



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (Ferpress, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Open Day per porto di Trieste..."

(L'Informatore Navale, Il Nautilus, Ansa)

"...Renzi in Porto vecchio «Il futuro passa da qui»..."

(Il Piccolo, The Medi Telegraph)

"...Si rafforza l'asse fra Trieste e Budapest..." (L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...Brugnaro-Renzi, trattativa infinita..." (Il Gazzettino Veneziamestre)

"...Al Termina Rinfuse Venezia una giornata formativa sul tema "La sicurezza è MIA"..." (Il Nautilus)

Savona:

"...Porte aperte in porto nell'European Day a Savona..."

(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Pettorino: «a Luglio le prime concessioni»..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, La Repubblica GE, L'Avvis)

"...Merlo: «Siamo stati Più virtuosi»..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa, La Repubblica)

"...Porto Di Genova, 11 miliardi di produzione e 54 mina occupati..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

"...«Concessioni in comitato portuale entro Luglio»..."

(L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica GE, Ansa, Ferpress)

"...Circolo Autorà Portuale e Società del Porto di Genova: 70 anni ma non li dimostra..." (L'Informatore Navale)

La Spezia:

"...Porto: La Spezia studia catena logistica alimentata con LNG..."

(Ansa, Ferpress, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Al Propeller di Livorno la rivoluzione doganale..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Accesso alla Darsena Toscana: un calvario. Ora Basta..."

(La Nazione LI)



INDICE



"...Livorno, velo: "secche delle Meloria, 1 giugno incontro ministro ambiente-ente parco..." (L'informatore Navale)

Piombino:

"...Cabina di regia per le autorizzazioni..." (La Nazione LI)

Ancona:

"...Obiettivo 45 mila crocieristi per Welcome to ancona..." (Ansa)

Bari:

"...A quando l'ampliamento dell'interporto di Bari..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...parte il bacino di carenaggio..."

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

"...Ripsrazioni navali scende in pista anche Gioia Tauro..." (Il Secolo XIX)

Palermo:

"...A Palermo oltre 600 migranti..."

(giornaledisicilal.it, Il giornale di Vicenza)

"...Litorale ricostituito Lavori al rush finale..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie dai porti italiani e stranieri

Focus:

- **Break Bull Europe, Anversa**

Minardo (AP): riforma portuale momento importante per la Sicilia e il porto di Pozzallo



(FERPRESS) - Roma, 27 MAG - "Il Parlamento inizierà, a breve, a lavorare sulla riforma dei porti, che consentirà investimenti mirati e potenzierà la competitività del settore grazie all'attuazione di una politica portuale integrata. Entrare a far parte di questa realtà di sistema è un'opportunità unica per la Sicilia e nello specifico per il Porto di Pozzallo che va inserito nella Adsp, Autorità di sistema portuale, del mare della Sicilia orientale" lo dichiara in una nota, Nino Minardo, deputato di Area popolare e vicepresidente della commissione Attività produttive della Camera

"Presenterò, per questo, una proposta di modifica che dia la possibilità alle Regioni di richiedere l'inserimento di uno o più porti nelle AdSP ricadenti nella propria competenza, che siano complementari tra loro, che abbiano pari dignità e pari equilibri negli organi di gestione e che insieme possano diventare un punto di riferimento insostituibile per il rilancio di tutta la fascia della Sicilia orientale. Un unico coordinamento dove all'interno ci siano rappresentanti dei territori che sappiano aggregare e non annullare" spiega.

"E' necessario che la Regione siciliana collabori e faccia analoga richiesta cambiando mentalità su un modo di agire poco avveniristico e senza prospettive e mostrando finalmente interesse anche sul porto di Pozzallo. Mancanza di programmazione e nessuna prospettiva rilevano l'inefficacia e l'inefficienza della politica regionale con effetti di sottosviluppo delle infrastrutture e dei servizi. Piuttosto che beffarci sistematicamente, la Regione agisca a favore degli interessi della collettività e dei tanti settori produttivi che ruotano, in questo caso, attorno al porto pozzallese" conclude.

La Gazzetta Marittima

Ora il forcing sui tavoli di partenariato

ROMA – Ve la ricordate la battuta di chi, anche a fronte dei tanti passaggi imposti dalle leggi, alla fine riesce a fare quello che vuole viaggiando con la volpe sotto l'ascella? Capisco che sia poco rispettosa: ma sembra che stia succedendo proprio così anche per la riforma dei porti. Ovvero: fatta la legge, trovato l'inganno. Che inganno non è, ma è il giusto dosaggio di quel mix quasi infinito di passaggi dagli organi di Stato che è previsto per ogni riforma. Andiamo al sodo, e scusate se brutalmente semplifico: di fatto, sembra ormai accertato che il diktat della conferenza Stato-Regioni (proposta De Luca) sulla possibilità di ritardare fino a 3 anni la concentrazione di alcuni porti nei "sistemi", verrà superato dal ricorso al punto 16 del documento di Bruxelles che approvando la legge di stabilità 2015 dispone che i porti che non attueranno "in immediato" la riforma Madia-Delrio saranno tagliati fuori dai finanziamenti UE da qui al 2020. Ancora più semplificato: non avranno il becco di un euro nemmeno dallo Stato italiano, perché tutti i finanziamenti in infrastrutture sono co-finanziamenti con la UE e mancando questi ultimi si bloccano anche gli altri. Basterà prendere per fame De Luca e la sua resistenza ad accorpare Salerno per sbloccare quella che avevamo di recente temuto, una riforma a due velocità? A Roma ne sono convinti: ed hanno avuto in questo senso l'assist anche dal Consiglio di Stato, che ha messo il dito proprio su quella piaga, oltre che su altri aspetti (ne abbiamo già parlato) che imporranno una riscrittura (veloce, anzi velocissima: è l'impegno di Delrio) di alcuni passaggi della legge.

* * *

Mentre si è lavorato per disinnescare il pericolo di una riforma a due velocità, è partito anche il forcing per la costituzione dei tavoli di partenariato: quelli (o quello: prevarrebbe l'idea di farne uno solo) nazionali e quelli locali. Gira voce che il grande tavolo nazionale sarà presieduto da Luigi Merlo, che di fatto assume sempre più la veste di una specie di Richelieu di Delrio, nel senso del grande e astuto consigliere (per chi non lo ricorda bene, Armand-Jean du Plessis de Richelieu fu uno dei più brillanti e spietati primi ministri di Luigi XIII re di Francia). Una prima riunione per i tavoli si è svolta nei giorni scorsi al MIT e ne seguiranno altre con un ritmo di 3 alla settimana, un vero forcing. Voglia di correre, ma non solo: il Consiglio di Stato ha "suggerito" che le regole, le partecipazioni e le competenze dei tavoli siano ufficializzati insieme alle regole della "governance". Oltre al tavolo (o ai tavoli) nazionali, sui quali si opererà sulla base del "consensus" (norma UE mediata dal diritto romano) dovranno essere definite regole e partecipazioni dei tavoli locali, su due livelli: di partenariato "rilevante" e di partenariati "plenario". C'è naturalmente la corsa, con reciproci spintonate, a essere ammessi da parte di categorie, sindacati, rappresentanze di organismi, lobby. Da ricordare che i "suggerimenti" dei tavoli a chi gestisce l'Autorità di sistema saranno non strettamente obbligatori: ma c'è anche qui un richiamo alla volpe sotto l'ascella, cioè al fatto che se l'Autorità si dovesse discostare dai "suggerimenti" dei tavoli, dovrà fornire adeguata "motivazione". E' solo un contentino o si configura un nuovo assetto di tira-e-molla sulle scelte strategiche?

