

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
28,29 e 30 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Punto franco..."(Corriere Marittimo)

Genova:

"...la trasformazione digitale..." (Il Secolo XIX)

"...Autonomia finanziaria..." (La Repubblica, Il Secolo XIX)

"...Nuove regole ai camalli..." (Il Secolo XIX)

"...Terzo valico..." (Ferpress)

"...Waterfront..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Maxi-Darsena..."(Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Nogarini inchiesta sul porto..."

(Corriere Fiorentino, La Repubblica, Il Messaggero)

"...Porto aperto..." (L'Informatore Navale)

Piombino:

"...Partenariato..." (La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Boom, la crescita va in porto..."(Il Tempo)

Salerno:

"...Green economy..." (Il sole 24 Ore)

Gioia Tauro:

"...Nuovo scanner, controllo su i container..." (Gazzetta del sud)

"...Sicilia Futura..." (Tempo stretto)

Messina

"...Accordo Comune Authority..."(Tempo Stretto)

"...Hub Milazzo..." (Gazzetta del Sud, Quotidiano di Sicilia)

"...Tremestieri, redatto progetto esecutivo..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Rilancio degli scali..."(TP24)

Focus:

- **Il sud fa il pieno di soldi pubblici**
(Il Secolo XIX, Mezzogiorno Economia, The Medi Telegraph)
- **Consiglio di Stato** (Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Avvisatore Marittimo



Porto vecchio e punto franco di Trieste, sviluppi futuri/ Propeller Club

TRIESTE– E' stato il senatore **Francesco Russo**, autore dell'emendamento alla legge di Stabilità del 2014 per la sdemanializzazione del Porto Vecchio di Trieste, ad aprire gli interventi ieri sera alla conviviale del Propeller Club, che aveva per tema proprio lo sviluppo dell'enorme area ai confini della città.

«Si tratta della più grande area di rigenerazione urbana del Mediterraneo, sulla quale va mantenuta una vocazione industriale legata al mare – ha detto il senatore Russo – ma vanno anche realizzati progetti come il nuovo terminal crociere, sedi per istituti di ricerca, magari con spin off che finora non sono state partorite come ci si attendeva, aree vivibili per i residenti, una parte di edilizia residenziale. Il Porto Vecchio, inoltre, deve essere un'attrattiva turistica. E per fare ciò serve una società pubblica di gestione, perché il Comune non fa questo di mestiere. Ad ogni modo, è necessaria un'idea generale complessiva, non va bene lo spezzatino».

D'accordo anche il **sindaco della città giuliana, Roberto Dipiazza**, che ha sottolineato come tutte le istituzioni stiano oggi correndo nella stessa direzione. *«Ci sono i grandi progetti legati ai 50 milioni del CIPE da parte del Ministero dei Beni culturali – ha ricordato il sindaco – e l'opportunità legata a Trieste città della cultura nel 2020. I tempi sono stretti ma, se tutto va bene, tra dieci anni il Porto Vecchio sarà fruibile anche se non completato. Dobbiamo far sentire protetto l'imprenditore che vuole investire a Trieste».*

Particolarmente entusiastico proprio l'intervento di un imprenditore presente tra i relatori dell'incontro, l'**amministratore delegato di Seleco** (che ha appena trasferito la sede in un'area del Punto Franco compresa all'interno del Porto Vecchio), **Aurelio Latella**: *«A Trieste si vive un contesto di energia, a mio giudizio oggi unico in Italia. Il quadro logistico e l'offerta culturale che non hanno uguali, Trieste è uno dei luoghi più attrattivi in Europa. Qui – ha spiegato Latella – abbiamo trovato proposte come sistema integrato regionale, con vantaggi per il pagamento differito dell'Iva che ci consente una sorta di autofinanziamento. Ma anche i collegamenti via mare con il Far East».*

Latella, esperto in marketing e comunicazione che si muove tra l'Italia e il Regno Unito, guida la prima azienda che ha voluto credere nelle novità rappresentate dal recente Decreto attuativo grazie al quale le competenze gestionali del Punto Franco di Trieste sono in capo all'Autorità di Sistema Portuale. Un'opportunità, secondo il manager, che rende appetibile l'intero territorio del Friuli Venezia Giulia.

In Porto Vecchio, al di fuori dell'area ancora gestita direttamente dall'Authority, dovrebbe insediarsi anche l'**ICGEB** (International Centre for Genetic Engineering and Biotechnology), organizzazione internazionale, intergovernativa, che opera nel campo della genetica molecolare e delle biotecnologie. Fondata nel 1987, opera come Centro autonomo nel Sistema Comune delle Nazioni Unite ed è sostenuta da oltre 60 Paesi.

«Abbiamo cercato di essere presenti sul territorio con scienziati di punta che discutono con i cittadini. Spostando la sede in Porto Vecchio si darà una vetrina permanente per l'ICGEB e ci sarà anche la possibilità di fare accordi con aziende private, perché finora non si è riusciti a trasformare la ricerca in economia come si voleva» ha raccontato il direttore generale dell'organizzazione, **Mauro Giacca**, sottolineando come il problema dell'Italia non sia tanto la fuga di cervelli, quanto l'incapacità di attrarre ricercatori stranieri.

A **Sandra Primiceri**, responsabile dello sviluppo dei Punti Franchi e dei nuovi insediamenti industriali per conto dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, è toccato l'interessante compito di spiegare le differenze tra le Zone economiche speciali (diffuse soprattutto nell'Italia meridionale) e le diverse opportunità e caratteristiche offerte dalle Free zones del territorio triestino.

- segue

Mario Sommariva, segretario generale della stessa Authority, ha invece posto l'accento sulla velocità con la quale le istituzioni triestine e regionali sono riuscite a mettere in pratica le indicazioni della legge di sdemanializzazione, annunciando novità importanti al di fuori del Porto Vecchio, ma ricordando come quest'ultimo sia un "progetto della città", nel quale l'Autorità di Sistema Portuale mantiene alcuni limitati ma importanti interessi.

*«Da questo incontro è emersa chiaramente una forte determinazione nel cogliere le opportunità che si presentano per Trieste. In qualità di **Propeller Club** – ha commentato alla fine della conferenza il presidente **Fabrizio Zerbini** – abbiamo sempre sollecitato ed auspicato questa unità d'intenti delle Istituzioni e della politica per lavorare a favore del Porto di Trieste e siamo quindi soddisfatti che si prosegua con questa sinergia già in essere negli ultimi anni.»*

Il Secolo XIX

Trasporti, la trasformazione digitale al centro del quarto Forum

GENOVA. Il settore dei trasporti, marittimi ma non solo, è uno dei più esposti ai rischi e alle opportunità derivanti dalla "digital transformation". La sostenibilità digitale delle aziende è oramai un requisito primario per chiunque voglia competere sul mercato globale: dallo spedizioniere all'armatore, dal produttore di beni al gestore di "big data", nessuno è esentato dall'obbligo di adeguarsi a questa rivoluzione. La quarta edizione del Forum "Shipping 82 Intermodal Transport", in programma il 20 novembre a Genova (Palazzo San Giorgio, dalle 8.30 alle 13.30) sarà dedicata proprio alle "Rotte digitali del trasporto".

Ad aprire i lavori, dopo l'introduzione del presidente della Regione Giovanni Toti, sarà Saverio Romeo, chief research officer della londinese Beecham Research, che presenterà in anteprima europea un report dal titolo "L'impatto dell'Internet delle cose (IoT) sulla gestione dei porti e della logistica". Alla prima tavola rotonda prenderanno parte, tra gli altri, Zeno D'Agostino (presidente di Assoport), Sara Armella (Armella 82 Associati) e primari rappresentanti di gruppi industriali e Agenzia delle dogane.

Paolo Guglielminetti (PwC) illustrerà poi alla platea lo studio "Connettere l'Europa: la digitalizzazione dei corridoi". Alle 10.50 il Forum si concentrerà sulla presentazione di progetti e di casi di successo, tra i quali il progetto di blockchain introdotto dal porto di Anversa. Alle prospettive della Piattaforma Logistica Nazionale (Pnl) sarà dedicato il terzo momento dei lavori, con interventi a cura di Dxc, Hub Telematica, Spediporto e Uirnet. Chiuderà il Forum una sessione dedicata ai problemi legati alla cybersecurity e ai rischi di attacchi hacker, con interventi di Giovanna Sissa (Università di Genova), Guardia costiera e Alessandro Morelli (gruppo Siat), introdotti da Crédit Agricole.

La partecipazione al Forum (i lavori saranno trasmessi in diretta streaming) è gratuita con obbligo di iscrizione sul sito www.themeditelegraph.it, dove è possibile scaricare l'agenda provvisoria dell'evento. Considerato il limitato numero di posti in platea, non saranno ammesse in sala persone non iscritte.

L'ECONOMIA

Porti liguri
la battaglia
dell'autonomia
si sposta a Roma

MASSIMO MINELLA

Si può pensare di utilizzare sul territorio ligure almeno una piccola, piccolissima parte di quanto i porti di Genova, Savona e La Spezia raccolgono ogni anno sotto forma di Iva per l'Erario? Nel 2016, secondo i dati forniti a Repubblica dall'Agenzia delle Dogane, dei 22 miliardi raccolti dallo

Stato italiano sotto forma di Iva per le merci in importazione, poco meno di 5 miliardi arrivano dai porti liguri di Genova, Savona e La Spezia, quasi un quarto del valore complessivo, una cifra sorprendente che arriva da un territorio che è meno del 2 per cento dell'intero Paese, ma che per quanto riguarda l'Iva sulle merci pesa per oltre il 20.

SEGUE A PAGINA IV

Caccia al tesoro dei porti liguri Nel 2016 raccolti 5 miliardi di Iva

I dati dell'Agenzia delle Dogane rafforzano la voglia di autonomia

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

NEL dettaglio, Genova ha un dato 2016 di 2 miliardi e 560 milioni, Savona di un miliardo e 80 milioni (e i due porti sono riuniti sotto l'unico capello dell'autorità del Mar Ligure Occidentale), La Spezia di 1 miliardo e 180 milioni. Totale, 4 miliardi e 820 milioni. E questo solo se si parla di Iva. Perché la "provvista" ligure arriva anche dalle accise (un altro miliardo) e infine dai dazi, di cui beneficia l'Unione Europea. Si arriva a oltre sei miliardi di euro l'anno. Di questa Iva incassata torna indietro ben poca cosa, qualche decina di milioni di euro, roba da prefisso telefonico. Si può allora pensare, per tornare all'interrogativo iniziale, di rimettere sulla strada che da Roma porta alla Liguria qualche punto percentuale di questo "tesoretto"? Succede in

Nord Europa, nei grandi porti che dettano legge a livello internazionale. Perché non provarci anche qui, così da sostenere direttamente le spese per la realizzazione delle grandi opere? Invece di attendere, spesso in eterno, i finanziamenti, si potrebbero utilizzare quei soldi per accendere mutui da onorare, anno dopo anno, con apposite rate, fino a estinguere il debito.

La questione dell'autonomia finanziaria, si sa, è antica e torna ciclicamente da più di vent'anni, dal giorno successivo alla fine del Consorzio Autonomo del Porto, cancellato per legge nel 1994. Da allora, dopo aver giubilato il vecchio Consorzio, ci si è accorti di quanto importante sia (stata) l'autonomia finanziaria o fiscale. Il Cap venne cancellato insieme a tutti gli altri enti pubblici che governano i porti italiani per l'enorme mole di debiti che erano stati accumulati. Per colpire

chi aveva amministrato (male) i soli di pubblici, si scelse di ripianare il debito, cancellando però anche enti che, per loro natura, rappresentavano una delle esperienze più innovative mai tentate dallo Stato italiano. In particolare il Cap di Genova, uno Stato nello Stato, nella cui assemblea erano presenti comuni e camere di commercio lombardo e piemontese, che al porto riconoscevano il loro tributo per il lavoro svolto, che non era prerogativa genovese o ligure, ma di tutto il Nord Ovest. Sono passati 114 anni dall'atto costitutivo del Cap, l'ente è stato cancellato e sostituito da una debolissima autorità portuale, preda della burocrazia, esasperante nella sua lentezza e nel divario crescente con il mercato e i privati a cui nel frattempo era stata affidata la gestione delle attività. E lo scorso anno è finita anche l'avventura delle autorità portuali, sostituite dalle au-

- segue

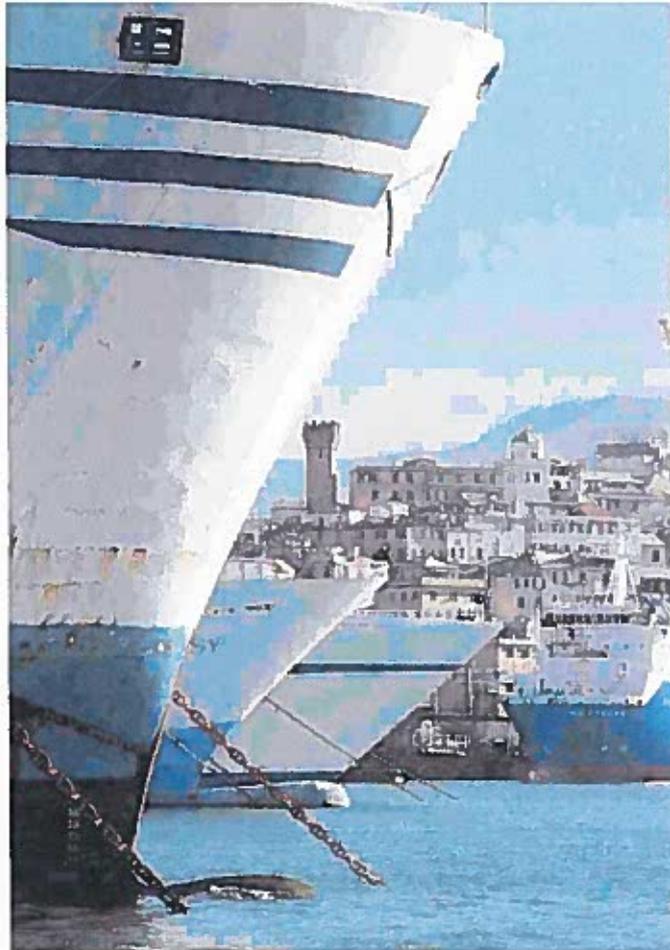
torità di sistema, ridotto nel numero, ma ancora quasi del tutto inestinti sul fronte dell'autonomia. Non a caso, il presidente di Genova e Savona, Paolo Signorini, ha rilanciato la necessità di trasformare gli enti in società per azioni, dando agli stessi maggiori ambiti di manovra e più poteri in ambito federalista. I referendum di Veneto e Lombardia di domenica scorsa hanno consentito di riaprire il dialogo, niente di meno, niente di più. Ma adesso come si può procedere? L'obiettivo della Regione, ente particolarmente sensibile al tema, è quello di aprire un confronto con il governo sulla materia dell'autonomia finanziaria e fiscale. La sede naturale di confronto è quella conferenza Stato-Regioni da cui sono passate già altri progetti riformisti. Resta da capire se anche una materia di questa natura può diventare materia di discussione e portare a soluzioni concrete.

CRONACA, TEME REGIONI/114

Un altro miliardo dalle accise, senza contare i dazi che vanno all'Unione Europea



PAOLO SIGNORINI



Il Secolo XIX

IL GOVERNATORE: «I NOSTRI SCALI ULTIMI PER CONTRIBUTI PUBBLICI. È ASSURDO»

Toti: «Chiedo l' autonomia i soldi dei porti restino qui»

Dopo l' Emilia, la Liguria pronta ad avviare la trattativa con il governo

GENOVA. Va caccia di una maggiore autonomia e, soprattutto, di più soldi per i suoi porti e anche per l' aeroporto Colombo. Sogna di poter gestire senza troppe interferenze le partite di turismo, ambiente e urbanistica (dove ha avuto i maggiori dispiaceri dal governo). Ma per farlo, Giovanni Toti ha deciso di seguire la strada della trattativa con il governo, di agganciare il tavolo aperto dall' Emilia Romagna e già acchiappato al volo dalla Lombardia. Così passerà da una proposta di autonomia prevista dall' articolo 116 della Costituzione da far approvare dal consiglio regionale.

I fondi pubblici destinati al settore portuale, recentemente, sono stati quasi sempre concessi alle banchine del Mezzogiorno. Il governo preferisce i porti del Sud a quelli liguri e dell' Adriatico?

