori folk della tradizione siciliana che richiama i carretti. Ieri pomeriggio, l'inaugurazione a Sant' Erasmo, presenti il sindaco Leoluca Orlando, l'assessore alla Cultura Andrea Cusumano, il presidente del Consiglio Comunale Salvatore Orlando e il presidente dell'Autorità Portuale **Vincenzo Cannatella**, che con l'artista Domenico Pellegrino hanno "acceso" la Cosmogonia.

"Pellegrino due anni fa aveva ideato la Santa Rosalia del Festino, ora le ha messo le ali e l'ha fatta volare sul mare attorno alla città - dice il sindaco Leoluca Orlando - E ha capito prima di tutti noi che il Mediterraneo unisce Paesi che sono realtà uniche, appunto tante isole di un unico arcipelago". L'installazione comprende le sagome dei 24 paesi del Mediterraneo, ritagliati a mo' di isole: al centro resta la Sicilia, che isola lo è sul serio. "L'Autorità portuale - ha commentato il suo presidente **Vincenzo Cannatella** - ha accettato con entusiasmo il lavoro di Domenico Pellegrino che è insieme simbolico e suggestivo, e affida alla Sicilia un ruolo fondamentale nel Mediterraneo. E riesce a valorizzare il waterfront della città e un porticciolo come quello di Sant' Erasmo". "E' un'installazione bellissima, che farà rinascere l'intera zona" dice il presidente del Consiglio Comunale, Salvatore Orlando. L'installazione rimarrà visibile fino al 12 marzo (giorno in cui si chiuderà la Biennale Arcipelago Mediterraneo) ed ogni sera dalle 18,30 in poi sarà illuminata. "Siamo a metà del percorso della Biennale - interviene l'assessore alla Cultura Andrea Cusumano - e questa installazione ambientale di Pellegrino riassume tutto il concetto da cui nasce BAM: tutti i Paesi del

Mediterraneo hanno singolarità e tradizioni, ma sono tutti parte di un unico arcipelago". La "Cosmogonia" si accenderà al tramonto. Sarà possibile ammirarla sino all'11 marzo.

Premuda, delisting sempre più vicino

Genova - Il cda di "Premuda S.p.A. ha esaminato ed approvato le modalità di effettuazione dell'impairment test degli asset aziendali ai fini della predisposizione del bilancio dell'esercizio 2016. «Le risultanze di tale verifica hanno evidenziato la necessità di apportare una significativa riduzione di valore alle unità navali possedute dalla controllata Four Handy Ltd e ad altre poste dell'attivo, con ciò determinando con chiarezza il verificarsi di una situazione ex art. 2447 C.C. per la controllante Premuda Spa», scrive la compagnia in una nota.

«Per operare con la massima tempestività richiesta dalla normativa citata e non attendere le tempistiche necessarie per la completa predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2016 è stata predisposta ed approvata una situazione patrimoniale e finanziaria di Premuda Spa al 30 dicembre 2016 che evidenzia un patrimonio netto negativo di 90,4 milioni di euro». L'assemblea degli azionisti sarà così convocata il 30 marzo e all'ordine del giorno ci sono due provvedimenti: il primo è «la proposta di azzeramento del capitale sociale per copertura perdite e ricostituzione del capitale sociale fino a massimi euro 50 milioni. La seconda è la proposta di emissione di strumenti finanziari partecipativi».

La ricostruzione del capitale sociale sarà offerta a Pillarstone (principale creditore del Gruppo avendo rilevato le posizioni creditorie dei tre istituti maggiormente esposti, Unicredit, Intesa e Carige) «o a società da questi indicata, nell'ambito di un accordo per la ristrutturazione dell'indebitamento. E' l'unica opportunità che possa oggi assicurare la continuità aziendale, scongiurando un diverso scenario di tipo liquidatorio/fallimentare». L'esecuzione dell'aumento di capitale così come proposto dal cda comporterebbe inevitabilmente l'azzeramento del valore delle azioni oggi in circolazione e, a seguito della ricostituzione in capo ad un unico soggetto, il delisting della società. Si evidenzia che di tale eventualità era già stata data informativa al mercato in precedenti comunicati.

«Effetto Venezia»... coi taxi d'acqua Ma il sogno per ora resta in alto mare

Grillotti (Livorno Libera) lancia la proposta. E incontra diversi scogli

-LIVORNO-

UN SERVIZIO di «taxi d'acqua» per collegare d'estate i moletti di Ardenza, Antignano e Quercianella per la gioia dei bagnanti livornesi. E perché no, anche dei turisti. L'idea è stata lanciata ieri in sesta commissione dai banchi delle opposizioni. A suggerire il «taxi d'acqua» è stato Giuseppe Grillotti di Livorno Libera. Il consigliere Grillotti ha lanciato l'idea di un servi-