* * *

Viene spontaneo, a questo punto, tirare le fila del ragionamento. Che possono essere sintetizzate (di nuovo: spero di rimanere nel seminato) nella riaffermata volontà del governo di far presto con la riforma, e di smentire i tanti che parlano di rinvii a dopo l'estate. A Roma si sta lavorando sodo, bisogna darne loro atto. E anche se rimangono margini di incertezza, come quello relativo alle nomine dei segretari generali dei porti commissariati - c'è chi sostiene che dal punto di vista strettamente giuridico i segretari devono essere nominati per 4 anni e non per pochi mesi anche in regime commissariale - il rullo compressore è deciso a spianare la strada costi quel che costi per arrivare entro l'estate. Il che significa che il manuale Cencelli è già all'opera su prossimi-futuri presidenti delle Autorità di sistema. C'è da credere che ne vedremo delle belle.

Antonio Fulvi

L'Informatore Navale

OPEN DAY DEL PORTO DI TRIESTE: SOLD OUT E PIU' DI 700 VISITATORI IN DUE GIORNI

Trieste, 29 maggio 2016 - Grande successo per l'edizione 2016 dell'Open Day del Porto di Trieste. Oltre 700 i curiosi di ogni età, tra cui tantissimi bambini, che da soli, in coppia o in famiglia, hanno affollato ieri l'anteprima per giornalisti e instagramers e oggi gli 8 pullman in partenza dal Museo Ferroviario di Campo Marzio. Ottimo riscontro anche sui social, con l'hashtag #ilmioporto.

6 le tappe toccate dalla "visita guidata", organizzata dall'Autorità Portuale di Trieste insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatorie, le forze dell'ordine, Confindustria Venezia Giulia, il Museo Ferroviario di Campo Marzio, per permettere alla città di conoscere da vicino il motore dell'economia e del lavoro del territorio: Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl); Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA); Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA); Silocaf (Pacorini Silocaf Srl); Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e infine il Canale Navigabile (Saiph e Frigomar Srl).

Un evento speciale per valorizzare anche tutti coloro che ogni giorno lavorano nei terminal e che ha quindi visto gli operatori stessi in prima fila per raccontare quello che i visitatori stavano vedendo.

Molto soddisfatta l'Autorità Portuale.

"Obiettivo dell'Open Day 2016, che segue il successo di quello dello scorso settembre, è fare in modo che i cittadini diventino sempre più consapevoli di come porto e città siano profondamente integrati e di come lo sviluppo del primo faccia da traino per la crescita economico e occupazionale del territorio - ha dichiarato Zeno D'Agostino, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste - Ci ha colpito il messaggio di uno dei visitatori: "il tour dovrebbe essere obbligatorio per i cittadini di Trieste. Solo vedendolo ci si rende conto della bellezza, della grandezza e dell'importanza del porto per la città". Per questo motivo - ha concluso D'Agostino - abbiamo intenzione di continuare a organizzare questa iniziativa".

"Organizzare un porte aperte in un luogo tradizionalmente dall'accesso molto ristretto

- segue

per motivi di sicurezza, è sempre una sfida - ha proseguito Mario Sommaria, Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Trieste - che abbiamo potuto affrontare grazie alla preziosa disponibilità e collaborazione di tutte le forze dell'ordine, degli operatori e della comunità portuale, che sono state instancabili nell'aiutarci ad accogliere i visitatori, che in questa edizione sono quasi triplicati".

Soddisfazione anche da parte di Instagramers Trieste, community locale di "fotografi digitali" appassionati di Instagram, l'applicazione per iPhone, Android e Windows Phone che consente di condividere gli scatti fatti con il proprio smartphone, che ha collaborato all'organizzazione della preview:

"Alla base di ogni community di instagramers c'è la passione per il proprio territorio: l'entusiasmo con cui è stato accolto #ilmioporto (andato sold out in poche ore, come già successo nell'edizione precedente di pochi mesi fa) è la conferma di quanto i triestini considerino il porto parte importante della propria città e di quanto lo vogliano vivere e valorizzare, anche attraverso le proprie fotografie condivise su Instagram" ha dichiarato Marco Pilia, membro fondatore di Instagramers Trieste.

Il Nautilus

OPEN DAY DEL PORTO DI TRIESTE: SOLD OUT E PIU' DI 700 VISITATORI IN DUE GIORNI



TRIESTE – Grande successo per l'edizione 2016 dell'Open Day del Porto di Trieste. Oltre 700 i curiosi di ogni età, tra cui tantissimi bambini, che da soli, in coppia o in famiglia, hanno affollato ieri l'anteprima per giornalisti e instagramers e oggi gli 8 pullman in partenza dal Museo Ferroviario di Campo Marzio. Ottimo riscontro anche sui social, con l'hashtag #ilmioporto.

6 le tappe toccate dalla "visita guidata", organizzata dall'Autorità Portuale di Trieste insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatorie, le forze dell'ordine, Confindustria Venezia Giulia, il Museo Ferroviario di Campo Marzio, per permettere alla città di conoscere da vicino il motore dell'economia e del lavoro del territorio: Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl); Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA); Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA); Silocaf (Pacorini Silocaf Srl); Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e infine il Canale Navigabile (Saiph e Frigomar Srl).

Un evento speciale per valorizzare anche tutti coloro che ogni giorno lavorano nei terminal e che ha quindi visto gli operatori stessi in prima fila per raccontare quello che i visitatori stavano vedendo.

Molto soddisfatta l'Autorità Portuale. "Obiettivo dell'Open Day 2016, che segue il successo di quello dello scorso settembre, è fare in modo che i cittadini diventino sempre più consapevoli di come porto e città siano profondamente integrati e di come lo sviluppo del primo faccia da traino per la crescita economico e occupazionale del territorio – ha dichiarato Zeno D'Agostino, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste – Ci ha colpito il messaggio di uno dei visitatori: "il tour dovrebbe essere obbligatorio per i cittadini di Trieste. Solo vedendolo ci si rende conto della bellezza, della grandezza e dell'importanza del porto per la città". Per questo motivo – ha concluso D'Agostino – abbiamo intenzione di continuare a organizzare questa iniziativa".

"Organizzare un porte aperte in un luogo tradizionalmente dall'accesso molto ristretto per motivi di sicurezza, è sempre una sfida – ha proseguito Mario Sommara, Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Trieste – che abbiamo potuto affrontare grazie alla preziosa disponibilità e collaborazione di tutte le forze dell'ordine, degli operatori e della comunità portuale, che sono state instancabili nell'aiutarci ad accogliere i visitatori, che in questa edizione sono quasi triplicati".

Soddisfazione anche da parte di Instagramers Trieste, community locale di "fotografi digitali" appassionati di Instagram, l'applicazione per iPhone, Android e Windows Phone che consente di condividere gli scatti fatti con il proprio smartphone, che ha collaborato all'organizzazione della preview:

"Alla base di ogni community di instagramers c'è la passione per il proprio territorio: l'entusiasmo con cui è stato accolto #ilmioporto (andato sold out in poche ore, come già successo nell'edizione precedente di pochi mesi fa) è la conferma di quanto i triestini considerino il porto parte importante della propria città e di quanto lo vogliano vivere e valorizzare, anche attraverso le proprie fotografie condivise su Instagram" ha dichiarato Marco Pilia, membro fondatore di Instagramers Trieste.