«Le scelte vengono prese a Roma. Spesso per aiutare realtà in forte crisi, come Taranto, dove le difficoltà economiche sono evidenti e non riguardano solo il comparto marittimo. Detto questo, è chiaro che le cose devono cambiare».

In che modo?

«Il sistema portuale che comprende i tre porti liguri (Genova, Savona e La Spezia, ndr) è il primo in Italia per numero di merci e passeggeri mo vimentanti ogni anno. Il gettito che arriva da questi traffici, in buona parte, deve restare sul territorio».

Mette già in discussione la recente riforma del sistema portuale?

«Dico semplicemente una cosa: le Authority, così come sono, non riescono ad essere pienamente efficienti. Per questo motivo credo che questi enti debbano essere trasformati in società per azioni controllate dal pubblico con maggiori poteri da concedere alle Regioni. Su questo argomento presto discuterò con il ministro Delrio».

La Regione Liguria vuole il pieno controllo sulle entrate che arrivano dall' Authority di Genova

- segue

-Savona e dal porto della Spezia?

«Chiediamo quello che ci spetta. Gli investimenti del governo devono essere proporzionali ai benefici che uno scalo dà all' economia del Paese. Il primo sistema portuale italiano è quello ligure e non può stare in fondo alla classifica dei contributi pubblici distribuiti da Roma. Tantomeno dietro scali che in dieci anni movimentano quello che noi facciamo in pochi mesi».

Seguirà la strada di Emilia Romagna e Lombardia per aprire una trattativa sugli articoli 116 e 117 della Costituzione per ottenere maggiori entrate finanziarie?

«Ho registrato un' apertura del ministro Delrio sulla regionalizzazione di porti e aeroporti. A questo punto penso che si possa aprire seriamente una trattativa. Il nostro sistema portuale porta nelle casse dello Stato circa 6 miliardi di euro, tra Iva e accise. Se il 10 o il 12 per cento di questa cifra restasse sul territorio, la Liguria, che per il momento subisce disagi che non sono ripagati, potrebbe finalmente svoltare».

Parla di autonomia solo per porti e aeroporto oppure pensa ad una proposta più ampia?

«Nei prossimi giorni partirà un gruppo di lavoro tecnico che vorrei bipartisan, d' altro canto il presidente dell' Emilia è il Pd Bonaccini e in Liguria i Cinquestelle hanno firmato una proposta di referendum sul modello di quello Lombardo. Quanto ai temi su cui trattare la maggiore autonomia penso anche al turismo e a tutta la parte urbanistica e ambientale».

Si sta già muovendo qualcosa sul fronte degli investimenti per nuove infrastrutture che servono al territorio?

«Un primo passo è già stato fatto. Delrio ha riconosciuto l' importanza della nuova diga del porto di Genova impegnandosi pubblicamente a finanziare l' opera».

Delrio sarà ancora ministro quando inizieranno i lavori per la realizzazione della diga? Non c' è il rischio di un ulteriore ritardo?

«Il governo ha garantito che metterà i fondi per la progettazione dell' opera. Genova ha bisogno della diga. E se una parte della ricchezza prodotta dal porto restasse sul territorio, l' opera verrebbe realizzata senza interventi da Roma».

ALESSANDRA COSTANTE

Il Secolo XIX

Culmv, l' Authority detta nuove regole ai camalli

«Tracciatura» a inizio e fine turno per i lavoratori. Previste penali per i portuali "indisciplinati"

GENOVA. L' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona è pronta a rinnovare l' autorizzazione alla Culmv che permetterà ai camalli di operare in banchina fino al 2019. I vertici di Palazzo San Giorgio hanno però previsto una serie di nuove regole alle quali dovranno sottostare i portuali genovesi, pena la «revoca dell' autorizzazione» ad operare in banchina.

Le indicazioni sono state messe nero su bianco in una delibera che sarà presentata, martedì prossimo, all' interno della commissione consultiva del porto e successivamente portata sul tavolo del board di Palazzo San Giorgio per l' approvazione.

Il documento, in possesso del Secolo XIX/The MediTelegraph, recita che la Compagnia Unica dovrà presentare «entro tre mesi dalla data della presente delibera», pena l' avvio di un procedimento di «revoca dell' autorizzazione» un piano «pluriennale di sviluppo ed efficientamento». Nel testo, che porta la firma del presidente del porto Paolo Emilio Signorini e del segretario generale Marco Sanguineri, viene chiesto alla Compagnia un «ulteriore contenimento dei costi di struttura», «l' incremento della produttività e le relative modalità di remunerazione» e «il conseguimento degli equilibri di bilancio con la definizione dei necessari correttivi rispetto alle attuali tendenze».

La delibera contiene anche importanti novità che interesseranno il lavoro in banchina dei camalli, il cui organico è di 930 unità. Secondo quanto scrive l' Authority, la Culmv dovrà comunicare «al l' impresa utilizzatrice: nome, cognome e numero di matricola di ciascun lavoratore avviato». I lavoratori, secondo quanto disposto da Palazzo San Giorgio, dovranno poi «osservare le regole di tracciatura (quali ad esempio firma, timbratura, lettura badge) di entrata ed uscita dal posto di lavoro», mentre le pause dovranno essere «uniformate a quelle del personale del terminal». Stando alle nuove direttive, i soci della Culmv che non rispetteranno le disposizioni saranno soggetti a «una penale compresa fra un minimo del 10% ed un massimo del 25% della tariffa per turno/uomo» che la Compagnia Unica dovrà addebitare al «singolo socio responsabile dell' infrazione» e nel contempo informare «su base bimestrale» l' Authority. Una parte della delibera riguarda anche i terminalisti del porto che impiegano i camalli in banchina. Gli operatori, infatti, saranno obbligati a «versare i corrispettivi dovuti entro 15 giorni dalla data della fattura».

I camalli genovesi, in caso di ritardo del pagamento oltre il termine di 60 giorni da parte del terminalista, saranno autorizzati «a respingere le richieste di avviamento di manodopera da parte dell' impresa utilizzatrice inadempiente».

www.themeditelegraph.it

PORTO DI GENOVA. DOMANI IL RINNOVO AI CAMALLI

«Lavoro portuale Authority e terminalisti facciano la loro parte»

Benvenuti (Culmv): «Pronti a dare un piano pluriennale solo con previsioni di impiego»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «I camalli sono pronti a mettersi in gioco. Ma anche terminalisti e Authority devono fare la loro parte». Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, è sicuro che domani il board di Palazzo San Giorgio approverà la proroga di due anni che consentirà alla Culmv di operare nel porto di Genova almeno sino al 2019, nonostante la presenza di una nuova delibera redatta dall'Authority di Genova-Savonache che inserisce nuove regole alle quali dovranno sottostare i portuali genovesi. «In parte si tratta di norme che già esistono da tempo - aggiunge Benvenuti - mentre altre sono del tutto nuove». «Non ci siamo mai sottratti a nostri obblighi - prosegue - ma allo stesso tempo devono esserci dati e mezzi per poter operare serenamente senza sentirsi ogni giorno chiamati in causa».

Il documento, in possesso del Secolo XIX/The MediTelegraph, recita che la Compagnia Unica dovrà presentare «entro tre mesi dalla data della presente delibera», pena l'avvio di un procedimento di



LA PROPOSTA

Occorre convocare un tavolo con lavoratori, Palazzo San Giorgio e operatori sul tema

ANTONIO BENVENUTI
console della Compagnia Unica

«revoca dell'autorizzazione» un piano «pluriennale di sviluppo ed efficientamento». Secondo il console della Culmv «è corretto che la Compagnia programmi la propria attività, ma questa operazione non potrà mai essere fatta se Authority e terminalisti non forniranno una previsione di quello che potrà essere l'utilizzo dei soci della Culmv da qui ai prossimi mesi». «Abbiamo

già ridotto notevolmente i costi della Compagnia - sottolinea Benvenuti - e ci viene chiesto di ridurli ancora. Sono d'accordo, ma anche i terminalisti devono pagare per tempo e senza ritardi la nostra prestazione di manodopera».

La delibera che approderà domani sul tavolo della commissione consultiva del porto e successivamente dovrà essere approvata dal board di Palazzo San Giorgio, contiene anche indicazioni che interessano il lavoro in banchina dei camalli, il cui organico è di 930 unità. Secondo quanto scrive l'Authority, la Culmv dovrà comunicare «all'impresa utilizzatrice: nome, cognome e numero di matricola di ciascun lavoratore avviato» ed i soci della Culmv che non rispetteranno le disposizioni saranno soggetti a «una penale». «I controlli sono sempre stati fatti ed è corretto che proseguano - spiega il console - ma è giusto che a verificare eventuali irregolarità siano anche commissari della Culmv con specifici compiti di vigilanza e non solo i terminalisti». «Propongo la creazione di un tavolo tra camalli, operatori Authority per agevolare il lavoro di tutti i soggetti che operano in banchina».

Liguria: Toti su Terzo Valico, in queste gallerie stiamo costruendo il futuro della regione e la crescita del paese

(FERPRESS) – Genova, 27 OTT – “In queste gallerie corre il futuro e la crescita del Paese: il Terzo Valico non è una chimera, basta venire qui e capire che è una realtà vera fatta di cemento, di ferro e di persone che ci stanno lavorando. Un cantiere al passo con gli obiettivi che ci siamo dati e tutto ciò non è scontato. Qui stiamo procedendo verso il futuro della regione e d’Italia, perché questo è uno dei corridoi strategici del nostro paese”.

Lo ha detto – secondo quanto si apprende da una nota – il Presidente di Regione Liguria Giovanni Toti intervenendo oggi al sopralluogo nei cantieri genovesi del Terzo Valico Ferroviario alla presenza, tra gli altri, dell’assessore regionale alle Infrastrutture, Giacomo Giampedrone, del Sindaco di Genova, Marco Bucci della Commissaria straordinaria del Governo per il Terzo Valico, Iolanda Romano e dei vertici di RFI e di COCIV.

“Il Terzo Valico rappresenta il moto vero verso lo sviluppo, non solo della Liguria, ma anche delle altre regioni – ha detto Toti – Se non va avanti il Nord Ovest, non va avanti il Paese. Oggi nessuno mette più in discussione quest’opera, tutti ci rendiamo conto dell’importanza di questa infrastruttura, ed essere qui insieme lo dimostra. Quest’opera sta progredendo giorno dopo giorno e le decisioni che oggi tutto il mondo economico della Liguria prende devono tenere conto che il Terzo Valico c’è e sta crescendo. In questo modo i Gruppi armatoriali potranno decidere di portare i container nei nostri porti e le aziende programmare di installarsi qui, perché Genova disterà solo 50 minuti dal capoluogo della Lombardia, rendendo più conveniente il Sistema portuale ligure per le merci che comunque sono in crescita e questa galleria è il migliore simbolo della Liguria”.

“Il Terzo Valico che è il cantiere più impegnativo aperto oggi in Italia, vuol dire anche lavoro per le maestranze locali – ha aggiunto Toti – vuol dire incremento del valore immobiliare delle case e sviluppo del sistema portuale ligure. Inoltre a questa infrastruttura si deve aggiungere la Gronda Autostradale, un’altra opera molto sofisticata che è entrata in fase di progettazione e in più la nuova stazione aeroportuale di Genova per rendere il capoluogo ligure una piattaforma logistica di avanguardia in Europa”.

IL NUOVO DISEGNO DEL FRONTE MARE DI LEVANTE

Waterfront, Piano dona il suo progetto

Domani l'atto formale con Comune, Regione e **Autorità portuale**

DOMANI alle 13 a Palazzo Tursi. L'appuntamento è già stato confermato per la presentazione del waterfront di Levante e la firma della donazione del nuovo progetto di Renzo Piano.

Il nuovo disegno del fronte mare di Levante che l'architetto Renzo Piano consegnerà a Comune, Regione e **Autorità Portuale** prevederà residenze drasticamente ridotte rispetto a quelle che erano previste nel Blueprint, spazi per le Riparazioni navali, un albergo, la passeggiata pedonale che



L'architetto Renzo Piano

dovrebbe collegare la Lanterna a Capolungo, la base per la nautica da diporto, il Palasport e gli spazi per la Fiera. A

meno di altre sorprese, le novità più significative dovrebbero essere l'abbandono definitivo dell'ipotesi di riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi, e la riduzione degli edifici residenziali.

Una volta che il disegno complessivo del nuovo fronte mare sarà pronto, si dovrà definire lo strumento di pianificazione urbanistica dopo di che si procederà con gare per la realizzazione dei vari interventi, in project financing quando possibile.

BY NC ND AL CLIN DIRITTI RISERVATI

Corsini: maxi-Darsena niente tagli e più sprint «Ci riusciremo così»

Il presidente dell'Authority insiste sul patto con Regione e Fs «Le nuove normative ci aiutano a ottimizzare tempi e costi»

► LIVORNO

All'origine il progetto della maxi-Darsena prevedeva «900 metri di banchina a nord con fondali a meno 16 metri (elevabili fino a meno 20) più 550 metri di banchina a ovest con profondità di 13 metri e una superficie del terminal contenitori di 52 ettari, un nuovo impianto ferroviario elettrificato per treni blocco sino a 750 metri instradato direttamente sulla linea tirrenica e una nuova viabilità di accesso al terminal direttamente collegata alla FI-Pi-Li». E ora? «1200 metri di banchina con profondità di 16 metri (elevabile fino a 20), una superficie del terminal contenitori di 52 ettari, oltre al potenziamento dell'esistente impianto ferroviario elettrificato per treni blocco sino a 750 metri instradato direttamente sulla linea tirrenica e una nuova viabilità di accesso collegata all'esistente viabilità portuale».

«NON È "LIGHT"». Il presidente della nuova Authority Livorno-Piombino, Stefano Corsini, parte da qui per smentire che abbia fondamento parlare di "Darsena light", dicendo che è un termine «addirittura fuorviante» perché sembra «dare la percezione che si sia rinunciato a qualcosa quando invece si sono ottenuti i medesimi risultati operativi ottimizzando in primo luogo i tempi e poi i costi a carico della collettività». L'intervento arriva dopo il confronto in Fortezza a un anno dalla conclusione del dibattito pubblico sul Prg portuale.

«Le opere di protezione previste - afferma - comprendono il tracciato della nuova diga Nord fino al limite del bacino del terminal autostrade del mare, le dighe provvisorie tra diga nord e sporgente petroli a costituire la seconda imboccatura, le nuove dighe esterne a costituire la prima imboccatura».

FATTORE TEMPO. «Il tempo non è un fattore irrilevante», dice Corsini: il completamento del Terzo Valico «così importante per i porti liguri», è previsto nel 2022, mentre il Gottardo sarà pienamente operativo nel 2020. C'è da tenerlo presente per non esser pronti solo a tempo scaduto.

PIÙ SPRINT, ECCO COME. È per questo che il numero uno di Palazzo Rosciano mette in fila alcuni fattori che consentono una accelerazione. Il primo: due decreti (172 e 173) del luglio 2016 consentono «una diversa articolazione delle fasi di attuazione del Prg portuale vigente» e, «attraverso una diversa gestione dei sedimenti marini con modalità finora non consentite», permettono «una significativa contrazione dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere, nel rispetto dei requisiti, sia funzionali che prestazionali, dell'infrastruttura così come declinati nel progetto del 2015». Il secondo: il nuovo codice dei contratti pubblici («con il relativo correttivo del maggio 2017») dà «altre opportunità per ottimizzare tempi e costi», a cominciare dal fatto che dall'iniziale 30% «è stato portato al 49% del costo complessivo dell'investimento» il li-

mite al contributo pubblico all'interno dei contratti di partenariato pubblico privato e di concessione di lavori. Il terzo: l'appartenenza delle opere ai settori speciali «implica la possibilità di utilizzare l'appalto integrato di progettazione esecutiva e costruzione, modalità che genera ulteriori risparmi di tempo».

È sulla base di tutto questo che «si è potuto ridurre il cronoprogramma di realizzazione della prima fase della Darsena Europa dai circa 9 anni previsti nel progetto 2015 con termine 2026, a un totale in prospettiva di 5 anni con termine circa al 2022».