LA VIA DEI FOSSI
Utizzabili per i collegamenti come nella città lagunare
«Ma è una realtà complessa»

zio tpi su barca lungo le vie d'acqua dei fossi medicei e lungo la costa sfruttando come punti di partenze e approdo i moletti esistenti. L'assessore, sulla proposta di istituire un servizio di battelli nei fossi non ha nascosto le sue perplessità. «L'unico esempio del genere è nella città di Venezia - ha detto -. Non so quanto sia fattibile da noi. È un'idea interessante, ma i fossi di Livorno sono una realtà complessa e comunque di competenza...» «Ma il «taxi d'acqua lungo il litorale - ha aggiunto - potrebbe essere fattibile



sfruttando il percorso lungo costa da moletto a moletto per collegare Ardenza, Antignano e Quercianella via mare in estate. Andrebbe valutato seriamente se un servizio del genere ha mercato o no: è fattibile. Si può fare un approfondimento».

ESTATE è anche sinonimo di movida sul litorale, dove i locali di intrattenimento per giovani restano aperti fino a tardi. «Per consentire ai ragazzi di divertirsi senza rischi - ha sottolineato la consigliera dei 5 Stelle Barbara Lenzi - sia re-

plicato il bus gratis fino anche al Club Calafuria». «Lo vorremmo replicare. Pensavamo anche ad un servizio taxi notturno per il Calafuria ed il The Cage a costo agevolato per i giovani» ha controrinfocato l'assessore Vecce. Sempre in chiave balneare il consigliere Nicola Meschini (5 Stelle) ha chiesto «per la prossima estate un servizio di trasporto specifico per i bagnanti che vanno sulle scogliere del Reclito». Ma l'assessore ha fatto capire che sarebbe impossibile. «Il traffico sostenuto che rallenta la circolazione lo impedirebbe. Poi qui ci passa già il servizio extraurbano».



Le ipotesi

Da moletto a moletto

Il taxi d'acqua lungo il litorale potrebbe sfruttare il percorso lungo costa da moletto a moletto per collegare Ardenza, Antignano e Quercianella



A misura di giovani

Tornerà il bus gratis fino al Club Calafuria. Allo studio anche un servizio taxi notturno per il Calafuria ed il The Cage a costo agevolato per i giovani

Porto di Pescara: entro marzo pronto progetto esecutivo per allungamento dei moli

(FERPRESS) – Pescara, 28 FEB – Lo stato dell'arte delle iniziative assunte dalla Regione Abruzzo per il recupero della qualità delle acque in vista dell'inizio della stagione balneare nella città di Pescara è stato illustrato a Pescara, in Regione, dal presidente della Giunta regionale, Luciano D'Alfonso, nel corso di un incontro al quale hanno preso parte anche il sindaco di Pescara, Marco Alessandrini, il vice sindaco Enzo Del Vecchio, l'assessore comunale Giacomo Cuzzi, l'assessore con delega alla Pesca, Dino Pepe, ed i rappresentanti delle associazioni di categoria di commercianti, industriali e balneari.

“Rispetto alla quota di dragaggio naturale che scaturirà dal taglio della diga foranea – ha esordito D'Alfonso – i relativi lavori, per un importo pari a 3,5 milioni di euro, sono stati affidati ad un raggruppamento di imprese individuato con gara d'appalto”.

“L'impresa aggiudicataria, – ha proseguito – avendo voluto attendere l'idoneità di tutti i pareri convergenti ed in particolare la convalida del parere del Comitato VIA, una volta acquisito questo, si è messa all'opera per redigere il progetto esecutivo”.

D'Alfonso ha anche spiegato che lo slittamento dei tempi deriva da una posizione di cautela da parte della Direzione marittima di Pescara che, prima di dare il via libera, intende salvaguardare sia la pulizia delle acque che la sicurezza degli operatori della pesca.

“Infatti, – ha rappresentato il Presidente – se è vero che il taglio della diga foranea produce una sorta di dragaggio naturale, dall'altro lato riduce anche una quota di sicurezza per gli operatori del mare soprattutto in caso di avverse condizioni meteo”.

“Ecco perchè il comandante Moretti – ha ribadito D'Alfonso – vuole essere certo che, in un lasso di tempo definito, si facciano quelle opere ulteriori di difesa dell'asta portuale fluviale all'incrocio tra il canale fluviale ed il mare, al largo, consistenti nell'allungamento dei due moli. Un intervento per il quale ci sono già risorse disponibili per un ammontare di 15 milioni di euro”.

Intanto, entro il mese marzo sarà pronto il progetto esecutivo e da quel momento le opere saranno immediatamente appaltabili. D'Alfonso ha anche precisato che “le opere in questione, che non sono nuove opere poichè riguardano la sicurezza, non saranno sottoponibili al vaglio del Comitato VIA nazionale ma solo a quello regionale”.