Porti: Trieste; 700 visitatori in due giorni 'Open Day'

'Visita guidata' in sei tappe organizzata dall'Autorità portuale



(ANSA) - TRIESTE, 29 MAG - Sono stati oltre 700 i visitatori del Porto di Trieste per l'edizione 2016 dell'Open Day che ha aperto per due giorni lo scalo giuliano ai cittadini. Sei le tappe toccate dalla 'visita guidata', organizzata dall'Autorità Portuale di Trieste: Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl); Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA); Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA); Silocaf (Pacorini Silocaf Srl); Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e infine il Canale Navigabile (Saiph e Frigomar Srl).

"Obiettivo dell'Open Day 2016 è fare in modo che i cittadini diventino sempre più consapevoli di come porto e città siano profondamente integrati e di come lo sviluppo del primo faccia da traino per la crescita economica e occupazionale del territorio - ha dichiarato Zeno D'Agostino, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste -. Ci ha colpito il messaggio di uno dei visitatori: 'il tour dovrebbe essere obbligatorio per i cittadini di Trieste. Solo vedendolo ci si rende conto della bellezza, della grandezza e dell'importanza del porto per la città'. Per questo motivo - ha concluso D'Agostino - abbiamo intenzione di continuare a organizzare questa iniziativa".

Il premier Renzi in Porto vecchio «Il futuro passa da qui»

Firmato il protocollo d'intesa che sblocca i 50 milioni per la riqualificazione
«Mettiamo fine ad anni di sprechi. Il rigassificatore? Ascolteremo i territori»

di **Silvio Maranzana**
D TRIESTE

«Questi non sono i soldi del monopolio, sono milioni veri. Perché il valore simbolico è importante, ma voi giustamente volete anche i finanziamenti concreti». Lo dice il numero uno del governo italiano, Matteo Renzi entrando con 35 minuti di ritardo, di cui si scusa, nel Magazzino 26 del Porto vecchio («l'unico restaurato su un totale di 87», come lui stesso ricorderà poco dopo) dove ad attenderlo vi è qualche centinaio tra autorità compreso il ministro dei Beni culturali Dario Franceschini, ospiti e rappresentanti del media. È il premier in persona a firmare assieme alla presidente della Regione Debora Serracchiani, al sindaco Roberto Cosolini e al commissario **Zeno D'Agostino** il Protocollo d'intesa che sblocca appunto i primi 50 milioni già stanziati dal Cipe. Le parti firmatarie s'impegnano in particolare a realizzare le opere per l'infrastrutturazione e l'inserimento dell'area del Porto vecchio nel tessuto cittadino e a elaborare il Piano strategico di valorizzazione predisponendo gli strumenti urbanistici necessari. Altro aspetto fondamentale dell'

intesa è la costituzione entro trenta giorni di un Tavolo coordinato dalla Regione.

Renzi ha voluto incastrare Trieste tra altri due appuntamenti rispettivamente a Venezia e a Reggio Calabria perché la considera «una tappa dal valore simbolico molto forte per l'intero Paese. Mi sono affacciato sul Porto vecchio di Trieste - ha detto il premier - e mi sono reso conto dell'esistenza di un luogo incantato, meraviglioso, impressionante. Ma anche di un luogo dove su 87 edifici ne è stato messo apposto uno. C'è stata la sdegnatizzazione, poi l'intervento economico con i 50 milioni, ora il Protocollo: non sono grandi progetti impossibili, ma il desiderio concreto di mettere in moto pezzi della nostra economia».

Basta con gli sprechi dunque, nella filosofia del governo, ma al contempo necessità di valorizzare i gioielli nascosti o deturpati. «Dobbiamo smetterla di sprecare il bello che abbiamo - ha detto Renzi - l'Italia è piena di ricchezza. In un mondo in vortice di innovazione, cosa ha l'Italia da mettere in campo? Certamente il capitale umano, l'intelligenza dei propri abitanti, ma anche luoghi che di per sé possono avercela straordinaria dote di attirare il futuro». E Trieste in questo senso gioca

un ruolo di primo piano secondo il premier perché «non è solo la capitale della mitteleuropa o la più europea delle città italiane, non è soltanto l'ex porto dell'impero austriaco, ma è anche un luogo nel quale in passato sono state tenute assemblee storiche diverse, si sono mescolate differenti culture ed esperienze, un luogo dove si è saputo accogliere la diversità come occasione di ricchezza e di accrescimento culturale». Questo tipo di messaggio nel ragionamento di Renzi è indispensabile anche nel creare condizioni di sviluppo economico. «La competizione mondiale - ha sostenuto il capo del Governo - sarà sempre di più attorno ad aree urbane che sapranno declinare la bellezza anche come valore e come fattore di crescita economica, la bellezza come asset fondamentale per un Paese accanto a spazi di libertà dove il talento può esprimere tutta la propria forza. Questo per me è - ha sottolineato Renzi - è il Porto vecchio di Trieste».

Prima digressione sul Porto nuovo: «Ha ragione il commissario **Zeno D'Agostino** a sottolineare i buoni risultati raggiunti, ma l'idea che ancora oggi il solo porto di Rotterdam faccia più o meno gli stessi volumi delle nostre Autorità portuali

che stiamo riducendo, ma che sono pur sempre molto numerose è una contraddizione. Se davvero il Mediterraneo è il cuore del mondo abbiamo bisogno di avere luoghi competitivi che accolgano le navi, le merci, i passeggeri anziché costringerli a fare giorni di navigazione in più per arrivare dove c'è una logistica più efficiente. Il punto è - ha continuato Renzi - che c'è un sistema a compartimenti stagni con mancanza di dialogo tra i vari settori per cui si creano delle deficienze. Per questo il porto di Trieste fa benissimo ad aprirsi sempre di più all'Europa e al mondo (a margine sul rigassificatore ha detto: «Ascolteremo sempre i territori interessati»). Non è un caso se la presidente Serracchiani è stata la prima a recarsi in Iran dove il porto di Trieste ha fatto accordi importanti».

Quindi il ritorno all'argomento della giornata: «Questo waterfront ha pochi paragoni in Europa. È incomprensibile che l'Italia abbia tutta questa bellezza e non la sfrutti. Allora bando alle ciancie e grande concretezza. Gli 87 edifici sono potenzialmente uno più attrattivo dell'altro: entro il 2017 vogliamo vedere che i soldi siano spesi».

COMPTON/OLIVIERO TOSCANI

➔ I COMMENTI

Russo svela il "siparietto" del 19 dicembre

«È passato oltre un anno da quando il mio emendamento ha sdeamializzato Porto Vecchio - ha commentato ieri il senatore triestino del Pd Francesco Russo -. La visita di Matteo Renzi chiude la prima fase di un percorso iniziato il 19 dicembre del 2014 alle 7 del mattino. Quel giorno, alla vigilia della votazione in Aula, il presidente del Consiglio mi scrisse per capire quanto fosse importante per Trieste la sdeamializzazione di Porto Vecchio. Il governo ha capito e ha scommesso su Porto Vecchio e sull'importanza di quest'operazione. Non solo per il futuro di Trieste, ma di tutto il nostro Paese. La firma di oggi non è un punto di arrivo. Ma una nuova partenza con un obiettivo ambizioso: progettare la Trieste del 2030».



«Porto Vecchio è il simbolo di un'Italia che finalmente si sblocca e riparte: è una rinascita, economica e simbolica, in perfetta chiave europea e che mi impegnerò a promuovere a livello comunitario». Lo ha affermato Isabella De Monte, eurodeputata Pd e componente della commissione Trasporti e turismo, presente ieri alla firma del Protocollo. «La presenza del premier Renzi e del ministro Franceschini - il commento invece di

Antonella Grim segretaria regionale del Pd - testimonia come Trieste sia al centro dell'agenda del Governo, e Porto Vecchio una sfida di portata nazionale. È un passo straordinario, che la nostra città si è conquistata e che si merita». Secondo Grim ieri «è stato infranto il più grande dei "no se poi" triestini, uno di quelli che il centrodestra ha ripetuto per anni. È il risultato di un incessante lavoro istituzionale e politico, che permette alla città di riprendere in mano un luogo unico, trasformandolo in un laboratorio di futuro, alla pari di altre grandi città europee. Trieste è la più europea tra le città italiane e - conclude Grim - finalmente lo stiamo dimostrando con i fatti».