NOVITÀ NEI DRAGAGGI. Dietro questo cambiamento c'è anche un fatto: nel gennaio dello scorso anno era indispensabile «l'esatto bilanciamento dei volumi dei sedimenti di escavo da riutilizzare per la costruzione delle nuove piattaforme», visto che non era possibile metterli in mare: c'erano «specifiche disposizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e quindi non avrebbe in alcun modo potuto essere ignorato». Stante la normativa di allora, quel progetto «non avrebbe potuto essere dimensionato diversamente, a meno di rinunciare a realizzare il Prg e con esso la stessa Darsena Europa». Corsini rivendica alla «visione coraggiosa della Regione e dell'Authority portuale» questo nuovo percorso. E insiste a vedere come decisivo «il costante impegno (anche finanziario) della Regione» senza il quale «non si potrebbe ancor oggi neanche immaginare, la

Darsena Europa e neanche la Piattaforma Europa, la cui realizzazione implica un coordinamento interistituzionale con il Ministero e Rfi che non potrebbe altrimenti essere garantito».

Authority comunque ammette che a raffreddare l'interesse degli investitori era il fatto che la realizzazione della prima fase della Darsena in un'unica soluzione «richiedeva di separare l'esecuzione delle opere pubbliche di protezione da quella del terminal in project financing con il rischio di interferenze operative e di incertezza dei tempi di realizzazione».

A ciò si aggiunge che qualcosa è cambiato nell'infrastrutturazione ferroviaria: nel dicembre scorso è stata messa in funzione la stazione merci di Livorno Darsena, è stato inaugurato il Gottardo, si è arrivati all'intesa tra Regione, Authority e Rfi (gruppo Fs) su corridoio scavalco ferroviario, interporto Vespucci, collegamento con la Collesalveti-Vada e ampliamento delle gallerie della Prato-Bologna.

PARLA BUGLI (REGIONE). Corsini non manca di citare le dichiarazioni dell'assessore regionale Vittorio Bugli sulla Piattaforma Europa: «Voglio sottolineare che la Regione ha investito nei porti di Livorno e Piombino 600 milioni di euro, con una decisione che non ha uguali in Italia. Con il presidente Corsini abbiamo deciso il cambio di passo sul progetto, chiedendo certezze sui tempi di realizzazione degli interventi previsti a Livorno. C'è con l'Authority una completa convergenza di vedute e la volontà di procedere a braccetto, non solo a Livorno».

Porto 2000 a tre mesi dalla gara

LIVORNO - Crociere e traghetti, traffici strategici per il porto labronico e per l'intero "sistema" presieduto da Stefano Corsini. E allora proviamo a dare un'occhiata al futuro. Il layout che vedete qui sopra è stato presentato nei giorni scorsi in Fortezza Vecchia da Claudio Vanni, dirigente dell'AdSP del Tirreno settentrionale, nel corso del "dibattito pubblico" sui temi della nuova area passeggeri del porto labronico. Non prendiamolo come definitivo: lo stesso dottor Vanni ha ricordato che si tratta di un assetto "ideale", passibile di cambiamenti e di maturazioni anche sulla base della collaborazione con il Comune, che a sua volta ha molte cose da dire sull'assetto del waterfront.

Come noto, la gara per la gestione della nuova area passeggeri della Porto 2000 è stata vinta dall'ATI capitanata dal gruppo dell'armatore Vincenzo Onorato. Più precisamente con 99,58 punti su 100 ha vinto l'As

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

Porto 2000 a tre mesi dalla gara

sociazione Temporanea d'Imprese composta da Simergesti, Moby, Linea Marinvest Msc, offrendo 10 milioni e 741 mila euro, accompagnati da un piano d'investimenti per un totale di 91 milioni di euro. Secondo Massimo Provinciali, che ha guidato la commissione di gara, l'offerta è particolarmente valida sul piano tecnico, con un progetto che è all'altezza dei migliori in campo nel Mediterraneo. Purtroppo vanno alle lunghe, per la solita burocrazia all'italiana, i controlli di legge sull'antimafia e l'anticorruzione. Siamo a tre mesi dalla conclusione della gara...

E' stato più volte ricordato che la gara della Porto 2000 riguarda la gestione e non la proprietà immobiliare. Se non cambierà qualcosa comunque, l'ATI vincitrice ha presentato un progetto, largamente corrispondente al disegno che riportiamo sopra, che

modificherà in modo fondamentale nel corso degli anni tutto l'assetto dell'area: e riguarderà anche l'uso del vecchio silos Matarrese, la Fortezza Vecchia da far di nuovo circondare dall'acqua con un apposito canale, i collegamenti stradali e ferroviari con la grande viabilità, la valorizzazione del waterfront che coinvolge anche il quartiere Venezia. Tempi lunghi, è stato detto: e lo abbiamo recentemente ribadito. L'importante è che mentre ci si gingilla con i dibattiti pubblici, a palazzo Rosciano si stia lavorando davvero per dare almeno un primo via di partenza ai fatti concreti. Tra i quali anche il cambio di management della Porto 2000, a partire dalla presidenza. Corsini ha detto più volte di essere un pragmatico, Vanni lo è altrettanto. Si aspettano notizie.

SECONDO IL PRESIDENTE NAZIONALE DI ASSITERMINAL LUCA BECCE

Genova e Livorno: complementari

Le dichiarazioni del manager di TDT sul canale Youtube del "sistema portuale" labronico

LIVORNO - Livorno e Genova? Sono complementari e su questo assetto occorre lavorare. La Darsena (segue a pagina 10)



Luca Becce

Genova e Livorno: complementari

sena Europa? Se il progetto è stato salvato e finanziato dal Governo è perché si va ad investire su un porto sul quale si sono già curate le interconnessioni. Partono da qui le riflessioni che il presidente di Assiterminal e amministratore delegato di TDT, Luca Becce, ha consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale in una lunga intervista pubblicata sul canale Youtube dell'Authority. "Livorno è favorita rispetto a Genova - ha detto Becce - con riferimento alle connessioni che vanno dal mercato di riferimento, ovvero la Toscana, sino alle direttrici di collegamento con le macro-aree dell'Italia e dell'Europa nord-orientale. Genova, invece, è favorita nelle connessioni con l'area nord-occidentale, e lo sarà ancora di più in futuro non appena verranno completate opere infrastrutturali importanti come il Terzo Valico".

Per l'amministratore delegato del TDT, lo scalo labronico e il porto della Lanterna sono, insomma, "due porti che non si fanno concorrenza tra di loro, essendo deputati a servire aree differenti. Su questa complementarità sarebbe utile lavorare".

Becce crede fortemente negli effetti positivi della riforma della 84/94, si è soffermato a lungo sulle potenzialità del porto della Città dei Quattro Mori: "Il Piano Nazionale della Logistica e della Portualità ha detto chiaramente una cosa: il problema principale dei porti italiani non è la mancanza dell'offerta infrastrutturale: non ci sono poche banchine, quello che manca sono le connessioni. Il gap che abbiamo con i porti del Nord Europa è principalmente dovuto a questo: siamo ancora deficitari nella capacità di inoltro della merce a destinazione".

E la Piattaforma Europa? "Per Livorno è un progetto fondamentale, perché si va a realizzare un'area

sostitutiva rispetto a quella oggi dedicata ai contenitori". La posta in gioco è alta: "Livorno - ha dichiarato Becce - che è da sempre il porto del continente americano, non ha connessioni con il Far East. Occorre quindi accelerare in modo radicale lo spostamento a mare della piattaforma contenitori, come peraltro sta facendo il presidente Corsini".

Becce è convinto di una cosa: "Se il progetto è stato salvato dal Governo è perché Livorno ha già lavorato da tempo, e prima di altri, sulle interconnessioni e sulla capacità di inoltro della merce verso i mercati di destinazione. Noi oggi abbiamo l'unico porto in Italia ad avere la connessione diretta della ferrovia con la rete nazionale".

Non a caso, "i volumi di merce del Terminal Darsena Toscana inoltrati via ferrovia sono cresciuti in modo esponenziale in questi mesi, arrivando a rappresentare oggi il 20% del totale della merce complessivamente movimentata. Genova non arriva al 10%".

Becce è pronto a scommettere: "la Piattaforma Europa non sarà una semplice cattedrale nel deserto, ma grazie ad essa Livorno potrà non soltanto rafforzare i nostri servizi regolari da e per l'America, ma tornare a sviluppare una capacità commerciale di relazione con il Far East".

Nogarin e l'inchiesta sul porto «Grillo? Non dovevo avvertirlo»

Livorno, il sindaco si difende. Le opposizioni: nel M5S due pesi e due misure



● L'ex assessore Gianni Lemmetti (nella foto) e il sindaco Filippo Nogarin sono al centro di un'indagine sulla Spil, la Società Porto Industriale, partecipata al 64% dal Comune

LIVORNO «Non ho ricevuto alcun avviso di garanzia e per questo non devo certamente avvertire Beppe Grillo». Il sindaco di Livorno Filippo Nogarin (M5S) non è minimamente preoccupato per la vicenda Spil (la Società Porto Industriale, partecipata al 64% dal Comune) che lo vede indagato per turbativa d'asta insieme all'ex assessore al bilancio, Gianni Lemmetti, oggi a Roma nella giunta guidata da Virginia Raggi. Sebbene i due continuano a negare di aver mai ricevuto un avviso di garanzia, ad entrambi giovedì sera è stato recapitato un atto di proroga delle indagini fino al 28 marzo prossimo.

L'indagine nei confronti di Nogarin e Lemmetti sarebbe partita a seguito di un esposto sulla nomina dell'advisor legale che avrebbe dovuto portare l'azienda al concordato preventivo in continuità, strada poi abbandonata dal Cda che ha preferito optare per la ristrutturazione del debito. La gara, vinta dall'avvocato genovese Luca Lanzalone (che un anno fa aveva già gestito il caso Aamps) era stata poi annullata e l'incarico mai affidato.

Il sindaco di Livorno Filippo Nogarin ieri mattina a Campi Bisenzio dove ha partecipato a un incontro sui Rifiuti Zero: «A Livorno abbiamo fatto un lavoro incredibile» ha detto



«Non faccio parte del consiglio di amministrazione e chiunque può aver fatto un esposto nei miei confronti» si difende il sindaco di Livorno. Ma essendo sotto indagine non doveva avvertire i vertici del Movimento come prevede il codice etico? «Non ci penso nemmeno, io non ho avuto alcun ruolo nella vicenda», replica.

Stessa posizione dell'assessore al bilancio della giunta Raggi, Lemmetti, che si è limitato ad uno scarso post su

Facebook per informare i cittadini della vicenda: «Non sono al corrente dei contenuti dell'inchiesta ma sono a disposizione degli inquirenti per qualunque chiarimento e ho piena fiducia nel loro operato».

Il «giorno dopo» del sindaco Nogarin comunque è filato liscio, senza alcun cambio di programma: in mattinata un incontro a Campi Bisenzio sui Rifiuti Zero («A Livorno abbiamo fatto un lavoro incredibile, sanando Aamps e por-

tando un'intera città a fare la raccolta differenziata», ha detto nel suo intervento) e il pomeriggio un po' di riposo dopo l'incidento in moto di due settimane fa («Mi fa ancora male il piede, penso solo a questo», risponde a chi gli chiede dell'indagine).

Il primo cittadino è assediato (anche) dalle opposizioni che lo convocheranno presto per riferire in consiglio comunale. «Come al solito il Movimento 5 Stelle utilizza due pesi e due misure — attacca il capogruppo Pd, Pietro Caruso — sono garantisti con gli amici e giustizialisti con i nemici. Noi siamo garantisti sempre ma la vicenda di Spil è poco chiara, vogliamo capirne di più e per questo chiameremo il sindaco a riferire».

Anche l'ex grillino Marco Vallani (Livorno per Tutti) se la prende con il primo cittadino e annuncia una mozione per chiederne le dimissioni: «Ogni quarto d'ora ne succede una al sindaco, se continua così rischiamo che i magistrati lo vengano a prendere direttamente in Comune».

Giuliano Salvini

© RACCOLTORE / GEMINATA

SINDACO E ASSESSORE (ORA A ROMA) DI M5S

Livorno, turbativa d'asta in una gara Nogarin e Lemmetti indagati

LIVORNO Il sindaco M5S di Livorno, Filippo Nogarin, è indagato per turbativa d'asta in una gara indetta dalla Società del porto industriale di Livorno. Con lui anche Gianni Lemmetti, ex assessore al Bilancio di Nogarin passato ora a ricoprire la stessa carica nella giunta di Virginia Raggi a Roma. È stato lo stesso Nogarin ad annunciare la notizia che lo riguarda, specificando di aver saputo dell'indagine soltanto giovedì sera. E anche Lemmetti ha dichiarato di non avere mai ricevuto avvisi di garanzia. L'annuncio dei due grillini è in linea con i requisiti di trasparenza richiesti dal codice etico M5S. Proprio dal mancato avviso al vertice Cinquestelle della sua iscrizione al registro degli indagati parte il provvedimento di sospensione del sindaco di Parma Federico Pizzarotti.

LIVORNO

Nogarin su Facebook
"Sono indagato"
per il sindaco
seconda inchiesta

.....
Indagini su una
società controllata

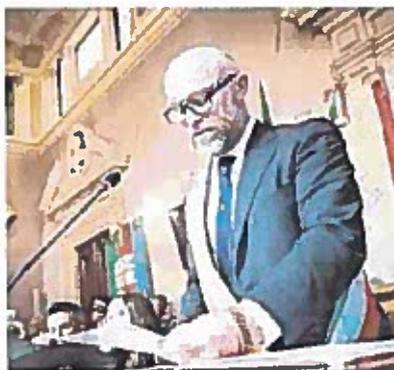
SERVIZIO A PAGINA IX

Livorno, Nogarin indagato per turbativa d'asta

ERNESTO FERRARA

UN'ALTRA tegola sul sindaco 5 Stelle di Livorno Filippo Nogarin. Dopo l'indagine per bancarotta fraudolenta, abuso d'ufficio e falso in bilancio nel caso dell'azienda dei rifiuti Aamps ora la Procura di Livorno lo indaga indagando per turbativa d'asta. È lui stesso a renderlo noto ieri sera su Facebook: «Mi è stato recapitato a casa un atto con cui il pm ha chiesto la proroga di 6 mesi per le indagini su quanto avvenuto il 27 febbraio del 2017. Indagini di cui non ero a conoscenza ma che, da quanto si legge, sono state prorogate fino al 28 marzo 2018» scrive il sindaco. E per i grillini scoppia un altro terremoto.

A quanto pare la nuova indagine a carico di Nogarin sarebbe collegata alla vicenda Spil, la società della logistica portuale controllata dal Comune di Livorno che oggi naviga in un mare di debiti, oltre 30 milioni, con un'istanza di fallimento appena presentata da una multinazionale canadese. In particolare l'indagine si concentrerebbe sul bando di gara per la ricerca dell'advisor legale che dove-



va portare la società verso il concordato preventivo in continuità, strada poi abbandonata per puntare sulla ristrutturazione del debito. Ipotizza Nogarin: «Da quanto ho ricostruito si potrebbe trattare della gara indetta a inizio anno del Cda di Spil, partecipata al 61,4% dal Comune di Livorno, per l'individuazione di un advisor legale, che seguisse la procedu-

re per la richiesta di concordato preventivo. Una gara che è poi stata annullata. Io non faccio parte del Cda di Spil, potrebbe trattarsi di un atto dovuto a seguito di esposto. Buon lavoro ai magistrati. Come sempre vi terrò informati dei futuri sviluppi» garantisce Nogarin. Quella gara fu vinta da una società genovese che aveva fatto un'offerta economicamente molto alta su cui Spil chiese una trattativa. Poi non se ne fece di nulla. Sereno Nogarin. Bocche cucite nel Pd, dove ieri il segretario regionale Dario Parrini, accanto ai vertici territoriali neo eletti ai congressi (aumentano gli iscritti, età media tra 50 e 60 anni), ha annunciato un'inedita apertura a Mdp, sulla scia di quanto per mesi hanno chiesto i "frondisti": «Per noi è un fatto naturale rivolgerci a tutti i partiti del centrosinistra per costruire un programma unitario e credibile». Una mossa anche per cercare un accordo a sinistra sulle amministrative a rischio nel 2018 a Pisa, Siena e Massa. Il governatore regionale Mdp Enrico Rossi continua ad attaccare a testa bassa Renzi e «il Pd alleato di Verdini».