Porti: a DbA-Actual la scrittura delle "regole" per la gara di Aqaba

Commessa da oltre 500mila euro in Giordania



(ANSA) - VILLORBA (TREVISO), 27 FEB - Sarà il gruppo trevigiano DbA-Actual a redigere il capitolato per la gara di affidamento dei lavori del nuovo porto multifunzione di Aqaba, in Giordania. La commessa ha un valore di circa mezzo milione di euro.

"Progettare e scrivere le specifiche di gara per il nuovo porto di Aqaba, che sarà costruito in zona franca - ha detto il presidente di DbA, Francesco De Bettin - è un riconoscimento internazionale delle competenze del gruppo trevigiano. E' un onore per noi collaborare con il partner locale Associated Consulting Engineers - ha concluso - e avere la fiducia della Giordania".

LA SFIDA L'azienda di Villorba scrive le regole della gara per il nuovo scalo in Giordania

Bando per il porto: Dba sbarca a Aqaba

VILLORBA - (zan) Dba sbarca in Medio Oriente, nel porto di Aqaba, in Giordania: il gruppo di Villorba, infatti, si è aggiudicato la commessa per elaborare il bando per il nuovo scalo marittimo sul Mar Rosso. L'incarico, assegnato dall'autorità pubblica della Giordania ad Actual It, società del gruppo fondata dai fratelli De Bettin, in collaborazione con il partner locale Associated Consulting Engineers: consiste, in sostanza, nell'analisi dei processi portuali e nella stesura del capitolato di gara per nuova infrastruttura. Un team di una dozzina di esperti lavorerà al progetto per quattro mesi (i tempi previsti per la consegna). Compenso stabilito: mezzo milione di euro. Il valore dell'operazione, spiegano però dalla Dba Group, va oltre la mera entità monetaria: «Questo incarico - conferma il direttore commerciale Marco Politi -

apre una nuova direttrice nella penetrazione verso i mercati esteri di Dba: nostre aziende sono infatti presenti nei Balcani, nel Mar Nero e nel Mar Caspio, e ora in Medio Oriente». L'impresa trevigiana si afferma sempre più come uno tra i principali operatori internazionali nella digitalizzazione e nella gestione delle informazioni per la logistica e il movimento delle merci su gomma, ferro o, come in questo caso, nave. Aqaba ambisce ad diventare sempre più un punto strategico per i flussi di merci da e per il Medio Oriente. «Si aggiunge un nuovo nodo - rimarca Francesco De Bettin, presidente di Dba - alla nostra rete di porti in gestione nel Mediterraneo a Koper e a Ploce in Croazia, e a Livorno, Savona, Ancona, Venezia, Trieste in Italia, e ciò anche a servizio della nuova Via della Seta e di Suez».



LA COMMESSA

La Dba sarà impegnata a elaborare il bando per il nuovo porto di Aqaba in Giordania

Marocco, merci in crescita

Genova - Le merci movimentate nel corso del 2016 dalla totalità dei porti marocchini è stata pari a 121,1 milioni tonnellate, con un incremento dell'8,6% rispetto anno precedente.

L'Agence Nationale des Ports (ANP) ha spiegato che l'aumento è stato trainato dall'andamento del traffico nazionale (+9,7%).

L'export dell'automotive (+11,5%), dell'aerospaziale (+14,6%) e dell'elettronica (+6,7%) hanno girato tutti in positivo.

Lo scorso anno i porti gestiti dalla ANP hanno movimentato un traffico pari a 1,155 milioni di teu, segnando una crescita del 12,9%. Casablanca si conferma primo porto del Marocco.

Informazioni Marittime

Nel 2016 i porti marocchini sono cresciuti



L'anno scorso i porti marocchini hanno movimentato 121,1 milioni di tonnellate merce, crescendo dell'8,6 per cento. I dati sono dell'Agence Nationale des Ports (ANP) e non includono anche Tanger Med, che ha movimentato invece singolarmente 44,6 milioni di tonnellate, crescendo dell'8,7 per cento. I porti di ANP invece sono quelli di Casablanca, Jorf Lasfar, Agadir, Tanger Med, Al Hoceima, Nador.

I container sono cresciuti del 12,9 per cento a 1,15 milioni di teu. In particolare, Casablanca ne ha movimentati 950 mila (+11,4%), Agadir oltre 200 mila (+18,6 per cento).

I passeggeri movimentati sono stati 4,9 milioni, circa 400 mila in più del 2015. Di questi, i crocieristi sono stati 338 mila, in calo del 22,8 per cento.

Il cabotaggio è cresciuto del 17,6 per cento a 4,6 milioni di tonnellate.

Il traffico complessivo è stato trainato principalmente dalle importazioni, crescite del 9,3 per cento per un valore pari a circa 40 miliardi di euro, mentre le esportazioni sono cresciute del 2,1 per cento a 20,3 miliardi. Sotto quest'ultima voce, nel dettaglio: alimentari +25 per cento, beni di consumo +15,2 per cento, automotive +11,5 per cento, aerospaziale +14,6 per cento, elettronica +6,7 per cento, tessili e cuoio +6,7 per cento.