GOVERNO » IL TOUR

Visita lampo al **Magazzino 26** per dare il via al **Piano strategico** che cambierà finalmente il volto dell'**antico scalo**



Trieste, Renzi firma il protocollo per il recupero del Porto Vecchio

Trieste - L'intervento finanziario a beneficio del Porto Vecchio rientra nel Piano stralcio Turismo e Cultura del ministero dei Beni culturali e punta a realizzare, come si legge nel Protocollo, «un esemplare intervento di sviluppo territoriale mediante il recupero e la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico».



Trieste - Il protocollo d'intesa per la valorizzazione del Porto Vecchio di Trieste è stato firmato oggi nello storico Magazzino 26 del capoluogo giuliano dal presidente del Consiglio dei ministri Matteo Renzi, dalla presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, dal sindaco di Trieste Roberto Cosolini e dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste Zeno D'Agostino, alla presenza il ministro dei Beni culturali Dario Franceschini. L'accordo, a partire dalla sdemanializzazione delle aree del Porto Vecchio - tranne le banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera - che le attribuisce al patrimonio del Comune di Trieste, fa leva sullo stanziamento di 50 milioni di euro approvato dal Cipe il primo maggio scorso finalizzato alla creazione, nel polo triestino, di un grande attrattore culturale transfrontaliero. L'intervento finanziario a beneficio del Porto Vecchio rientra nel Piano stralcio Turismo e Cultura del ministero dei Beni culturali e punta a realizzare, come si legge nel Protocollo, «un esemplare intervento di sviluppo territoriale mediante il recupero e la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico». **Le parti firmatarie s'impegnano, tra i punti più importanti, a realizzare le opere per l'infrastrutturazione e l'inserimento dell'area del Porto Vecchio nel tessuto cittadino** e a elaborare il Piano strategico di valorizzazione predisponendo degli strumenti urbanistici necessari. Altro aspetto fondamentale dell'intesa è la costituzione entro trenta giorni, da parte dei soggetti firmatari, di un Tavolo senza oneri finanziari coordinato dalla Regione, al quale potranno essere invitati rappresentanti di altre amministrazioni ed enti, con il compito di dare attuazione al Protocollo.

SPEDIZIONIERI

Si rafforza l'asse fra Trieste e Budapest

Una sessantina di spedizionieri e rappresentanti delle compagnie marittime provenienti dall'Ungheria ha partecipato - nella sede [redacted] di Trieste - alla presentazione delle caratteristiche dello scalo. L'iniziativa, seguita dalla visita dettagliata delle strutture del Molo VII e da altri appuntamenti di conoscenza della realtà cittadina, è stata voluta da Trieste Marine Terminal (Tmt) nell'ambito della forte azione di marketing che l'azienda sta mettendo in atto sui mercati di riferimento. Gli ospiti sono stati accolti a Portopiccolo (Sistiana, Duino Aurisina), mentre il giorno successivo hanno preso parte ad una visita guidata della città di Trieste, organizzata da Tmt per far conoscere i luoghi più affascinanti del capoluogo regionale.

BIENNALE, IERI GMILA PRESENZE

AI GUARDINI Matteo Renzi con le autorità veneziane ieri alla Biennale

Brugnaro in tour con Renzi Trattativa per salvare Venezia

La visita del premier Matteo Renzi all'inaugurazione della Biennale è stata anche l'occasione per rilanciare l'attenzione nazionale sulla questione Venezia: il bilancio, in primis, ma anche la portualità e le bonifiche e lo sviluppo di Marghera.

Fullin, Corsetti e Borzomi alle pagine II e III

Brugnaro-Renzi, trattativa infinita

Quarta visita in città del premier, restano aperte le grandi questioni. A partire dalla "specialità"

Michele Fullin

VENEZIA

Non si può certo dire che il premier Matteo Renzi non conosca la situazione di Venezia. È venuto quattro volte in visita ufficiale e altrettante volte ha ricevuto la documentazione che comprova il trattamento come essa non possa essere trattata dallo Stato come qualsiasi altro Comune. Non si contano poi le visite ministeriali e le missioni del sindaco a Roma per chiedere ciò che per legge le spetta: la specialità. E allora, perché anche questa volta Renzi, dopo parole di elogio per la Biennale non ha ancora "liberato" Venezia dalle sanzioni del patto di stabilità? La questione bonifiche di Porto Marghera è ancora bloccata, per non parlare di quella portuale (tra grandi navi e porto offshore) che è completamente in alto mare. Ieri il sindaco, dopo lo sfogo con il ministro Franceschini (meno riunioni!), ha marcato a uomo il presidente del Consiglio, facendogli avere l'ennesimo dos-

sier sugli extracosti sostenuti da Venezia rispetto alle altre città e sulla situazione di paralisi che le tocca sopportare. Tuttavia, i tempi stretti per la visita alla Biennale e la partenza per Trieste gli hanno impedito di avere un incontro privato.

Nel viaggio tra l'aeroporto e San Marco hanno avuto l'occasione di parlare di Marghera, di sviluppo portuale e di bilancio, ma in motoscafo c'erano anche la "first lady" Agnese, il prefetto Domenico Cuttaia e altri membri dello staff. L'unico momento di privacy, se così vogliamo definirlo, c'è stato durante il congedo, mentre il premier si avviava al motoscafo che l'avrebbe riportato all'aereo.

Ma le questioni che dipendono da Roma restano ancora irrisolte.

«Matteo la città di Venezia aspetta l'annullamento delle sanzioni del patto di stabilità - ha scritto su Facebook l'assessore al Bilancio Michele Zuin - e noi ad ogni occasione te lo ricordiamo».

La situazione esplosiva degli asili (domani e dopodomani alcuni chiuderanno in anticipo per

mancanza di insegnanti) e l'impossibilità di assumere i 70 nuovi vigili previsti a bilancio sono solo due dei problemi che la città si trova ad affrontare in questi giorni per la mancanza di decisioni da Roma. La svolta potrebbe arrivare dal Decreto Enti Locali che dovrebbe essere approvato dal Consiglio dei ministri entro giugno e potrebbe essere il "contenitore" più appropriato per trattare l'argomento. Certo è che la mossa spetta al Governo.

«Noi come parlamentari veneziani - conclude il deputato Pd Davide Zoggia - abbiamo fatto il possibile, al di là del colore politico per portare il messaggio del Comune e so che Renzi è a conoscenza dei problemi della città e che ha un rapporto privilegiato e personale con il sindaco. Non ho ancora capito però se a palazzo Chigi abbiano capito appieno che Venezia non è una città normale, perché la sensazione che si prova quando si parla di Venezia è sempre quella di mendicare aiuti invece che reclamare diritti».