COFINCROCE/REUTERS

Nogarin e Lemmetti indagati L'accusa: turbativa d'asta per le gare al porto di Livorno

IL CASO

ROMA Indagato a sua insaputa, almeno fino a ieri. Il neo-assessore al Bilancio di Roma, Gianni Lemmetti, dice di avere scoperto ieri che la Procura di Livorno sta indagando su di lui per una gara indetta dal consiglio di amministrazione della Società del porto industriale del Comune labronico. L'accusa è turbativa d'asta, lo stesso addebito contestato al sindaco grillino di Livorno, Filippo Nogarin.

La vicenda è questa: la Spil, partecipata al 61% dal Comune di Livorno, si è ritrovata a fine 2016 con un debito di 38 milioni di euro. A quel punto la giunta M5S si trova davanti a un bivio: portare la partecipata sotto concordato preventivo, come fatto per la municipalizzata dei rifiuti, oppure optare per la ristrutturazione del debito. In un primo momento viene imboccata la prima via, per cui è necessario nominare un advisor legale. Viene bandita una prima selezione pubblica, ma finisce subito annullata per alcune «irregolarità tecniche», e viene avviata una seconda procedura. Partecipano in quattro. Il candidato vincente la spunta con un'offer-

**IL SINDACO TOSCANO
E L'ATTUALE ASSESSORE
AL BILANCIO DI ROMA
SOTTO INCHIESTA
PER LA NOMINA DI
UN ADVISOR LEGALE**

ta tecnica di qualità maggiore, ma più cara. Da questa vicenda sono nati alcuni esposti, uno dei quali presentato dal gruppo del Partito democratico a Livorno, e a quel punto si muove la Procura. La gara nel frattempo è stata annullata, perché il Comune ha rinunciato al concordato e ha scelto di procedere per la ristrutturazione del debito.

LA REAZIONE

«Si tratta di un'indagine rispetto alla quale non ho mai ricevuto avvisi di garanzia o altre comunicazioni», ha scritto ieri sera Lemmetti, assessore al Bilancio di Livorno fino a fine agosto, quando è passato alla giunta grillina di Virginia Raggi. «Non sono al corrente dei contenuti dell'inchiesta - sostiene l'assessore - ma a quanto ho potuto ricostruire riguarderebbe una presunta turbativa d'asta in una gara indetta dal consiglio di amministrazione di una Società nella quale non ho mai ricoperto alcun ruolo. In attesa di ricevere informazioni ufficiali, sono a disposizione degli inquirenti per qualunque chiarimento e ho piena fiducia nel loro operato». Lo stesso dice il sindaco di Livorno, Nogarin: «Non ho ricevuto un avviso di garanzia, ma una richiesta di proroga di sei mesi per le indagini su quanto avvenuto il 27 febbraio del 2017. Indagini di cui non ero a conoscenza ma che, da quanto si legge su questo documento, sono state prorogate fino al 28 marzo del 2018».

L. De Cic.

L'Informatore Navale

Livorno: Martedì prossimo, 31 ottobre, a partire dalle 11.30 a Palazzo Rosciano, operazione "Porto Aperto"



Livorno, 27 ottobre 2017 - Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno il presidente Stefano Corsini terrà una conferenza stampa di presentazione della XI edizione di Porto Aperto. Prevista la partecipazione di tutti i partner del progetto.

Porto Aperto è il progetto di apertura del porto alla città con il quale L'Authority ha cercato di favorire in questi anni una concreta integrazione tra lo Scalo labronico e il Territorio, promuovendo iniziative mirate a far conoscere, a cittadini e studenti, la realtà portuale in tutte le sue sfaccettature.

Rispetto a quelle precedenti, questa XI Edizione si caratterizza per il coinvolgimento dei porti di Piombino, dell'Isola di Capraia e dell'Isola d'Elba che, a seguito del recente Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, assieme a Livorno compongono la nuova Autorità di Sistema Portuale. L'XI edizione riserverà una serie di importanti novità. Vi aspettiamo martedì prossimo a Palazzo Rosciano. Prevista la partecipazione di tutti i partner del progetto.

Porto Aperto è il progetto di apertura del porto alla città con il quale L'Authority ha cercato di favorire in questi anni una concreta integrazione tra lo Scalo labronico e il Territorio, promuovendo iniziative mirate a far conoscere, a cittadini e studenti, la realtà portuale in tutte le sue sfaccettature.

Rispetto a quelle precedenti, questa XI Edizione si caratterizza per il coinvolgimento dei porti di Piombino, dell'Isola di Capraia e dell'Isola d'Elba che, a seguito del recente Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, assieme a Livorno compongono la nuova Autorità di Sistema Portuale.

L'XI edizione riserverà una serie di importanti novità.

Partenariato prima riunione a Piombino

PIOMBINO - Il porto di Piombino, con i numerosi interventi di ammodernamento infrastrutturale e le grandi aree retroportuali, è una risorsa per il futuro del Sistema dell'Alto Tirreno, e le sue potenzialità devono entrare nella consapevolezza degli operatori. E' questo il dichiarato motivo per cui è stato riunito per il suo inserimento proprio negli uffici dell'ex **Autorità Portuale** piombinese, il neo **Partenariato** (segue a pagina 10)

Partenariato prima riunione

costituito "Organo di partenariato" dell'AdSP.

Durante la seduta, come previsto dalla riforma, è stato illustrato il progetto di bilancio di previsione dell'AdSP per l'esercizio 2018. Uno spazio significativo - dice una nota dell'**Autorità Portuale** - hanno trovato i contributi e le osservazioni sullo sviluppo del sistema portuale degli operatori e delle parti sociali, che la cui strategia a breve termine sarà declinata nel Piano Operativo Triennale 2018-2020.

La riunione si è conclusa con una breve visita che ha consentito agli operatori e alla comunità portuale, soprattutto quella livornese, di prendere visione delle potenzialità che esprime il porto. I partecipanti hanno espresso soddisfazione - conclude la nota - per il clima costruttivo e il richiamo del presidente Stefano Corsini alla comunione di intenti per il futuro.

Ancora in cerca di aree produttive per nuove attività

► PIOMBINO

È ancora aperto l'avviso pubblico, non vincolante, rivolto a soggetti che dispongono di aree o immobili a destinazione industriale, produttiva, artigianale e commerciale e che sono interessati a promuoverne la vendita o la locazione. L'obiettivo è quello di creare una banca dati per consentire l'insediamento di nuove attività imprenditoriali e la valorizzazione delle aree ed immobili disponibili in possesso di soggetti privati.

Piombino è infatti tra i comuni aderenti al Protocollo regionale promosso dalla rete Invest in Tuscany che si pone l'obiettivo di favorire l'attrazione di investimenti esteri e nazionali sul territorio toscano; la rete, promossa dalla Regione, ha attivato un canale preferenziale con i comuni partner per la segnalazione delle proposte di investimento che periodicamente vengono loro sottoposte da investitori di vari settori. La raccolta di informazioni

servirà a soddisfare le richieste informative che possano provenire da potenziali investitori e promuovere l'attrazione di investimenti sul territorio evidenziando la disponibilità di aree ed edifici che possano essere utilizzati per lo sviluppo produttivo.

È un'opportunità che va incontro anche ai proprietari privati che, aderendo alla banca dati, potranno sfruttare un canale ulteriore di promozione dell'area o immobile posseduto. All'avviso pubblico dunque potranno partecipare tutti coloro in possesso di aree o edifici che possono essere utilizzati a scopi produttivi, con possibilità di alienazione o affitto. Il termine per la presentazione è il 31 dicembre 2017. I soggetti interessati dovranno compilare una domanda, secondo il modello allegato all'avviso, che dovrà essere spedita, al settore sviluppo economico entro il termine indicato o via pec (all'indirizzo comune: piombino@postacert.toscana.it).

Lo scalo laziale contende a Barcellona il primato europeo

Boom Civitavecchia La crescita va in porto

5 milioni di passeggeri l'anno. Ora il nuovo terminal

Massimo Ciccognani

■ L'economia del Lazio che arriva dal mare sembra destinata ad andare in porto. Il «fenomeno» Civitavecchia sta aumentando la sua importanza e non intende fermarsi. «Puntiamo a crescere ottimizzando i servizi da e per l'aeroporto di Fiumicino con il fly&cruiise, offrendo maggiori servizi ai crocieristi tanto che a maggio inaugureremo il nuovo terminal crociere da 5000 passeggeri». Parole di Francesco Di Maio, presidente dell'Autorità di Sistema dei porti del Tirreno centro settentrionale. Già, Civitavecchia. Un decollo iniziato nel 2000 e in sedici anni lo sviluppo è stato mostruoso sotto il profilo dei numeri che parlano di una realtà ormai consolidata a livello nazionale e internazionale. Civitavecchia è il primo porto per movimento crocieristico nel Mediterraneo, primato che divide con Barcellona, ma è anche tra i principali accessi delle autostrade del mare con le sue linee

di navigazioni regolari per Sardegna, Sicilia, Spagna, Tunisia, Malta e Stati Uniti che incrementano in continuazione il numero dei passeggeri in arrivo e partenza. Le cifre parlano di circa cinque milioni di passeggeri all'anno, di cui 2,3 di crocieristi, un settore che nell'ultimo anno ha registrato un incremento del 2,1% nel primo semestre del 2017 rispetto allo scorso anno e un 4,6% in più nel cabotaggio, ovvero il traffico cosiddetto ropax. Senza dimenticare le merci solide movimentate (circa 6 milioni di tonnellate), oltre alle oltre 300mila auto imbarcate verso l'America. Un porto cresciuto negli anni sotto le gestioni Moscherini e Monti, e adesso che sulla poltrona principale dell'autorità di sistema dei porti del Tirreno settentrionale siede l'avvocato Di Maio, nasce l'esigenza non solo di continuare a in-

crementare i traffici, ma di cominciare a raccogliere dal punto di vista prettamente economico, i frutti di tanto lavoro. C'è molto da fare, a cominciare dai container che debbono trovare la via di svolta, oltre che consolidare i risultati fin qui ottenuti. Ma come? «Civitavecchia è una realtà ormai a livello internazionale ormai indiscutibile - afferma Di Maio - ma è chiaro che adesso c'è la necessità di dare un'accelerazione su vari aspetti. In primo luogo sulle crociere, dove bisogna puntare forte sul turnaround, ovvero imbarco e sbarco dei passeggeri che tradotto in cifre significa un sostanziale incremento a livello economico per la città, per Roma e per l'aeroporto di Fiumicino. Le navi da crociera sono hotel galleggianti che trasportano ognuna circa scemila passeggeri, l'approvvigionamento alimentare in loco non fa che aumentare il nostro pil. Puntiamo a collegamenti migliori e più snelli con l'aeroporto di Fiumicino, ma per fare tut-

to questo occorre sviluppare la logistica all'interno del porto migliorando viabilità e ferrovie. Ma vogliamo anche un porto più ecologico con l'introduzione del Gnl, gas naturali liquefatti a basso contenuto di zolfo e non inquinanti. Abbiamo chiuso il Pot, piano triennale delle opere, che significa portare a termine lavori fondamentali per continuare a crescere. In particolare il prolungamento della diga foranca, il completamento della nuova darsena traghetti con la possibilità di dare nuove concessioni agli armatori come Grimaldi che potranno investire ulteriormente sulle autostrade del mare, facendo di Civitavecchia un naturale hub. Abbiamo un'area retroportuale che in tanti ci invidiano e vogliamo sfruttarla per stoccaggio merci oltre che puntare sul bunkeraggio, ovvero il rifornimento di combustibili per le navi da crociera. Tutto questo possiamo e vogliamo realizzare quale nuovo punto di partenza per Civitavecchia». ENIPRODUZIONE LIBERATA

I numeri

Circa sei milioni di tonnellate di merci solide movimentate



La green economy nei porti del Tirreno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che abbraccia i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ha avviato un programma di azioni sulle tematiche ambientali, legato alla efficienza nella operatività e alla costruzione della competitività delle strutture portuali, finalizzato a stimolare lo sviluppo ambientale sostenibile del porto nel suo insieme.

L'obiettivo è quello di creare uno sviluppo sostenibile del sistema portuale nel rispetto delle politiche e delle normative di natura ambientale, sia nazionali che comunitarie. L'Adsp ha, di recente, stipulato una "Convenzione Universitaria per Servizi di Ricerca e Sviluppo" con il dipartimento di Ingegneria Industriale e dell'Informazione dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". Tale Convenzione prevede l'esecuzione di un'attività di coordinamento sui progetti, le ricerche e le attività in corso di realizzazione nel porto di Napoli e/o già concluse relative al settore energetico e ambientale. È in corso di svolgimento, attraverso indagini di tipo documentale, la stima dei consumi energetici e delle emissioni di inquinanti atmosferici relativi al porto

di Napoli. Questa indagine sarà, successivamente, estesa a coinvolgere anche i porti di Salerno e di Castellammare di Stabia.

Tra le iniziative più significative si segnala una prima analisi di sostenibilità tecnica e finanziaria, su base documentale, relativa a una serie di interventi. Il primo è la realizzazione di un deposito di stoccaggio in porto di Gnl, secondo quanto previsto dal D.Lgs. 257 del 16/12/2016; entro la fine del 2017 sarà pubblicata una manifestazione di interesse destinata alle imprese specializzate nel settore, per realizzare l'investimento in project financing. Il secondo intervento consiste nella verifica di fattibilità tecnica ed economica sulla elettrificazione delle banchine lato terra, al fine di consentire la movimentazione delle merci sulle banchine tramite motori elettrici (anziché motori endotermici a combustione interna); tale soluzione consentirebbe di ridurre sia le emissioni di inquinanti atmosferici (riduzione del combustibile utilizzato per tonnellata di merce movimentata) sia le emissioni sonore: si tratta di comprendere se l'evoluzione delle tecnologie e le convenienze degli operatori rendono fat-

tibile il percorso, cui farebbe seguito l'elettrificazione delle banchine lato mare (cold-ironing), per il contenimento

delle emissioni atmosferiche delle navi in fase di stazionamento. Un ulteriore progetto riguarda lo sviluppo di nuove

tecnologie innovative per il contenimento delle emissioni inquinanti delle navi ormeggiate. Inoltre, si vorrebbe

procedere all'ottimizzazione dell'illuminazione artificiale del sedime portuale, attraverso l'integrazione dei sistemi esistenti con sistemi illuminanti a elevata efficienza (a parità di esigenza di illuminazione), attraverso lo studio di Led di ultima generazione e di diffusori ottici a lenta di ultima generazione. Infine, un intervento riguarda lo sfruttamento delle potenzialità da energie rinnovabili nel distretto portuale. In sintesi, l'Adsp del Tirreno Centrale è impegnata a valutare ad ampio spettro tutte le condizioni che possono determinare il miglioramento della qualità ambientale e dell'efficienza energetica, nella convinzione che tali elementi siano fattori strategici per rafforzare la competitività e l'efficienza del sistema portuale.

Il Porto di Salerno: tutela ambientale ed efficienza energetica

Tra i principali progetti anche la sperimentazione pilota per il prolungamento della diga di sopraflutto per la produzione di energia pulita dal moto ondoso

Sempre alla ricerca di un punto di incontro tra la crescita economica del Porto di Salerno e la salvaguardia dell'ambiente e il risparmio energetico, l'Autorità Portuale ha tra i propri obiettivi quello di realizzare un porto sicuro e all'avanguardia, un vero "green port".

Tra i vari interventi da realizzare nell'area portuale per minimizzare le emissioni da inquinanti, ottimizzare i consumi energetici e utilizzare nuove fonti di energia per il territorio circostante, spiccano l'installazione di reti fisse di monitoraggio della qualità dell'aria; l'impiego di energia da fonti rinnovabili quali il fotovoltaico, l'eolico e il moto ondoso; l'ottimizzazione della mobilità all'interno dell'area portuale mediante la corretta gestione dei flussi veicolari e l'impiego di veicoli a trazione elettrica/ibrida; l'efficienza energetica mediante l'installazione di impianti di cogenerazione e l'illuminazione esterna a Led. In particolare, nell'ambito dei lavori di

adeguamento infrastrutturale del Porto di Salerno, è previsto il prolungamento della diga di sopraflutto, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni Rewec3 per la produzione di energia pulita dalle onde del mare. Lo scalo salernitano sarà, dunque, il primo porto commerciale al mondo a sperimentare i cassoni innovativi, opportunamente modificati per consentire lo sfruttamento dell'energia associata al moto ondoso incidente, e ad avere un impianto totalmente incorporato in una diga foranea.

Altra importante iniziativa è il progetto Habitat (Harbourtraffic Optimization System), che si adegua alle strategie della Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (Ptnm), presieduta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e coordinata dal Rina.

Scopo del progetto è l'innovazione dei sistemi di controllo del traffico navale portuale, in termini sia di efficienza che

di sicurezza e salvaguardia dell'ambiente, mediante lo sviluppo di nuove funzionalità ad alto contenuto tecnologico, il supporto alla navigazione nell'ultimo miglio marino, il supporto all'attracco, un sistema di simulazione per addestramento ed esercitazione dei piloti.

In particolare, è stata allestita al Molo Manfredi la Sala T&E Habitat, una vera e propria torre di controllo virtuale e due simulatori real time delle plance di comando di una nave e di un rimorchiatore, immerse in uno scenario 3D con le immagini del porto di Salerno.

La piattaforma fornisce un sistema integrato per il controllo e supporto della navigazione nell'ultimo miglio marittimo di supporto alla navigazione in tempo reale, in grado di fornire la situazione del traffico nell'ultimo miglio marino con modalità grafiche evolute, per tutti i tipi di navi e imbarcazioni, in tutte le situazioni meteorologiche e sulle 24 ore.

Gioia Tauro, l'apparecchio sta per essere trasferito dalla Polonia

Porto, in arrivo il nuovo scanner Il controllo sui container sarà totale

Il sistema di ispezione mobile è pronto per essere collaudato

Pasquale Loiacono San ferdinando L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, guidata dal commissario Andrea Agostinelli, sta perfezionando la fornitura, il collaudo e la messa in funzione del nuovo "Sistema di ispezione scanner mobile" fornito da un gruppo di imprese internazionali particolarmente specializzate nel settore. La gara per la fornitura dello scanner era stata aggiudicata nel mese di dicembre dello scorso anno ad un' associazione temporanea di imprese per un importo complessivo di 1.501.800 euro e alla fine di marzo era stato sottoscritto il relativo contratto con lo stesso gruppo di imprese nazionali e straniere.

Nei giorni scorsi l' Ati ha comunicato che la sofisticata apparecchiatura è pronta per essere sottoposta a collaudo ed ha chiesto, tra l' altro, l' **autorizzazione** al trasferimento del nuovo scanner mobile dallo stabilimento Nuctech di Varsavia (Polonia) al porto di Gioia Tauro. Di recente, l' utilizzo di altre apparecchiature scanner in dotazione all' agenzia delle Dogane è servito a ispezionare container sospetti che, assieme alle merci, contenevano ingenti quantitativi di droga sottoposta a sequestro dalla Guardia di finanza. Questo specifico scanner ispettivo,

dotato di elevata tecnologia, punta ora ad implementare la sicurezza delle movimentazioni container in porto. Secondo la Port Authority «grazie alla sua elevatissima capacità di controllo, che a 360 gradi ispeziona i container, sarà così possibile rispondere ulteriormente all' esigenza di sicurezza richiesta allo scalo».

L' incidente Intanto si è appreso che la gru cr14 ieri notte di primo turno durante lo sbarco di un contenitore andando di carrello dalla nave verso il buffer (il piazzale dove la gru poggia i container e dove operano il checker e i rizzatori) ha colpito un carrello che si trovava nel buffer. Fortunatamente Non ci sono stati feriti, ma l' incidente poteva avere dei risvolti ben più gravi, qualcosa non ha funzionato perché o il carrello Non doveva essere lì o la gru Non doveva sbarcare.

Intanto il Sul ha diffuso un manifesto dove si chiede ai lavoratori di operare nella massima sicurezza.

Tempo Stretto

Micari firma il documento di Sicilia Futura: "Sì al Ponte e all' AP autonoma"

Sì al Ponte sullo Stretto ed all' **Autorità portuale** autonoma come indispensabili tasselli di una rinnovata centralità nel Mediterraneo e nell' Europa degli scambi. Il candidato alla Presidenza della Sicilia per il centro-sinistra Fabrizio Micari ha firmato (e con entusiasmo) il documento predisposto dai giovani di Sicilia Futura che sollecita una presa di posizione ed un' accelerazione su quelli che possono essere i pilastri del futuro sviluppo. Sia Micari che il capogruppo Ars di Sicilia Futura Beppe Picciolo hanno sottoscritto un documento che nasce da un' analisi della situazione logistica dei porti e delle AP in seguito alla riforma Delrio che ha umiliato la nostra realtà, accorpandola a Gioia Tauro." I dati parlano chiaro- ha detto Micari prima di firmare- e fanno riferimento ad una straordinaria vivacità dei porti di **Messina** e di Milazzo e mostrano come l' accorpamento con Gioia Tauro sia inopportuno . Dobbiamo ragionare su un' **Autorità portuale** autonoma che non mortifichi i territori. Il Ponte sullo Stretto è un discorso che va inserito nel capitolo delle infrastrutture. L' ampliamento del Canale di Suez è cambiato il mondo degli scambi commerciali con l' Europa e nel Mediterraneo. Lo hanno capito in Grecia ha sta potenziando il Pireo, si è capito in Spagna ed in Francia. Dobbiamo capirlo noi. Restare all' immagine del traghetto è un errore. Il Ponte è tecnicamente realizzabile, economicamente sostenibile . Il Mediterraneo torna ad essere centrale, la Sicilia non può perdere questa opportunità. **Messina** è il cuore del Mediterraneo, o risorge o sarà il fanalino di coda dell' Italia, una metropoli a metà , una città bellissima, dalle enormi potenzialità costretta a subire da decenni scelte politiche sbagliate. Per questo sottoscrivo un doppio impegno per lo sviluppo: avviare immediatamente una contrattazione a tutela dell' **Autorità Portuale** e, nel contempo, sostenere il progetto per la realizzazione del Ponte nell' ambito del progetto Sicilia-piattaforma logistica del Mediterraneo". Ad apertura del dibattito, moderato da Giorgio Capri, è stato il coordinatore provinciale dei giovani di Sicilia Futura Nicola Maddocco insieme al coordinatore cittadino Giuseppe Piccolo a presentare il documento da sottoscrivere. La nota, basata su dati economici e statistici sia a livello nazionale che europeo, prende avvio dal fatto che l' accorpamento dell' AP di **Messina** con Gioia Tauro (porto che è 17esimo tra le 24 sedi di **Authority** in Italia con bassissima resa in termini di Iva, che non produce ricchezza ed ha dovuto azzerare le tasse di ancoraggio per sopravvivere) penalizza i porti di **Messina** e Milazzo utilizzandoli solo come "cassa" per ripianare i debiti dell' AP calabrese .Di contro il

- segue

sistema Messina-Milazzo produce Iva per 1 miliardo e 300 mila euro (pari all' 8% del valore nazionale sulle importazioni di merci nei porti) piazzando l' AP al terzo posto nella graduatoria delle AP nazionali. Da questi presupposti nasce l' appello dei giovani di Sicilia Futura a rivedere e ribaltare quanto previsto dalla riforma Delrio. E' stato l' ingegnere Giacomo Cavallaro ad illustrare alcuni numeri del Ponte rilevanti sotto il profilo economico: 140 mila posti di lavoro nell' arco dei 7 anni di costruzione, una media di 23 mila addetti nelle varie attività ogni anno. L' ingegnere Giovanni Mollica si è soffermato sulle pesanti conseguenze della riforma Delrio per l' intero sistema portuale: " La riforma divide i porti tra serie A, quelli del Nord e serie B e C, i nostri. In Sicilia arrivano solo le petroliere con i loro veleni. Le altre, se arrivano, scaricano verso quelle più piccole, così non ci sono i dazi doganali. Così facendo i nostri porti moriranno. Delrio, forse per motivi campanilistici ma errati, ha fatto dei porti del Nord dei gateway, ma la storia sta andando in un' altra direzione. Il Pireo ad esempio sta diventando un porto cinese, perché è lì che la Cina sta investendo al punto da voler collegare a quella struttura una ferrovia veloce connessa con Budapest. Il Pireo negli ultimi anni è cresciuto economicamente del 600%. Nel mondo si sta puntando su progetti che portano fuori dall' emarginazione i territori esclusi. Ebbene, il governo finora ha fatto il processo inverso per la Sicilia e per Messina". Ha parlato da " no pontista benaltrista pentito" Alessandro Tinaglia che si è soffermato su un aspetto particolare: " Il Ponte non è semplicemente il collegamento tra la Sicilia e l' Italia. E' molto di più, non è soltanto un brand che pure porterà il nostro nome nel mondo, ma è il baricentro di un collegamento tra Europa e Mediterraneo ". Stesse considerazioni per l' ingegnere tra i progettisti del Ponte, Enzo Siviero, intervenuto al dibattito: " il benaltrismo ha fatto tanti danni, quando hanno cancellato il capitolo di risorse destinate al Ponte le hanno dirottate al Nord. Il Ponte non produce solo reddito ma cambia la mentalità delle persone ". A concludere i lavori ed a firmare il documento è stato il capogruppo Ars di Sicilia Futura Beppe Picciolo che sull' AP autonoma si è battuto negli ultimi anni (sebbene Crocetta si sia limitato ad annunciare atti concreti che non sono mai arrivati). " Il ministro Delrio su questa vicenda mi ha definito fieramente avversario a lui. Io penso di essere fiero di difendere la nostra autonomia. C' è un mondo intero che si muove intorno alla portualità, non possiamo accettare supinamente queste scelte, presenteremo il conto. Il nostro territorio, dopo troppi scippi è a credito. Se perdiamo questo treno abbiamo perso l' ultima opportunità ". Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Ponte, porti e altro

L' incontro con Lupi e un convegno al Rettorato

Oggi, alle 10,30, alla Marina del Nettuno, il coordinatore nazionale di Alternativa Popolare, Maurizio Lupi, interverrà a un incontro durante il quale si discuterà di "Ponte, Autorità portuale e infrastrutture in Sicilia" con l' on. Vincenzo Garofalo, vicepresidente della Commissione trasporti della Camera dei deputati e Francesca Moraci, componente del consiglio d' amministrazione Anas. Lupi è l' ex ministro che aveva ideato la riforma delle Autorità portuali, poi stravolta nel suo impianto originario da Graziano Delrio.

Sempre oggi, alle 9, si terrà all' Accademia peloritana dei Pericolanti (Rettorato) un altro convegno dedicato ai temi delle infrastrutture, della conurbazione dello Stretto e della macroregione mediterranea. Interverranno il prof. Enzo Siviero, rettore dell' Università Telematica eCampus, il prof. Massimo Guarascio, docente di Ingegneria e sicurezza degli scavi dell' Università La Sapienza di Roma, l' ing.

Giovanni Saccà, responsabile del settore studi trasporti ferroviari del Cafi e preside del Collegio ingegneri ferroviari italiani-sezione di Verona.

Tempo Stretto

Accordo Comune-Authority. Rizzo: "La giunta Accorinti ha perso oltre 4 anni"

La speranza è che arrivino tutti i 130 milioni richiesti ma, anche fossero meno, "in aggiunta alle somme disponibili nella liquidità dell' **Autorità Portuale**, questi importi consentirebbero a **Messina** un salto di qualità in termini di sviluppo e di occupazione". Lo dice l' avv. Fernando Rizzo, in rappresentanza della Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno. Alla soddisfazione, però, fa da contraltare "il rammarico che l' amministrazione Accorinti, priva di una visione di sviluppo, abbia perso ben 4 anni e mezzo per comprendere lo straordinario apporto che l' **Autorità Portuale** avrebbe potuto dare per lo sviluppo infrastrutturale ed estetico della città, considerandola appannaggio di consorterie varie, e per questo incapace di difenderla dall' assalto di gruppi politici locali e nazionali che hanno attentato alla sua autonomia, per regalarne il patrimonio e i territori al porto senza prospettive (allo stato attuale) di Gioia Tauro". Solo ora il Comune ha rinunciato alla "contesa" sulle aree demaniali marittime. "Una guerra inutile, in cui la **Autorità Portuale** è stata ritenuta matrigna - dice Rizzo -, ha impedito in mancanza di concerto tra gli enti di utilizzare le opportunità di sviluppo colte invece da città italiane come Genova, Salerno, Trieste o, in Europa, Malaga (solo nel 2011), Marsiglia o Barcellona. Tristezza infinita: oltre ad avere prestato il fianco ai poco nobili tentativi (per fortuna non ancora giunti a buon fine) di un accorpamento suicida a Gioia Tauro in cui la presenza della nostra città nel Comitato di Gestione è assolutamente marginale, **Messina** rischia di perdere la cassa e i gioielli di proprietà. Adesso, compresa l' importanza che per la Città Metropolitana esercita l' **Autorità Portuale** è necessario, in un impeto di orgoglio, fare fronte comune per la difesa della sua autonomia magari con l' aiuto del prossimo presidente della Regione che, ci si augura, possa garantire il nostro territorio ottemperando alle prerogative proprie dello statuto siciliano".

Portualità e sviluppo economico

Hub Milazzo, la partita è aperta

Protocollo congelato, ma in Consiglio c'è tempo e modo per approfondire

milazzo Per il momento l'ipotesi "Hub Milazzo" sembra congelata, anche se il consiglio comunale non ha escluso di poterla affrontare nelle prossime settimane per verificarne la concreta fattibilità. Di certo la posizione dell'Amministrazione mamertina adesso è diventata particolarmente guardinga, specie dopo la polemica a distanza con il commissario dell'Autorità portuale a proposito del protocollo. Ma trattandosi di possibile sviluppo della portualità, e soprattutto che gli interventi tutto sommato ricadono su aree private - anche se ovviamente legate ad autorizzazioni che eventualmente dovranno arrivare dal Comune - non è escluso che l'idea lanciata dall'amministratore delegato della società Centro mercantile, Elio La Tassa, e condivisa dal gruppo Franza e dalla stessa Autorità portuale vada avanti.

Non c'è dubbio comunque che il consiglio comunale avrà un ruolo decisivo visto che l'intervento prevede anche una modifica urbanistica della zona interessata. Si vedrà.

Così come tutta da decifrare resta la questione del collegamento sotterraneo asse viario-porto. Il pressing del commissario dell'Autorità portuale, De Simone, non ha sino ad ora trovato successo, ma i nuovi equilibri che stanno venendo fuori in Aula consiliare potrebbero riaprire certi discorsi.

L'Amministrazione Formica non si è pronunciata sull'opera, ma quando alcuni suoi rappresentanti erano all'opposizione della Giunta Pino, contestarono quella scelta e in una lettera proprio a De Simone, che allora dell'Autorità portuale era il presidente, chiesero di sospendere quel progetto e di «dare seguito al protocollo d'intesa siglato a Messina il 21 ottobre del 2002 tra il ministero delle Infrastrutture e trasporti e l'Autorità portuale di Messina-Milazzo, in merito alle procedure per i lavori di costruzione del pontile di Giammoro».

In queste condizioni ecco che le proposte di alcune compagnie di navigazione di incrementare i traffici marittimi del porto di Milazzo verso altre destinazioni (Gaeta, Gioia Tauro) vengono puntualmente, ogni qualvolta fanno capolino, rinviate al mittente. Certo, le opportunità offerte dagli strumenti di programmazione finanziaria che si allocheranno nel periodo 2014-2020, interessando anche la Regione ai fini della sottoscrizione di un eventuale accordo di programma, potrebbero riaprire la partita.

«Nessuno può disconoscere che il bacino portuale di Milazzo riveste particolare importanza oltre che per il traffico turistico anche per le attività commerciali che all'interno dello stesso si svolgono - affermano in una nota alcuni consiglieri del centrodestra -. Per questo crediamo che sia opportuno non limitarsi al "no" a prescindere e trovare una soluzione che possa conciliare le esigenze di tutti».

Già dieci anni fa si cercò di realizzare un collegamento per unire lo scalo portuale all'autostrada. Un progetto che puntava attraverso una strada che passava dall'area Tribò, costeggiando la vecchia Nazionale sino ad arrivare a due passi dallo svincolo autostradale di Milazzo. Non se ne fece nulla. Oggi l'idea è diversa e sicuramente più complessa.(r.m.)

L' Authority torna nel mirino

milazzo Il contributo dell' **Autorità portuale** per il porto di Milazzo?