© riproduzione riservata

GLI APPELLI

Zuin: «La città attende la fine delle sanzioni»
Zoggia: «Si rivendica un diritto, non la carità»

- segue

BIENNALE LE ISTITUZIONI

L'INCONTRO

Mezz'ora insieme
nel motoscafo
per parlare della città

I TEMI

Patto di stabilità, forse
una svolta entro giugno
Intanto gli asili chiudono

IL SINDACO E IL PREMIER

Matteo Renzi, la moglie Agnese e il sindaco Luigi Brugnaro insieme per l'inaugurazione della Biennale Architettura. È stata anche l'occasione per chiedere una volta di più un intervento forte del Governo per Venezia, che non può essere paragonate alle altre città (Fotoattualità)



Il Nautilus

Al Terminal Rinfuse Venezia una giornata formativa sul tema “La sicurezza è MIA”



VENEZIA – Gli interventi sono rivolti ai soggetti che ogni giorno si occupano di Safety oltre che ai lavoratori stessi del terminal, cui saranno dedicati dei momenti di confronto e delle prove pratiche sulla sicurezza nel terminal e sulle navi.

La sicurezza nei luoghi di lavoro continua ad essere un tema di elevato interesse e attenzione per le aziende e la comunità. Un tema su cui è necessario non abbassare mai la guardia, che vede pubblico e privato lavorare insieme al fine di sviluppare e sensibilizzare al massimo la conoscenza delle best practices e della formazione di operatori e addetti.

Il 26 maggio presso il Terminal Rinfuse Venezia, in contemporanea con tutti i terminal portuali del Gruppo Euroports, si è svolto il quinto “Global Safety Day”, un’occasione di divulgazione a livello internazionale delle principali tematiche relative alla sicurezza sul posto di lavoro: norme, buone pratiche, strumenti di prevenzione e di valutazione dei rischi.

Questa iniziativa contribuisce ad effettuare una capillare opera di sensibilizzazione e prevenzione, al fine di ridurre il più possibile il numero degli incidenti e infortuni sul lavoro.

L’obiettivo dell’incontro è stato quello di spiegare non solo le regole da rispettare o gli obblighi a cui adempiere, bensì consentire ai lavoratori di raggiungere una piena consapevolezza di come lavorare in sicurezza grazie all’uso corretto dei dispositivi di protezione individuale (DPI), strumento fondamentale per la prevenzione e la tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori.

Nel corso del pomeriggio si sono svolte delle esercitazioni, durante le quali i lavoratori di Terminal Rinfuse Venezia effettuano prove pratiche di gestione delle emergenze e delle prove di utilizzo della cesta in stiva. Si tratta di un’iniziativa promossa anche grazie al supporto di Autorità Portuale e INAIL, al fine di instaurare buone prassi per l’accesso di operatori nella stiva delle navi, un compito delicato e che richiede attenzione e formazione specifica.

La Gazzetta Marittima

“Porte aperte in porto” nell’European Day a Savona

Oltre cinquecento persone, con molti bambini, hanno partecipato alla bella iniziativa



SAVONA – Sono state ben 520 le persone che hanno partecipato, venerdì scorso, all’European Maritime Open Day, la giornata europea del mare, organizzata negli scali commerciali dell’UE e che a Savona si è articolata su più momenti: la visita ai terminal crocieristici, un “tour” gratuito in battello tra le banchine e gli impianti portuali e la possibilità di vedere da vicino i mezzi navali con cui vengono effettuate le manovre di ingresso e uscita dal porto o i salvataggi in mare.

Preso d’assalto da famiglie con bambini soprattutto il battello che ha portato i partecipanti a vedere dal mare le zone operative del porto e le navi all’ormeggio nel bacino di Savona. Il personale dell’Autorità portuale e della Compagnia Unica ha illustrato le varie fasi lavorative ed i programmi di sviluppo in corso. Molta curiosità anche per le strutture delle due stazioni marittime, con i visitatori che hanno avuto anche la possibilità di ammirare una mostra delle fotografie più rappresentative dell’archivio storico della Compagnia portuale. Accanto alla mostra lo stand dimostrativo delle attività della Guardia Costiera, allestito dalla Capitaneria di porto savonese, che ha tra l’altro distribuito ai visitatori il fumetto divulgativo intitolato “il porto nascosto”, pubblicato all’Open Day 2015 dall’Autorità Portuale in collaborazione con la stessa Capitaneria. I savonesi hanno anche avuto l’opportunità di visitare i mezzi navali della Guardia Costiera, fra cui la maggiore delle unità assegnate alla Liguria, la motovedetta classe Rodriguez nr. 288. Per l’occasione, il comandante della Capitaneria cv Vitale ha chiesto al collega della nave scuola Palinuro della Marina Militare – che avrebbe dovuto lasciare Savona a fine mattinata per proseguire la crociera di addestramento in corso – di ritardare la partenza sino alla sera per consentire un prolungamento delle visite a bordo in coincidenza dell’European Maritime Open Day. Suggestiva la cornice della Palinuro nel contesto paesaggistico della Torretta, che assieme alla possibilità di toccare il porto con mano, grazie al giro del bacino offerto dall’Autorità Portuale, ha ulteriormente allietato il bagno di cultura marittima dei 520 visitatori.

Pettorino: «A luglio le prime concessioni» / INTERVISTA

Genova - Sech, San Giorgio e Spinelli i primi dossier sul tavolo del commissario. «Il porto non si è fermato». L'ammiraglio replica al presidente di Confindustria Genova: «Con Ansaldo Energia siamo stati rapidissimi».



Genova - «In questi mesi non sono mai stato fermo: un presidente avrebbe fatto le stesse cose per il porto». Il commissario dell'Authority di Genova, l'ammiraglio **Giovanni Pettorino**, punge chi in questo periodo ha denunciato la mancanza di una guida a Palazzo San Giorgio. E lo fa, a margine del convegno Smart Week, annunciando che il dossier riguardante le concessioni è ormai ai titoli di coda.

Ammiraglio, perché non ha parlato prima?

«Volevo aspettare che dal ministero dei Trasporti fosse annunciata la proroga del mio incarico, che terminerà al più tardi a novembre».

Il presidente di Confindustria Genova, Giuseppe Zampini, in un'intervista al Secolo XIX, ha detto che un porto senza guida «non si era mai visto prima». Vuole rispondere?

«Sono dispiaciuto. Ma, lo ripeto, il porto non si è fermato. E ne è l'esempio la pratica che ha riguardato proprio Ansaldo Energia, di cui Zampini è amministratore delegato. All'azienda è stata data in concessione la banchina che aveva richiesto nella zona di Cornigliano, tutto in tempi rapidi. Dovrebbe saperlo».

- segue

Veniamo al dossier concessioni. Quali sono i tempi?

«Entro il mese di luglio porteremo in Comitato portuale le prime determinazioni sulle istanze dei terminalisti. I terminal interessati sono Sech, San Giorgio e Spinelli».

Ci saranno bocciature?

«Non credo proprio. I nostri uffici hanno già esaminato le pratiche. Sono stati richiesti ai soggetti interessati ulteriori documenti che riguardano i progetti e gli investimenti programmati per i prossimi anni. Entro la fine del 2016, dopo un passaggio al ministero dei Trasporti, dovrebbero essere ufficializzate le proroghe».

Per quanti anni? Le concessioni attuali scadono nel 2020.

«Dipende dai singoli casi. È chiaro che più garanzie ci verranno date dagli operatori, per maggiore tempo verranno affidate le banchine. Parliamo di periodi comunque superiori ai dieci anni».

Qualche anticipazione sugli investimenti?

«Spinelli vorrebbe intervenire sugli aspetti legati alle infrastrutture per migliorare la logistica. Al Sech, invece, sono stati proposti interventi che riguardano più direttamente le banchine».

L'Autorità portuale, a breve, dovrà anche procedere con l'assegnazione delle aree che fino a poco tempo fa erano occupate da Piaggio Aerospace, a Sestri Ponente.