Pressoché inesistente. L' accusa giunge dal "Comitato grande porto" che in una nota a firma del comandante Mario Sciotto evidenzia che «dopo un attenta riflessione, in quasi venti anni trascorsi in tale organismo nulla di quanto programmato è stato fatto. Ci riferiamo al dragaggio del porto, alla realizzazione della bretella di collegamento con l' asse viario, mentre il tratto di banchina nella parte finale del molo di sottoflutto è stato iniziato ma non ultimato per problemi di fattibilità. Intanto i lavori sono fermi e gli armatori disposti ad investire nel nostro porto rimangono in attesa degli eventi. Tutti elementi negativi - prosegue Sciotto - che danneggiano l' economia della città impedendone lo sviluppo e prolungando una crisi occupazionale». Perplexità sono espresse anche sul progetto del pontile di Giammoro. «Senza una diga foranea quanti giorni all' anno potrà lavorare poco visto che è esposto alle avverse condimeteo provenienti da ovest a nord-est particolarmente frequenti nel periodo invernale».

Quindi il riferimento al traffico turistico verso le Eolie, critiche mosse al diportismo privato mentre per quel che concerne il crocierismo

«pur non avendo come il nostro capoluogo la più grande banchina passeggeri del Mediterraneo - precisa Sciotto - se l' **Autority** avesse operato con maggiore impegno avremmo potuto incrementare la presenza delle navi da crociera il cui numero attualmente ogni anno si può contare sulle dita di una mano. Insomma pochissimi risultati nonostante il nostro porto è fonte di profitto per le casse dello stato di quasi un miliardo di euro all' anno a supporto delle attività gestionali dell' **Autorità Portuale di Messina**».

Una riflessione che è stata condivisa da parecchi consiglieri i quali hanno spesso chiesto all' Amministrazione di operare delle valutazioni globali per decidere cosa fare della gestione della portualità mamertina.

Ordinanza dell' Autorità competente per la viabilità nel porto di Milazzo

MILAZZO (ME) - Il commissario straordinario dell' Autorità portuale, **Antonino De Simone**, ha firmato un' ordinanza, trasmessa a diverse autorità tra cui anche il Comune di Milazzo, con cui si dispone l' interdizione del varco Buccari e la deviazione del traffico interno allo scalo mamertino all' uscita della via dei Mille.

Tale modifica scaturisce dalla necessità di portare a compimento i lavori di sistemazione di alcune aree portuali tra cui quella di lardo Buccari. Gli interventi in questione, eseguiti dall' impresa Aveni di Barcellona, dureranno circa sette mesi: dal prossimo 1 novembre sino al 22 giugno.

Al fine di evitare disagi a coloro che operano nel porto, l' Autorità portuale ha pertanto deciso di utilizzare l' uscita di via dei Mille. Tale varco sarà controllato e utilizzato, contemplando anche gli accessi dei mezzi interessati, anche nelle ore notturne.

L' iter del nuovo scalo portuale procede in modo spedito dopo la firma del contratto

Tremestieri, redatto il progetto esecutivo

Domenico Bertè Adesso anche l' ultimo stadio del progetto è stato preparato. Con puntualità svizzera, la Nuova Coedmar ha preparato anche l' esecutivo della costruzione del nuovo porto di Tremestieri.

Al momento della firma del contratto, il 3 ottobre scorso, al Comune di Messina, la direttrice Orianna Boscolo aveva promesso di chiudere anche questa incombenza prima della fine del mese ed è stata di parola.

In realtà, la ditta di Chioggia aveva 75 giorni di tempo, ma i tanti anni trascorsi in attesa di quella firma del contratto sono serviti per presentarsi in anticipo a questo appuntamento. Una occasione per "rosicchiare" qualche settimana sulla tabella di marcia che porta all' avvio dei lavori e che già troppe volte si è bloccata.

Un passaggio fondamentale, quello della redazione dell' esecutivo, per avviare le procedure di verifica, le ultime, del progetto.

Toccherà al Genio civile opere marittime di Palermo dare il proprio nulla osta all' opera ma dovrebbe esserci anche un passaggio al Genio civile di Messina per alcuni controlli sugli aspetti legati alla gestione dei torrenti, il cui greto si trova nell' area del nuovo porto.

Per questo aspetto la Coedmar era già intervenuta nella fase di correzione del definitivo, ma da Chioggia, arrivano aperture sulla possibilità di rivedere ciò che non fosse in linea con le prescrizioni.

Il prossimo passo sarà la convocazione dell' azienda da parte del nuovo Responsabile del procedimento del progetto. Il Comune, infatti, ha provveduto a sostituire Francesco Di Sarcina con Vito Leotta.

Di Sarcina, che aveva seguito con scrupolo e passione questo progetto sin dal primo giorno, dopo la firma del contratto si è chiamato fuori per seguire con altrettanta attenzione il suo nuovo incarico di segretario generale dell' Autorità portuale di La Spezia.

Palazzo Zanca ha scelto, "in house", l' ingegnere Leotta, che adesso dovrà prendere coscienza del complesso iter e poi convocherà la Nuova Coedmar per la consegna dell' esecutivo. Ci potrebbe volere una settimana, forse al massimo dieci giorni.

Quindi, dopo le verifiche da parte dei due uffici dei Geni civili, si entrerà nel vivo delle operazioni di cantierizzazione.

Restano da chiudere, per la verità, anche delle pratiche di esproprio dei terreni a monte del porto, che sono però essenziali proprio per la gestione degli assi torrentizi del territorio comunale.

Si può ipotizzare un avvio dei lavori in un paio di mesi, mentre la chiusura, collaudi compresi, non potrà avvenire prima del 2020.

Porti Sicilia, Fit Cisl: "Necessario puntare su rilancio degli scali"

28/10/2017 20:00:00Porti Sicilia, Fit Cisl: "Necessario puntare su rilancio degli scali"
"Condividiamo i progetti dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, perché da tempo chiediamo un' accelerazione sui progetti che riguardano lo sviluppo delle aree di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese, così come è nei piani del Presidente Monti. E' necessario puntare sul rilancio degli scali che rappresentano grande fonte di sviluppo per i nostri territori". Ad affermarlo sono Amedeo Benigno segretario Fit Cisl Sicilia e Nino Napoli segretario Fit Cisl portuali che hanno partecipato stamani alla prima riunione del Tavolo del partenariato l' organo consultivo previsto dalla legge di riforma dei porti, del quale fanno parte sindacati, Capitaneria di Porto, Autorità e associazioni di categoria."Fondamentale il progetto del restyling del porto di Palermo e la ricerca di nuovi spazi per lo sviluppo dell' area, abbiamo inoltre condiviso il bilancio di previsione del 2018 che tiene in considerazione fra le opere più importanti da definire e realizzare il dragaggio dei quattro porti, le strutture ricettive a Trapani e Porto Empedocle e i lavori della Stazione marittima a Palermo".
"Mancano del tutto infatti le strutture per la ricezione dell' utenza portuale a Trapani e Porto Empedocle, una situazione allarmante per punti così nevralgici del trasporto marittimo e turistico dell' Isola. Sappiamo che anche questa è una priorità dell' Autorità e ci auguriamo si possa intervenire in tempi brevi".
"A Trapani così come Porto Empedocle, inoltre, il Piano regolatore portuale è fermo agli anni Sessanta, una stortura sulla quale risulta necessario intervenire subito programmando il suo rilancio" aggiungono Benigno e Napoli. "Per quello di Palermo, siamo soddisfatti della ritrovata sintonia e coesione fra istituzioni Comune e Regione, ci auguriamo si proceda ora verso lo sviluppo futuro con il piano triennale delle opere".
L' Autorità ha annunciato anche l' intenzione di istituire un ufficio a Bruxelles che si occuperà dei rapporti con l' Unione europea su finanziamenti e risorse da reperire progetti futuri. Leonardo La Piana, segretario Cisl Palermo Trapani conclude, "I porti restano una grande priorità per lo sviluppo dei territori, ci sono opere a Palermo e Trapani come a Termini Imerese, che attendono da troppi anni, bisogna intervenire su questa carenza infrastrutturale per rendere i nostri porti competitivi e adeguati ai sempre crescenti flussi provenienti dall' Europa ma non solo, da questo dipende il rilancio occupazionale nel settore e dell' economia".

IL CASO

I porti del Sud fanno il pieno di soldi pubblici, Genova al palo

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Terminal container nuovi di zecca, grandi piattaforme logistiche e binari per trasportare la merce fuori dai porti. Nella "lista della spesa" degli scali italiani c'è di tutto e lo Stato finanzia (o promette di farlo) di più le opere delle

del Sud, mentre il Nord rimane al palo. Lo scalo più ricco è Taranto, mentre Genova, primo porto d'Italia, per le proprie banchine ottiene meno di 150 milioni, in gran parte per le ferrovie. Venezia presenta alle casse dello Stato un conto totale tra i più bassi, che vale poco più del nuovo centro logistico di Tremestieri, vicino a Messina. Il ministero

dei Trasporti sta provando a tirare le fila del fiume di denaro pubblico che prende soprattutto la rotta del Sud, mentre i privati contribuiscono poco: il nuovo terminal di Vado costerà 300 milioni ai contribuenti, solo 50 milioni arriveranno dalle imprese. Meglio Livorno, dove la piattaforma Europa peserà più sulle tasche dei terminalisti.

L'ARTICOLO >> 14

I DATI DEL MINISTERO DEI TRASPORTI: GENOVA RIMANE AL PALO

Porti, il Sud fa il pieno di soldi pubblici

Opere e finanziamenti: Roma investe negli scali dove c'è meno traffico

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il Sud batte il Nord: non ancora sui traffici, ma sui soldi pubblici concessi o promessi.

I porti del Meridione non superano in termini di traffico quelli dell'Adriatico e del Tirreno, ma vincono sul fronte dei finanziamenti con un distacco di circa 300 milioni. Un fiume di denaro che si dirige verso le Autorità portuali dalla Campania in giù, mentre al di sopra di Livorno, l'intervento pubblico è minore, nonostante il maggior volume di merce. I dati sono stati elaborati da una serie di documenti che la Struttura di Missione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha scritto per cercare di capire quali opere siano in cantiere e quante in progettazione; chi

le finanzia e quando saranno realizzate. Dentro c'è di tutto: progetti, studi di fattibilità e lavori in esecuzione. Ci sono anche finanziamenti di opere che indirettamente riguardano i porti. Non tutti i soldi arrivano dai ministeri, a volte si tratta di "risorse proprie", di fondi Rfi o denaro di Bruxelles. Dove possibile, ci siamo concentrati sulle banchine e tutto ciò che le riguarda. Nella mole dei dati qualcosa può essere sfuggito, sia a favore che a sfavore di un porto. Il senso però non cambia: i governi - non solo quest'ultimo - hanno deciso di puntare decisamente sui porti del Sud. E non c'è un legame tra volume di traffico ed investimenti.

Il caso Genova

Il sistema ligure non vince sui trasferimenti statali: quello che i numeri non dicono è che la metà di quei 600 milioni che arrivano da Roma, va alla piattaforma di Vado. Significa che in quella tabella Genova,

primo porto d'Italia, segna opere strettamente portuali - compresa soprattutto la cura del ferro - per non oltre 150 milioni. Per le banchine si contano solo 36 milioni per il riempimento Ronco-Canepa. Savona compete bene con il capoluogo: 50 milioni arriveranno dai privati per la piattaforma, poi ci sono le opere "accessorie": 80 milioni per la nuova diga e una sessantina di milioni per collegamenti e varchi doganali. Tutto ruota attorno al nuovo terminal container/multipurpose.

Pioggia di soldi a Taranto

Sergio Prete, il numero uno dell'Authority pugliese, è il più ricco tra tutti i suoi colleghi, ma ha un porto in profonda crisi da quando Evergreen ha deciso di lasciare lo scalo. La piastra logistica costa alle casse pubbliche oltre 180 milioni (37 arrivano dai privati), mentre il molo Polisettoriale pesa per 83 milioni. Il calcolo del finanziamento pubblico a

- segue

Taranto - e Gioia Tauro - manca dei soldi che servono per la nascita dell'agenzia e il salvataggio dei quasi mille portuali dei due scali. A Messina invece il peso principale lo sostiene la piattaforma logistica di Tremestieri: il costo è di 63 milioni di euro e siamo ancora alla fase di progettazione, come si evince dalla tabella. Anche Catania ed Augusta non se la passano male: per un decisivo intervento sulla diga, sono previsti 50 milioni di euro. Ad Augusta per il nuovo terminal contenitori, il costo è di 41 milioni di euro.

Pochi privati

Il caso più virtuoso è a Livorno: la piattaforma Europa, il nuovo terminal contenitori dello scalo toscano, costa al contribuente "solo" 187 milioni di euro. I privati dovranno sborsare 326 milioni.

INTERVENTO STATALE

A Vado confluiti
300 milioni
di fondi pubblici
e 50 milioni
di fondi privati

I finanziamenti pubblici alle Autorità di sistema portuale

Cifre in milioni di euro

Fonte: dati Adsp raccolti dal Mit

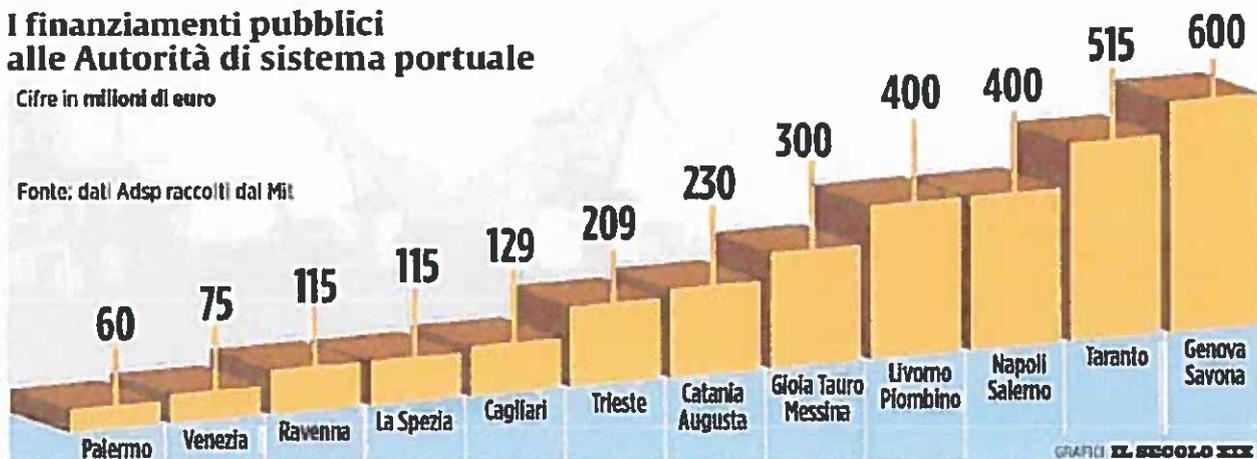


GRAFICO IL SECOLO XIX

Il Secolo XIX

Opere e finanziamenti: Roma investe negli scali dove c'è meno traffico

GENOVA. Il Sud batte il Nord: non ancora sui traffici, ma sui soldi pubblici concessi o promessi.

I porti del Meridione non superano in termini di traffico quelli dell' Adriatico e del Tirreno, ma vincono sul fronte dei finanziamenti con un distacco di circa 300 milioni.

Un fiume di denaro che si dirige verso le Autorità portuali dalla Campania in giù, mentre al di sopra di Livorno, l' intervento pubblico è minore, nonostante il maggior volume di merce. I dati sono stati elaborati da una serie di documenti che la Struttura di Missione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha scritto per cercare di capire quali opere siano in cantiere e quante in progettazione; chi le finanzia e quando saranno realizzate. Dentro c' è di tutto: progetti, studi di fattibilità e lavori in esecuzione. Ci sono anche finanziamenti di opere che indirettamente riguarda noi porti. Non tutti i soldi arrivano dai ministeri, a volte si tratta di "risorse proprie", di fondi Rfi o denaro di Bruxelles. Dove possibile, ci siamo concentrati sulle banchine e tutto ciò che le riguarda. Nella mole dei dati qualcosa può essere sfuggito, sia a favore che a sfavore di un porto. Il senso però non cambia: i governi - non solo quest' ultimo - hanno deciso di puntare decisamente sui porti del Sud. E non c' è un legame tra volume di traffico ed investimenti.

Il caso Genova il sistema ligure non vince sui trasferimenti statali: quello che i numeri non dicono è che la metà di quei 600 milioni che arrivano da Roma, va alla piattaforma di Vado. Significa che in quella tabella Genova, primo porto d' Italia, segna opere strettamente portuali compresa soprattutto la cura del ferro - per non oltre 150 milioni. Per le banchine si contano solo 36 milioni per il riempimento Ronco-Canepa.

Savona compete bene con il capoluogo: 50 milioni arriveranno dai privati per la piattaforma, poi ci sono le opere "accessorie": 80 milioni per la nuova diga e una sessantina di milioni per collegamenti e varchi doganali. Tutto ruota attorno al nuovo terminal container/multipurpose.

Pioggia di soldi a Taranto Sergio Prete, il numero uno dell' Authority pugliese, è il più ricco tra tutti i suoi colleghi, ma ha un porto in profonda crisi da quando Evergreen ha deciso di lasciare lo scalo. La piastra logistica costa alle casse pubbliche oltre 180 milioni (37 arrivano dai privati), mentre il molo Polisettoriale pesa per 83 milioni. Il calcolo del finanziamento pubblico a Taranto -e Gioia Tauro -manca dei soldi che servono per la nascita dell' agenzia e il salvataggio dei quasi mille portuali dei due scali. A Messina invece il peso principale lo sostiene la piattaforma logistica di Tremestieri: il costo è di 63 milioni di euro e siamo ancora alla fase di progettazione, come si evince dalla tabella.

Anche Catania ed Augusta non se la passano male: per un decisivo intervento sulla diga, sono previsti 50 milioni di euro. Ad Augusta per il nuovo terminal contenitori, il costo è di 41 milioni di euro.

Pochi privati Il caso più virtuoso è a Livorno: la piattaforma Europa, il nuovo terminal contenitori dello scalo toscano, costa al contribuente "solo" 187 milioni di euro. I privati dovranno sborsare 326 milioni.

SIMONE GALLOTTI

IL MEZZOGIORNO RIPARTE DALLE DORSALI

Bari-Napoli, Taranto-Salerno e calabro-sicula: ecco le aree dove concentrare gli investimenti per la crescita
Con i Pon 2014-2020 disponibili quasi due miliardi di euro. E nei territori interessati esistono un milione di imprese

di **Rosanna Lampugnani**

Quando Antonio Corvino, direttore di Osservatorio banche-imprese, recentemente ha sostenuto che i fondi per la realizzazione delle infrastrutture nel Sud ci sono ha parlato con cognizione di causa. Perché, per esempio, la sola dotazione finanziaria del Pon Infrastrutture e Reti per gli anni 2014-2020 è di 1.843.733.334 di euro, di cui 1.382.800.000 (pari al 75%) sono finanziati dal Fesr e 460.933.334

(25%) dal Fondo di rotazione nazionale. Sono risorse preziose per intervenire sugli snodi da cui potrebbe passare la ripresa del Mezzogiorno, a cominciare dalle aree logistiche integrate, le cosiddette Ali, individuate nel Sud-Est e Sud-Ovest della Sicilia, nel polo logistico di Gioia Tauro, nel sistema pugliese e in Campania.

Ma, ovviamente, non è tutto perché se da almeno vent'anni si è capito che è inderogabile intercettare il flusso di merci che, partendo dall'Estremo Oriente attraverso il canale di Suez, arriva nel nord Europa

(ma intanto i cinesi di Taiwan hanno lasciato il porto di Taranto preferendo quello del Pireo), è recente l'attenzione posta sulle aree interne, sulle interconnessioni tra Adriatico e Tirreno, cioè su quelli che Obi chiama i «sentieri dello sviluppo». E anche questi segmenti sono tra gli obiettivi del Pon, nei capitoli dedicati al potenziamento della modalità ferroviaria e al miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza; al miglioramento della mobilità regionale, dell'integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali; oltre che all'ottimizzazione del traffico aereo.

In sostanza, come si legge in uno dei documenti ufficiali, «la strategia del Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020 persegue l'obiettivo generale di promuovere sistemi di

trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete» e di conseguenza i beneficiari delle risorse in campo sono l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, le Autorità portuali di Brindisi, del Levante, di Manfredonia, di Gioia Tauro, di Salerno, di Augusta e anche Enav, l'Agenzia delle dogane e del monopolio, l'UIRNet (soggetto

attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale), Rfi, Anas.

Quanto alle dorsali, secondo Obi sono tre quelle su cui insistere. La prima è quella di Bari-Napoli, con circa 7 milioni di abitanti (tutti i dati sono al 2016), 573.151 imprese attive (per l'anno in corso le previsioni parlano di -0,53%), 573.151 occupati (-0,53%) e un Va, cioè valore aggiunto, di 106 milioni (previsione +0,86% per il 2017).

La seconda è la Taranto-Salerno, con circa 4 milioni di abitanti, 329.331 imprese (+0,95%), 965mila occupati (+0,8%) e un Va di 44.208 milioni (+0,83%).

La terza, la più a rischio, è quella calabro-sicula: 4 milioni circa di abitanti, un Va di 63.762 milioni (0,93%), 285.262 imprese, di cui si stima una contrazione per l'anno in corso del 4,72% e 1.325 migliaia di occupati (0,78%).

Da tali cifre emerge che per la ripresa del Mezzogiorno non è più consentita la disattenzione rispetto a queste aree e, del resto, è questo l'appello che dai territori è rivolto al ministro dei Trasporti e le Infrastrutture Graziano Delrio e al presidente del Consiglio dei ministri, Paolo Gentiloni.

The Medi Telgraph

Porti, il Sud fa il pieno di soldi pubblici / PDF

Genova - I dati del ministero dei Trasporti: Genova rimane al palo. Opere e finanziamenti: Roma investe negli scali dove c'è meno traffico.



Genova - **Il Sud batte il Nord: non ancora sui traffici, ma sui soldi pubblici concessi o promessi.** I porti del Meridione non superano in termini di traffico quelli dell'Adriatico e del Tirreno, ma vincono sul fronte dei finanziamenti con un distacco di circa 300 milioni. Un fiume di denaro che si dirige verso le Autorità portuali dalla Campania in giù, mentre al di sopra di Livorno, l'intervento pubblico è minore, nonostante il maggior volume di merce. I dati sono stati elaborati da una serie di documenti che la Struttura di Missione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha scritto per cercare di capire quali opere siano in cantiere e quante in progettazione; chi le finanzia e quando saranno realizzate. Dentro c'è di tutto: progetti, studi di fattibilità e lavori in esecuzione. Ci sono anche finanziamenti di opere che indirettamente riguardano i porti. **Non tutti i soldi arrivano dai ministeri, a volte si tratta di "risorse proprie", di fondi Rfi o denaro di Bruxelles. Dove possibile, ci siamo concentrati sulle banchine e tutto ciò che le riguarda.** Nella mole dei dati qualcosa può essere sfuggito, sia a favore che a sfavore di un porto. Il senso però non cambia: i governi - non solo quest'ultimo - hanno deciso di puntare decisamente sui porti del Sud. E non c'è un legame tra volume di traffico ed investimenti.

Il caso Genova

Il sistema ligure non vince sui trasferimenti statali: quello che i numeri non dicono è che la metà di quei 600 milioni che arrivano da Roma, va alla piattaforma di Vado. Significa che in quella tabella Genova, primo porto d'Italia, segna opere strettamente portuali - compresa soprattutto la cura del ferro - per non oltre 150 milioni. Per le banchine si contano solo 36 milioni per il riempimento Ronco-Canepa. Savona compete bene con il capoluogo: 50 milioni arriveranno dai privati per la piattaforma, poi ci sono le opere "accessorie": 80 milioni per la nuova diga e una sessantina di milioni per collegamenti e varchi doganali. Tutto ruota attorno al nuovo terminal container/multipurpose.

- segue

Pioggia di soldi a Taranto

Sergio Prete, il numero uno dell'Authority pugliese, è il più ricco tra tutti i suoi colleghi, ma ha un porto in profonda crisi da quando Evergreen ha deciso di lasciare lo scalo. La piastra logistica costa alle casse pubbliche oltre 180 milioni (37 arrivano dai privati), mentre il molo Polisettoriale pesa per 83 milioni. Il calcolo del finanziamento pubblico a Taranto - e Gioia Tauro - manca dei soldi che servono per la nascita dell'agenzia e il salvataggio dei quasi mille portuali dei due scali. A Messina invece il peso principale lo sostiene la piattaforma logistica di Tremestieri: il costo è di 63 milioni di euro e siamo ancora alla fase di progettazione, come si evince dalla tabella. Anche Catania ed Augusta non se la passano male: per un decisivo intervento sulla diga, sono previsti 50 milioni di euro. Ad Augusta per il nuovo terminal contenitori, il costo è di 41 milioni di euro.

Pochi privati

Il caso più virtuoso è a Livorno: la piattaforma Europa, il nuovo terminal contenitori dello scalo toscano, costa al contribuente "solo" 187 milioni di euro. I privati dovranno sborsare 326 milioni.

I finanziamenti pubblici alla Autorità di sistema portuale

Il Consiglio di Stato approva il no ai "politici" nei comitati

Un motivato parere anche su altri temi della legge, che ribadisce la esigenza della competenza specifica - I compiti della conferenza di coordinamento

ROMA - Ora c'è anche il più che autorevole parere del Consiglio di Stato (numero 02199/2017 e datato 24/10/2017) sullo Schema di decreto legislativo recante disposizioni

integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 (Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui

alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124). Lunga pappardella burocratica, per definire una ventina di pagine con

le quali il supremo Organo di Stato analizza e in alcuni punti interviene a modifica della "norma della riforma" così come proposta da Delrio.

Molte osservazioni sono puramente lessicali, alcune riguardano aspetti (segue a pagina 11)

Il Consiglio di Stato approva

prico chiari come certe funzioni, oltre la classificazione dei porti (che viene ridotta a due soli livelli). Ma uno dei problemi più delicati, quello della composizione dei "comitati di gestione", vede il Consiglio di Stato favorevole all'esclusione dei "politici". Ecco il testo delle sue osservazioni all'art. 8, che tratta il tema. Da rilevare che giovedì scorso c'è stato anche un primo incontro a Roma della suddetta conferenza, per fare il punto sulle "varianti" in corso dei decreti relativi.

Nel dettare nuove norme in materia di composizione e funzionamento del Comitato di gestione, la disposizione in esame introduce la regola secondo cui qualora le designazioni dei membri dell'organo da parte degli enti competenti non avvengano nel termine previsto (trenta giorni dalla richiesta del presidente dell'Autorità) «il Comitato di gestione è comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti». La pur condivisibile previsione andrebbe tuttavia integrata con la specificazione che la scadenza del termine non consuma il potere degli enti medesimi e che è pertanto sempre consentita una designazione successiva, fino a che il Comitato non è costituito nella sua composizione integrale.

Del pari favorevolmente apprezzabile è l'estensione ai membri dell'organo delle disposizioni in materia di incompatibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni di cui al decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39. Questo richiamo consente di colmare una lacuna di tale decreto non facilmente giustificabile.

Analoghe considerazioni possono essere svolte con riguardo al divieto che i soggetti designati da regioni e enti locali siano designati tra coloro che «rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico amministrativo», con la connessa comminatoria di decadenza ex legge per i soggetti che versano in questa condizione alla data di entrata in vigore

della norma. Si tratta di una previsione che si pone nella condivisione direzione di assicurare che i membri dell'organo deliberativo delle Autorità portuale siano scelti per competenze e attitudini specifiche, piuttosto che secondo logiche di appartenenza politica.

Ciò nonostante, permane il rilievo, già espresso in occasione del parere n. 1142 del 2016 e tuttora non recepito, in merito allo sbilanciamento della composizione dell'organo in favore della componente designata dagli enti territoriali, sebbene nello schema di decreto correttivo la disposizione sulla composizione sia stata in parte modificata, ma solo in relazione alle modalità di individuazione del rappresentante dell'autorità marittima.

Quanto all'art. 11-ter della legge n. 84 del 1994, rubricato «Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP», questa Commissione speciale apprezza il recepimento dei rilievi di cui al precedente parere inerenti alla sostituzione del termine «tavolo», ritenuto tecnico, con il termine «conferenza», nonché l'individuazione, all'interno di essa, di uno specifico ruolo per il Governo, essendo la stessa nella previsione attuale presieduta dal Ministro dei trasporti.

Ciò nonostante, benché il d. lgs. n. 169 del 2016 abbia riscritto l'articolo rispetto a quanto previsto dallo schema di decreto già sottoposto all'esame del Consiglio di Stato, permangono i dubbi espressi in ordine alla concreta definizione delle funzioni della Conferenza ed alla specifica previsione di forme di raccordo con il Piano

strategico nazionale della portualità e della logistica."*

■ GENOVA

Due giorni di sciopero degli autotrasportatori caos ai varchi portuali

SERVIZIO >> 15

LA PROTESTA INIZIATA IERI SERA DURERÀ 48 ORE E RIGUARDERÀ ANCHE SPEZIA, SAVONA E LIVORNO

Varchi portuali chiusi, è rischio caos

Presidi dei lavoratori agli ingressi. Giachino (Fi): «Il blocco va oltre il diritto di sciopero»

ALESSANDRA COSTANTE

VARCHI portuali chiusi, a cominciare dal più importante, quello di Ponte Etiopia. In tutto 14 presidi a Genova davanti alle aziende di logistica, i corrieri, gli altri ingressi ai porti di Genova. E poi 4 presidi a Spezia, 2 a Savona, 1 Imperia e per completare l'opera di blocco sull'Alto Tirreno anche 8 a Livorno.

Si preparano così da ieri notte le 48 ore di sciopero generale (si concluderà a mezzanotte di domani) della logistica, del trasporto merci e delle spedizioni organizzato dalla Uil. A maggio lo sciopero organizzato da Uil in una sola giornata aveva coinvolto e bloccato circa duemila automezzi; numero quanto meno destinato ad aumentare visto che la protesta questa volta si articola su due giorni.

E questo fa temere due giorni di forti disagi sulla rete autostradale e stradale ligure, intasata dai camion che non potranno entrare in porto e neppure varcare i cancelli delle piattaforme logisti-

che Dhl, Gls, Tnt, Sda e Brt. Insomma, la paralisi per sostenere la necessità del rinnovo del contratto di lavoro di settore e garantire che il prossimo sarà unico per tutti i segmenti della logistica.

Da mezzanotte di ieri la Uil ha organizzato presidi anche davanti alle Prefetture di Genova, Savona e Spezia. Ma il presidio principale sarà a Ponte Etiopia.

Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti hanno elaborato una piattaforma sindacale che prevede contratto unico di settore, tutele, diritti, legalità incremento della retribuzione e delle indennità, clausola sociale, internalizzazioni, superamento del subappalto, contrasto al distacco transnazionale. «È necessario perseguire un rapido rinnovo che qualifichi il lavoro nel settore, affermi regole diritti, dignità e un adeguato incremento retributivo. La compattezza dei lavoratori del settore non è scalfita da fuorvianti comunicazioni di alcune parti datoriali, frutto evidente del nervosismo che le ha colpite all'approssimarsi dello sciopero», dichiarano i segretari Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti.

Nel caos dei trasporti che

si produrrà fino alla mezzanotte di domani, cala anche la comunicazione del gruppo Spinelli che ha deciso di uscire dall'associazione nazionale Imprese trasporti (Anita) «in dissenso da alcuni contenuti della piattaforma per il rinnovo contrattuale del settore trasporti che hanno portato le organizzazioni sindacali a proclamare lo sciopero per lunedì e martedì».

Il Gruppo Spinelli «anche se ritiene gravissimo il blocco dei varchi ai porti» ha comunicato la propria decisione di uscire dalla Associazione Anita.

Mentre le Prefetture controllano la situazione a distanza e il comando della polizia municipale genovese ad esempio non sembra particolarmente allertato dal blocco stradale di Genova, il sindaco di Genova, Ignazio La Russa, ha lanciato il grido d'allarme e ha invitato il segretario Mino Giachino, oggi

responsabile trasporti di Forza Italia, che negli ultimi giorni ha scritto ben due volte al mi-

- segue

nistro Delrio per dire che «il blocco dei varchi del porto va bel al di là del diritto di sciopero».

Per Giachino quella che sta per abbattersi sulla logistica italiana «è la tempesta perfetta».