«Sono arrivate diverse richieste. Parliamo di una zona industriale sicuramente di valore. Verrà presto data in concessione, anche in questo caso, a chi offrirà le migliori garanzie».

Il bando di gara per assegnare i bacini delle riparazioni navali invece?

«Ci stiamo muovendo. Nelle prossime settimane verranno comunicate alcune novità. Non ce ne siamo dimenticati».

L'AMMIRAGLIO REPLICA AL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA: «CON ANSALDO ENERGIA SIAMO STATI RAPIDISSIMI»

Pettorino: «A luglio le prime concessioni»

Sech, San Giorgio e Spinelli i primi dossier sul tavolo del commissario. «Il porto non si è fermato»

L'INTERVISTA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «In questi mesi non sono mai stato fermo; un presidente avrebbe fatto le stesse cose per il porto». Il commissario [redacted] di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, punge chi in questo periodo ha denunciato la mancanza di una guida a Palazzo San Giorgio. E lo fa, a margine del convegno Smart Week, annunciando che il dossier riguardante le concessioni è ormai ai titoli di coda.

Ammiraglio, perché non ha parlato prima?

«Volevo aspettare che dal ministero dei Trasporti fosse annunciata la proroga del mio incarico, che terminerà al più tardi a novembre».

Il presidente di Confindustria Genova, Giuseppe Zampini, in un'intervista al Secolo XIX, ha detto che un porto senza guida «non si era mai visto prima». Vuole rispondere?

«Sono dispiaciuto. Ma, lo ripeto, il porto non si è ferma-

to. E ne è l'esempio la pratica che ha riguardato proprio Ansaldo Energia, di cui Zampini è amministratore delegato. All'azienda è stata data in concessione la banchina che aveva richiesto nella zona di Cornigliano, tutto in tempi rapidi. Dovrebbe saperlo».

Veniamo al dossier concessioni. Quali sono i tempi?

«Entro il mese di luglio porteremo in Comitato portuale le prime determinazioni sulle istanze dei terminalisti. I terminal interessati sono Sech, San Giorgio e Spinelli».

Ci saranno bocciature?

«Non credo proprio. I nostri uffici hanno già esaminato le pratiche. Sono stati richiesti ai soggetti interessati ulteriori documenti che riguardano i progetti e gli investimenti programmati per i prossimi anni. Entro la fine del 2016, dopo un passaggio al ministero dei Trasporti, dovrebbero essere ufficializzate le proroghe».

Per quanti anni? Le concessioni attuali scadono nel 2020.

«Dipende dai singoli casi. È chiaro che più garanzie ci

verranno date dagli operatori, per maggiore tempo verranno affidate le banchine. Parliamo di periodi comunque superiori ai dieci anni».

Qualche anticipazione sugli investimenti?

«Spinelli vorrebbe intervenire sugli aspetti legati alle infrastrutture per migliorare la logistica. Al Sech, invece, sono stati proposti interventi che riguardano più direttamente le banchine».

L'Autorità portuale, a breve, dovrà anche procedere con l'assegnazione delle aree che fino a poco tempo fa erano occupate da Piaggio Aerospace, a Sestri Ponente.

«Sono arrivate diverse richieste. Parliamo di una zona industriale sicuramente di valore. Verrà presto data in concessione, anche in questo caso, a chi offrirà le migliori garanzie».

Il bando di gara per assegnare i bacini delle riparazioni navali invece?

«Ci stiamo muovendo. Nelle prossime settimane verranno comunicate alcune novità. Non ce ne siamo dimenticati».

www.themediterranean.com

© BY NEND AL CUNIORI I I R I S E R V A T I

IL CASO PIAGGIO

Sono arrivate molte richieste. L'area è di valore: sceglieremo chi offrirà le migliori garanzie

GIOVANNI PETTORINO
commissario porto di Genova



IL PORTO

Concessioni sprint di Pettorino a luglio arrivano i primi verdetti

L'ULTIMA parola spetterà al ministero dei Trasporti. Ma il complesso lavoro di verifica e di analisi delle istanze dei terminalisti che hanno chiesto l'allungamento della loro concessione sta per concludersi. Lo assicura l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario di Palazzo San Giorgio. D'altra parte, l'istruttoria è aperta da già da tempo e i terminalisti chiedono di avere certezze dall'ente per poter dar seguito ai propri piani di sviluppo e, quindi, d'investimento. Soprattutto per le tre principali istanze ferme da tempo, quelle dei terminali Sech, Spinelli e San Giorgio. In totale, infatti, sono sei le istanze che comprendono anche Sllomar, Rinfuse e Gmt (su cui sarà necessario presentare ulteriore documentazione).

«Dopo l'approfondita e complessa istruttoria prodotta dalla struttura tecnica [redacted] saremo pronti, entro il mese di luglio, a portare in Comitato portuale le prime determinazioni sulle istanze di concessione dei terminalisti» spiega Pettorino.

Nel dettaglio, come si diceva all'inizio, l'ammiraglio fa riferimento alla terza istanza considerata conclusa, dopo che Palazzo San Giorgio aveva chiesto ulteriori chiarimenti e documentazioni rispetto ai dossier presentati lo scorso anno: Sech, San Giorgio, Spinelli.

La consegna definitiva dei materiali è avvenuta fra febbraio e marzo e ora la pratica è vicina alla conclusione. «In ogni caso - precisa l'ammiraglio -

in assenza di una normativa specifica in materia, porteremo in visione le nostre determinazioni al ministero dei Trasporti». Delle altre tre, due non sono ancora considerate concluse e in queste settimane è arrivata una sesta istanza. In tutti i casi si tratta di concessioni in scadenza nel 2020.

Ancora coperto dal riserbo il giudizio sulle istanze, anche se a quanto risulta a Repubblica il giudizio do-

vrebbe essere positivo e tale da incidere sullo sviluppo futuro dello scalo. Nei piani sotto esame, infatti, vengono messi a confronto traffici, investimenti, prospettive economiche ed occupazionali e sulla base di questo verranno indicati gli anni di concessione. Fondamentale però sarà il passaggio finale del ministero dei Trasporti.

«Altre autorità portuali hanno scelto procedure diverse, ma il porto di Genova ha una complessità e una pluralità di funzioni ed operatori che richiede differenti tempi di analisi, senza con ciò pregiudicare lo sviluppo delle imprese e anzi garantendone le più solide basi amministrative» spiega una nota di Palazzo San Giorgio che, in questi ultimi mesi ha comunque prorogato sei concessioni nelle riparazioni o sta inoltre il dossier "ex Piaggio" con l'arrivo di 16 risposte al bando per manifestazione di interesse. La stessa area, per altro, è stata parzialmente assegnata in concessione temporanea semestrale.

(massimo minella)

WORLDWIDE IMAGES



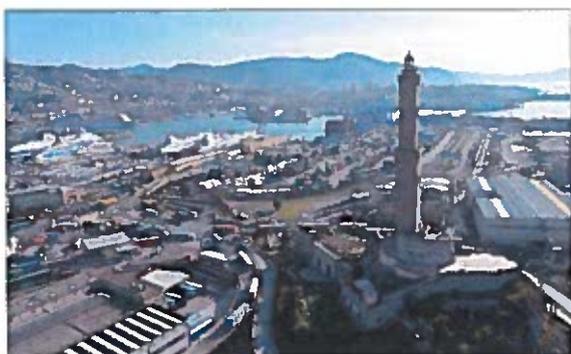
L'AMMIRAGLIO
il commissario

[redacted] Genova l'ammiraglio Giovanni Pettorino e sopra una veduta del terminal Spinelli che ha presentato istanza a Palazzo San Giorgio per l'allungamento della concessione

The Medi Telegraph

Porto di Genova, 11 miliardi di produzione e 54mila occupati

Genova - Il 30 maggio a Palazzo San Giorgio è fissata la presentazione pubblica dell'Analisi di impatto economico-sociale dello scalo di Genova sviluppata da Nomisma.



Genova - Il 30 maggio, alle ore 11, presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, è fissata la presentazione pubblica dell'Analisi di impatto economico-sociale del porto di Genova sviluppata da Nomisma, in collaborazione con Prometeia e Tema. L'evento, si legge in una nota, rappresenta un fondamentale momento di conoscenza e condivisione dell'importanza delle attività portuali per il tessuto economico e sociale della città, della regione e del più vasto territorio in cui il porto è inserito. L'analisi svela il peso dei traffici del porto non solo a Genova, ma in tutto il Paese. Per quanto riguarda l'effetto diretto, indiretto e indotto dei traffici portuali sulla Liguria, Nomisma quantifica in 11 miliardi di euro la produzione e in 54mila le unità di lavoro, per un valore aggiunto di 4,5 miliardi. **Negli ultimi quattro anni, il porto di Genova ha migliorato per tre volte il suo record per movimentazione di container, raggiungendo la quota di 2,243 milioni di teu nel 2015, con una crescita del 3,2% sul 2014.** La movimentazione di merce supera i 51 milioni di tonnellate l'anno mentre i passeggeri movimentati ruotano attorno alla quota dei tre milioni di unità.

Il Secolo IX

ANALISI NOMISMA

Porto di Genova,
miliardi
di produzione
e 54mila occupati

GENOVA. Il 30 maggio, alle ore 11, presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, è fissata la presentazione pubblica dell'Analisi di impatto economico-sociale del porto di Genova sviluppata da Nomisma, in collaborazione con Prometeia e Tema. L'evento, si legge in una nota, rappresenta un fondamentale momento di conoscenza e condivisione dell'importanza delle attività portuali per il tessuto economico e sociale della città, della regione e del più vasto territorio in cui il porto è inserito. L'analisi svela il peso dei traffici del porto non solo a Genova, ma in tutto il Paese. Per quanto riguarda l'effetto diretto, indiretto e indotto dei traffici portuali sulla Liguria, Nomisma quantifica in 11 miliardi di euro la produzione e in 54mila le unità di lavoro, per un valore aggiunto di 4,5 miliardi. Negli ultimi quattro anni, il porto di Genova ha migliorato per tre volte il suo record per movimentazione di container, raggiungendo la quota di 2.243 milioni di teu nel 2015, con una crescita del 3,2% sul 2014. La movimentazione di merce supera i 51 milioni di tonnellate l'anno mentre i passeggeri movimentati ruotano attorno alla quota dei tre milioni di unità.

LA RICERCA

Nosmisma “Il porto vale 11 miliardi”

UNDICI miliardi di euro di produzione e 54 mila addetti. Sono i numeri di un primato, quello del porto, realtà motore dell'economia genovese, che verranno svelati lunedì alle 11 nella Sala delle Camere di Palazzo San Giorgio. Qui infatti è fissata la presentazione pubblica dell'Analisi di Impatto Economico Sociale del Porto di Genova sviluppato da Nosmisma in collaborazione con Promotoin e Toma.

L'evento non ha solo una valenza economica, ma anche un aspetto legato alla conoscenza di una realtà complessa come quella del porto di Genova, il cui valore allarga i suoi confini all'intera regione, ma anche all'Italia. Proprio su questi aspetti nazionali la ricerca fonderà il suo obiettivo. Per quanto riguarda l'effetto diretto, indiretto e indotto dei traffici portuali sulla Liguria, Nosmisma appunto quantifica in 11 miliardi di euro la produzione e in 54 mila le unità di lavoro, per un valore aggiunto di 4,5 miliardi. Negli ultimi quattro anni il porto ha superato per tre volte i suoi record di traffico, arrivando nel 2015 a 2,243 milioni di teus (più 3,2% su 2014). In valore assoluto, inoltre, la movimentazione di merce supera i 51 milioni di tonnellate l'anno mentre i passeggeri movimentati arrivano oltre i tre milioni di unità.

Saranno gli esperti di Nosmisma a presentare la ricerca, prima nel suo genere per quanto riguarda l'impatto nazionale. Dopo il saluto dell'ammiraglio Giovanni Pettorino e l'introduzione del direttore per lo Sviluppo e la Pianificazione di Palazzo San Giorgio, Marco Sanguineri, seguiranno gli interventi del sindaco Marco Doria, del presidente della Regione Giovanni Toti, del presidente di Confindustria Giuseppe Zampini, del segretario Cgil Ivano Bosco e del consigliere del ministro Delrio Luigi Merlo.



LUIGI MERLO
L'ex presidente
di Genova e attuale
consigliere del
ministro Delrio

(mas m.)

L'avvisatore Marittimo

L'ANNUNCIO DEL COMMISSARIO DEL PORTO DI GENOVA



«Concessioni in Comitato portuale entro luglio»

«Dopo l'approfondita e complessa istruttoria prodotta dalla struttura tecnica saremo pronti, entro il mese di luglio, a portare in Comitato portuale le prime determinazioni sulle istanze di concessione dei terminalisti». Così l'ammiraglio Gioacchino Pettorino, commissario

Si tratta di tre istanze considerate concluse, dopo che Palazzo San Giorgio aveva chiesto ulteriori chiarimenti e documentazioni rispetto ai dossier presentati lo scorso anno. I terminalisti interessati sono Secht, San Giorgio, Spinelli.

La consegna definitiva dei materiali è avvenuta negli scorsi mesi di febbraio e marzo e ora la pratica è vicina alla conclusione. «In ogni caso, in assenza di una normativa specifica in materia, porteremo in visione le nostre determinazioni al ministero dei Trasporti». Altre

due istanze presentate nel 2015 non sono ancora considerate concluse e la struttura è in attesa di ulteriori documentazioni. Proprio in queste settimane, inoltre, è pervenuta una sesta istanza. In cui la valutazione preliminare per la pubblicazione è in fase di avvio. In tutti i casi si tratta di concessioni in scadenza nel 2020. A fronte della presentazione delle istanze, la struttura di [redacted] ha avviato un lavoro particolarmente intenso, considerata la valenza degli atti da deliberare, i cui esiti orienteranno lo sviluppo di importanti aree del porto per durate superiori al decennio. Si tratta di ponderare traffici, investimenti, prospettive economiche ed occupazionali contenuti nei programmi delle imprese e di tradurre le valutazioni in atti di concessione. La complessità delle valutazioni, si legge in una

nota, è inoltre accentuata dall'assenza di un inquadramento normativo in materia, peraltro riscontrabile anche a livello europeo, che si accompagna alla scontata necessità di garantire trasparenza e chiarezza alle procedure in corso. Altre Autorità portuali hanno scelto procedure diverse, ma il porto di Genova, spiega da Palazzo San Giorgio, ha una complessità e una pluralità di funzioni ed operatori che richiede differenti tempi di analisi, senza con ciò pregiudicare lo sviluppo delle imprese e anzi garantendone le più solide basi amministrative. In questo stesso periodo sono state prorogate sei concessioni nel comparto dei riparatori e [redacted] sta inoltre valutando il dossier "ex Praggio" con l'arrivo di 16 risposte al bando per manifestazione di interesse. La stessa area è già stata parzialmente assegnata in concessione temporanea.