Spiega: «Poiché lo scalo ligure è il gateway container più importante d'Italia, servendo un'ampia parte del Centro-Nord Italia, nonché uno dei principali per le autostrade del mare, è facile prevedere i disagi che il fermo potrà portare». Secondo Giachino il rischio è anche politico, quello «di dare, in un momento molto delicato, un'immagine totalmente sbagliata della mobilità italiana».

costante@ilsecoloxix.it

©BY NC ND ALCUN DIRTTI RISERVAT

LA LOTTA DELLA UIL

L'iniziativa riguarda i settori della logistica, del trasporto merci e delle spedizioni

IL PRECEDENTE

A maggio in una sola giornata erano stati bloccati circa 2 mila automezzi



Traffico sull'ellicoidale in occasione di uno sciopero in porto

Gruppo Spinelli: comunicata uscita da Anita. Giachino, blocco varchi a Genova aiuta Marsiglia

(FERPRESS) – Roma, 30 OTT – “In dissenso su alcuni contenuti della piattaforma per il rinnovo contrattuale del settore trasporti che hanno portato le Organizzazioni Sindacali a proclamare lo sciopero per lunedì e martedì, il Gruppo Spinelli, che ritiene gravissimo il blocco dei varchi ai porti, comunica la propria decisione di uscire dalla Associazione Anita”.

Lo scrive in una nota Mino Giachino, responsabile nazionale trasporti di Forza Italia. “Il Gruppo Spinelli attivo nel settore dei terminal portuali ha una delle maggiori aziende di trasporto container del nostro Paese”.

Secondo Giachino, inoltre, “il blocco dei varchi sta ottenendo il grande risultato di spostare dei traffici diretti al porto di Genova al porto di Marsiglia. Il Conte Camillo Benso Conte di Cavour si starà girando nella tomba. Si impegnò per potenziare il porto di Genova e le infrastrutture che lo collegavano all’Europa per contendere i traffici al porto di Marsiglia (come si può leggere a pag.202 del libro di Rosario Romeo sulla vita di Cavour)”.

“A causa del blocco dei varchi al porto di Genova – prosegue il responsabile forzista –, i traffici odierni dal Nord Africa e diretti verso Svizzera, Austria e Germania hanno scelto di andare a Marsiglia.

Lo sciopero è del tutto legittimo ma quando va a bloccare la mobilità delle merci e i porti diventa autolesionistico al cubo perché danneggia il Paese e la sua competitività.

La cosa è ancora più grave per un Paese che annualmente perde a causa della sua inefficienza logistica almeno 6 miliardi di PIL a favore dei porti del Nord Europa. Il tutto mentre i privati investono nei nostri terminal portuali per aumentare la capacità di attrazione dei porti italiani.

Spiace che il Governo non abbia voluto convocare le parti per evitare questo danno al Paese e al suo lavoro. Era noto già da giovedì scorso che la protesta avrebbe bloccato i varchi portuali”, conclude Giachino.

The Medi Telegraph

Scioperi, Filt: «Il 30 e il 31 riprende lo stop di logistica e autotrasporto»

Roma - «Dopo lo stop nel trasporto di carburante, medicinali e prodotti alimentari, prosegue lunedì 30 e martedì 31 lo sciopero generale nel settore dell'autotrasporto, della logistica, delle spedizioni e distribuzione delle merci». Lo ricorda la Filt Cgil, che ha proclamato la protesta unitariamente con Fit Cisl e Uiltrasporti «per il rinnovo del contratto nazionale unico di settore per tutti, dipendenti diretti, indiretti, autotrasportatori, soci e dipendenti di cooperative e delle imprese di spedizione, unitamente alla richiesta di tutele, diritti, legalità, incremento della retribuzione e delle indennità, clausola sociale, internalizzazioni delle attività, superamento del subappalto e contrasto del fenomeno del distacco transnazionale».

«Contestualmente allo sciopero - riferisce la Filt Cgil - molte le iniziative con presidi e manifestazioni. Presidi presso le Prefetture nelle principali città, a Roma il 30 dalle 9:30, a Torino dalle 10 a Piazza Castello, a Bologna dalle 10 davanti la sede delle Centrali Cooperative, a Ravenna dalle 10 a piazza del Popolo. Il 31 invece a Milano presso la Prefettura dalle 9, a Firenze dalle 11:30 presso il Ponte alle Grazie, ad Ancona dalle 10 a piazza del Plebiscito. Una manifestazione a Vicenza da Piazza Castello a Piazza Matteotti. Inoltre presidi nei porti di Genova, La Spezia, Venezia, Livorno, Napoli, Salerno, Cagliari, Olbia e negli interporti di Rivalta Scrivia e Arquata Scrivia (Alessandria), Padova, Verona, Bologna, Parma, Maddaloni Marcianise (Caserta), Bari e nelle aree industriali e della logistica di Piacenza, Larizzate (Vercelli), Biandrate e Agognate (Novara), Asti, Cuneo, Campi Bisenzio (Firenze), Siracusa, nei mercati ortofrutticoli di Genova, Napoli e Vittoria (Ragusa) e presso le sedi locali di aziende del settore come Sda a Carpiano (Milano), Amazon a Origgio (Varese), Brt, Dhl, Fercam a Bolzano, Gls, Ups, Tnt».

PRESENTATO A BARCELLONA IL PROGETTO DELLA PIATTAFORMA DI APM (GRUPPO MAERSK)

Porti, frutta e ferrovia: la sfida di Vado

Obiettivo intermodale 40%. Il terminal movimenterà 1,1 milioni di teu l'anno

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

BARCELLONA. Un terminal che a regime movimenterà 1,1 milioni di teu l'anno, con 26 movimenti per gru l'ora, fondali da 16 a 23 metri e che a regime impiegherà oltre 500 persone. Sono questi i dati riportati da Paolo Cornetto, ad di Apm Terminals in Italia, sulla nuova piattaforma di Vado Ligure al MedPorts di Barcellona. Per il momento quella di Vado è l'ultima grande infrastruttura portuale realizzata nel Mar Mediterraneo, in attesa che si concretizzi il maxi-polo container di Genova Sampierdarena, sull'area dell'ex Calata Bettolo.

Opera entrata nei progetti dell'allora **Autorità portuale** di Savona nel 2000, il terminal dovrà entrare in operatività a marzo 2019: «Ora siamo al 53% del completamento delle opere civili», spiega Cornetto. L'installazione delle gru, che sono già pronte presso lo stabilimento della Zpmc di Shanghai, dovrà realizzarsi un anno prima, quindi primi mesi del 2018. Nel 2020 entrerà a regime la seconda fase del terminal. Una struttura che avrà diversi primati: «Questo sarà l'unico terminal nell'Italia Nord-Occidentale a non avere limitazioni sulle navi operate, né per altezza di gru, né per fondali. Poi c'è l'automazione», dice Cornetto. Sarà il primo terminal italiano parzialmente automatizzato, nella parte delle gru di piazzale, e questo ci permetterà maggiore velocità della movimentazione della merce. Abbiamo stimato in 35 minuti i tempi di entrata e uscita dei camion, 45 minuti nei picchi di traffico».

Il mercato per cui il terminal

di Vado nasce è quello delle mega-portacontainer che progressivamente stanno entrando in servizio sulle principali rotte del mondo, e che presto i maggiori armatori globali cominceranno a immettere sul Mar Mediterraneo. Tuttavia, spiega Cornetto, la struttura non sarà focalizzata solo su questo segmento di mercato: proprio la presenza di Cosco al 40% nel Terminal Vado apre la possibilità di operare nel project cargo, cioè il segmento del trasporto marittimo di carichi speciali (impiantistica, componenti industriali e di infrastrutture) cui il gruppo di Stato cinese ha dedicato una divisione speciale con relativa e vasta flotta.

Queste operazioni sarebbero condotte sulle strutture del vicino Reefer Terminal, che è anche dotato di una scassa per un eventuale traffico per i traghetti merci. Prerogativa del Reefer rimarrebbero anche i traffici storici del terminal: le piccole portacontainer (la quota degli 1,1 milioni di teu si ottiene sommando la movimentazione delle due banchine) e soprattutto la frutta a temperatura controllata, che a Vado viaggia annualmente su 600 mila pallet, circa il 60% di tutto il traffico di questo segmento nei porti del Mar Ligure e del Tirreno. Sul fronte della frutta, Apm Terminals organizza a Barcellona un treno-merci per il trasporto a temperatura controllata fino al retroporto di Saragozza, e l'idea della società controllata dal gruppo Maersk sarebbe quella di trasferire questa modalità anche a Vado Ligure.

L'obiettivo intermodale del terminal è ambizioso: 40% di merce in entrata e uscita su treno (La Spezia è al 36%, Ge-

nova al 18%). Proprio l'operatore di treni merci genovese Fuorimuro, controllato al 50% da Fnm, ha recentemente avviato un servizio tra Marsiglia e Parma che tocca Vado Ligure, e l'idea di Cornetto è quella di seguire tutte le linee possibili: non solo l'attuale tratta dei Giovi e il futuro Terzo valico, su cui gira tutto il traffico merci su treno di Genova e La Spezia, ma anche le due linee che collegano Savona con Torino e Alessandria. I treni che partiranno dal nuovo terminal ferroviario di Vado saranno lunghi 450 metri, con la possibilità quindi di essere rilanciati su convogli più lunghi dai centri intermodali della Pianura Padana. «Le linee secondarie su Alessandria e Torino - ragiona Cornetto - sono quasi inutilizzate; con pochi accorgimenti sarebbero percorribili già da ora, anche con vagoni high cube, al massimo con qualche carro in meno. Stiamo studiando la questione in queste settimane». Quasi archiviate le questioni giudiziarie (rimane pendente un ricorso sul merito di Italia Nostra presso il Consiglio di Stato), giovedì è stata fissata la questione occupazionale, come anticipato dal *Secolo XIX*, tramite l'accordo sindacale che prevede l'impiego della compagnia Rebagliati per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio. Ultimo tassello del piano di assunzioni che indica 237 lavoratori in una prima fase, che saliranno a 309 con l'entrata in servizio del terminal, per diventare 401 con la piattaforma a regime. A questi si aggiungono i 142 del Reefer Terminal. Il coefficiente dell'indotto, secondo uno studio già di qualche anno fa dell'università di Genova, è di 2,1.

quarat @ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

■ BUSINESS A RISCHIO

Tra gli operatori del porto crescono le paure: «Questa follia ci farà male»

Dal nostro inviato **QUARATI** >>> 3

LE REAZIONI DEGLI OPERATORI IMPEGNATI A BARCELONA NELLA FIERA "MEDPORTS"

Crescono le paure nel mondo dello shipping

Gli affari vanno avanti ma favorevoli e contrari sono concordi: «È surreale, questa follia ci farà male»

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

BARCELONA. «Hai visto quando ha parlato il re, hai visto il ritratto alle sue spalle? Sai chi era? Carlo III. Il re che nel Settecento ha imposto l'insegnamento del castigliano a spese del catalano nelle scuole. Capisci? Quando ha parlato il nostro presidente, dietro di lui c'era una porta aperta. Il re risponde in compagnia di Carlo III, pure armato di manganello...».

Raquel è dirigente in una grossa associazione imprenditoriale, e come molti altri manager della Catalogna è venuta a fare un salto al MedPorts, importante fiera-evento organizzata tutti gli anni in una città di mare a turno del Mediterraneo per promuovere il business dei porti. Che la data di questo evento abbia coinciso con lo scontro istituzionale catalano, sfociato ieri sera nella dichiarazione di indipendenza, è del tutto casuale: gli affari di shipping vanno avanti comunque, e a dimostrarlo è il fatto che al piano di sopra del MedPorts, nella sede dell'Autorità portuale di

Barcelona, il porto di Rotterdam ieri teneva un seminario per illustrare i prodigi degli scali del Nord Europa.

Ma sotto le grisaglie, l'inglese d'ordinanza e alla patina di normalità c'è voglia di parlare di questa vicenda, che favorevoli o contrari definiscono invariabilmente «surreale», omaggio più o meno involontario a Salvador Dalí, nato a pochi chilometri da qui: «Leggendo i giornali - commenta Jordi, spedizioniere - sembra sempre che siamo arrivati a una data storica. Tutto ottobre è stato di date storiche, pazzesco. Certo oggi ci siamo, questo rischia di essere il punto di non - ritorno. Vedremo».

«Nella mia famiglia siamo metà e metà. Due contro due. - spiega Silvia, manager in una multinazionale - Mio marito l'altro giorno continuava a dire che le aziende se ne andranno. E in effetti sono già 1.500 quelle che hanno lasciato la Catalogna. Grazie... Madrid ha fatto una legge apposta. Sa cosa dicevano nelle altre parti della Spagna? Arrivano i catalani, ci tocca lavorare... Però anche qui i segnali sono contrastanti: i nostri capi, che sono in Germania, stanno cercan-

do comunque terreni a Girona».

«Credo che dovremo svegliarci da questa follia. - dice Lluís, informatico in una compagnia di navigazione - Le rivoluzioni si fanno quando la gente sta male, penso alla Francia che si rivoltò contro la monarchia. Ma noi stiamo tutti bene, che bisogno c'era di fare tutto questo casino». «Certo. - gli risponde Jordi - Facevi il referendum cinque anni fa, e finiva come la Scozia. Ma questo governo sono cinque anni che lavora contro la Catalogna. Hai presente il Corridoio mediterraneo, la maxi-ferrovia che deve collegare i porti spagnoli con il centro dell'Europa?» Lluís fa cenno di sì con la testa: «Un'utopia, tutto fermo». «Certo che è tutto fermo - ribatte Raquel - Madrid ha bloccato tutto, vogliono farlo passare da loro. Non ha senso, lì non si produce nulla, ma non possono tollerare una Spagna che non sia radiale, con la capitale al centro e tutto il mondo che le gira intorno. Come ai tempi di Filippo II. O a quelli di Franco».

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'Informatore Navale

Il porto di Koper avvia nuove iniziative con Tel Aviv



Koper, Slovenia, 28 ottobre 2017 – Luka Koper, in collaborazione con l'ambasciata slovena a Tel Aviv, ha organizzato una reception d'affari per i suoi partner israeliani. L'evento è stato organizzato nell'ambito del progetto "Fresh Food Corridor", coordinato da Luka Koper, che coinvolge partner di Slovenia e Israele.

Israele ha da tempo avuto un rapporto commerciale con il porto di Koper e viene utilizzato come punto di ingresso nei mercati europei.

L'evento è stato affrontato dall'ambasciatore della Slovenia in Israele, dalla sig.ra Barbara Sušnik, dal presidente del consiglio di amministrazione del porto di Koper Dragomir Matić e Fabio Hrvatin, vicepresidente dell'Associazione slovena di fornitori di logistica portuale.

I servizi favorevoli di container diretti ed i tempi di transito corti con i porti israeliani di Haifa e Ashdod stanno dando una buona base per un'ulteriore cooperazione e lo sviluppo del progetto Fresh Corridor Food.

L'obiettivo del progetto Fresh Corridor Food è quello di sviluppare e istituire una nuova catena di trasporto, dal bacino mediterraneo del Medio Oriente ai mercati dell'Europa centrale. Le merci sono previste per essere trasportate dal Mediterraneo orientale all'Europa settentrionale attraverso tre corridoi: sloveno, italiano e francese.

Per quello sloveno, i partner coinvolti nel progetto sono Luka Koper dd, TPG Logistics e Adria Kombi.

Il porto di Koper è gestito da Luka Koper dd

Container, volumi in aumento per la compagnia Oocl

Hong Kong - Prosegue la crescita dei volumi container sulle principali rotte mondiali dalle navi di Orient Overseas Container Line (Oocl). Nel terzo trimestre del 2017 le portacontainer del vettore asiatico hanno trasportato un volume totale pari a 1,6 milioni di teu, con una crescita del 5% sul periodo luglio-settembre dello scorso anno, e i ricavi prodotti da questa attività sono ammontati a 1,45 miliardi di dollari (+26,5%). Sulle sole rotte transpacifiche sono stati trasportati volumi di carico pari a 475mila teu (+14,1%) producendo ricavi pari a 563 milioni di dollari (+33,0%). Sulle rotte Asia-Europa i carichi hanno totalizzato 298mila teu (+24,7%) e i ricavi generati da tali servizi 306 milioni di dollari (+57,6%).