I TRAFFICI

Porto, nei primi quattro mesi crescono container e passeggeri

RICUPERO di tutti i settori merceologici e crescita del traffico container e dei passeggeri nel porto di Genova. Sono questi i due elementi distintivi dei traffici del mese di aprile e del primo quadrimestre del 2016 per lo scalo. I contenitori hanno fatto registrare un +4,5% sul mese con 190.512 teu contro i 182.361 teu di marzo e un +2,1% sul progressivo con 739.887 teu contro i 724.559 teu dello stesso periodo dello scorso anno.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, ad aprile sono cresciuti sia i traghetti che le crociere rispettivamente con un +0,6% e un +17,8% mese su mese. In aumento quindi anche il numero totale dei passeggeri con un +10,1% sul mese e un +5,4% sul progressivo.

Porti: Ap Genova, entro luglio prime concessioni in comitato

Commissario, tre istanze concluse per Sech, S. Giorgio, Spinelli



(ANSA) - GENOVA, 27 MAG - Saranno pronte per andare in Comitato Portuale entro luglio le "determinazioni" sulle istanze di concessione dei terminal Sech, San Giorgio, Spinelli, i primi a consegnare, tra febbraio e marzo, la documentazione necessaria alla conclusione dell'istruttoria da parte degli uffici tecnici.

Lo ha reso noto l'Autorità portuale di Genova che, in un comunicato, ha fatto il punto sulla situazione delle concessioni. Si tratta di tre istanze considerate concluse dopo che Palazzo San Giorgio aveva chiesto ulteriori chiarimenti e documentazioni rispetto ai dossier presentati lo scorso anno. "In ogni caso, in assenza di una normativa specifica in materia - ha precisato l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario del Porto di Genova - porteremo in visione le nostre determinazioni al ministero dei Trasporti". Altre due istanze presentate nel 2015 non sono ancora considerate concluse e la struttura è in attesa di ulteriori documentazioni. Proprio in queste settimane, inoltre, è pervenuta una sesta istanza, la cui valutazione preliminare per la pubblicazione è in fase di avvio ma, in tutti questi casi si tratta di concessioni in scadenza nel 2020. "A fronte della presentazione delle istanze, la struttura di Autorità Portuale ha avviato un lavoro particolarmente intenso, considerata la valenza degli atti da deliberare - spiega la nota - i cui esiti orienteranno lo sviluppo di importanti aree del porto per durate superiori al decennio. Altre Autorità portuali hanno scelto procedure diverse, ma il porto di Genova ha una complessità e una pluralità di funzioni ed operatori che richiede differenti tempi di analisi, senza con ciò pregiudicare lo sviluppo delle imprese e anzi garantendone le più solide basi amministrative".

Autorità portuale ricorda che, "in questo stesso periodo sono state prorogate 6 concessioni nel comparto dei riparatori e che l'Autorità portuale sta inoltre valutando il dossier "ex Piaggio" con l'arrivo di 16 risposte al bando per manifestazione di interesse". (ANSA).

Genova: entro luglio in Comitato portuale prime determinazioni sulle istanze di concessione dei terminalisti



(FERPRESS) - Genova, 27 MAG - "Dopo l'approfondita e complessa istruttoria prodotta dalla struttura tecnica dell'Autorità portuale, saremo pronti, entro il mese di luglio, a portare in Comitato portuale le prime determinazioni sulle istanze di concessione dei terminalisti". Così in una nota stampa l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale.

Si tratta - prosegue la nota - di tre istanze considerate concluse, dopo che Palazzo San Giorgio aveva chiesto ulteriori chiarimenti e documentazioni rispetto ai dossier presentati lo scorso anno. I terminalisti interessati sono: Sech, San Giorgio, Spinelli. La consegna definitiva dei materiali è avvenuta negli scorsi mesi di febbraio e marzo e ora la pratica è vicina alla conclusione.

"In ogni caso - ha precisato l'ammiraglio -, in assenza di una normativa specifica in materia, porteremo in visione le nostre determinazioni al ministero dei Trasporti". Altre due istanze presentate nel 2015 non sono ancora considerate concluse e la struttura è in attesa di ulteriori documentazioni. Proprio in queste settimane, inoltre, è pervenuta una sesta istanza, la cui valutazione preliminare per la pubblicazione è in

- segue

fase di avvio. In tutti i casi si tratta di concessioni in scadenza nel 2020.

A fronte della presentazione delle istanze, la struttura di Autorità Portuale ha avviato un lavoro particolarmente intenso, considerata la valenza degli atti da deliberare, i cui esiti orienteranno lo sviluppo di importanti aree del porto per durate superiori al decennio. Si tratta di ponderare traffici, investimenti, prospettive economiche ed occupazionali contenuti nei programmi delle imprese e di tradurre le valutazioni in anni di concessione. La complessità delle valutazioni è inoltre accentuata dall'assenza di un inquadramento normativo in materia, peraltro riscontrabile anche a livello europeo, che si accompagna alla scontata necessità di garantire trasparenza e chiarezza alle procedure in corso.

Altre Autorità portuali hanno scelto procedure diverse, ma il porto di Genova ha una complessità e una pluralità di funzioni ed operatori che richiede differenti tempi di analisi, senza con ciò pregiudicare lo sviluppo delle imprese e anzi garantendone le più solide basi amministrative. Giova ricordare che in questo stesso periodo sono state prorogate 6 concessioni nel comparto dei riparatori e che l'Autorità portuale sta inoltre valutando il dossier "ex Piaggio" con l'arrivo di 16 risposte al bando per manifestazione di interesse. La stessa area, per altro, è stata parzialmente assegnata in concessione temporanea semestrale per commesse industriali.

■ IL FORUM

Navi e cantieri, Genova alla prova della ripresa

QUARATI >> 13

IL FORUM ORGANIZZATO DA MEDITELEGRAPH, TTM E SECOLO XIX

Navi e cantieri, la sfida della ripresa

Mercato incerto almeno per un anno: paga solo l'investimento in innovazione

ALBERTO QUARATI

GENOVA. I noli del carico secco saranno sotto pressione ancora per un anno, ma il progressivo ridursi del portafoglio ordini globale, e un livello di demolizioni mai registrato negli anni passati porterà nel medio termine a un miglioramento, dopo il minimo storico toccato nei primi mesi di quest'anno. Nei carichi liquidi, dopo i risultati confortanti del 2015, gli analisti di tutto il mondo avvertono gli armatori a non investire più su nuove unità, per non compromettere fragili equilibri.

Mentre non è chiara la direzione che prenderà l'economia mondiale nei prossimi anni, il trasporto marittimo - principale vettore di questa - prova a fissare alcuni elementi di solidità, non potendo più contare sull'alta lena dei noli.

Ieri sulla "Msc Armonia" la prima linea di armatori, broker, cantieri navali e finanza in Italia ha tracciato le linee del mercato al Forum "Shipowners & Shipbuilding: Dry Bulk e Tanker" organizzato dal Meditelegraph, Ttm e Il Secolo XIX davanti a una platea di 140 persone.

Armatori come Salvatore d'Amico e Marco Novella spiegano l'importanza di scelte su innovazione della flotta e flessibilità degli schemi di business. L'innovazione tuttavia va sostenuta dalla ricerca, che oggi è soprattutto di medio peri-

odo. Da qui la velocità del finanziamento diventa cruciale: a fronte di bandi europei mediamente efficaci, Giovanni Caprino, responsabile Sviluppo del Network Cetena sottolinea che i finanziamenti nazionali alla ricerca arrivano in media a sette anni dal bando, compromettendo di fatto il valore della ricerca stessa.

Sul fronte della pianificazione degli ordini, Fabrizio Vettosi, direttore generale di Vsl, difende il ruolo dei fondi d'investimento, ricordando che con i tassi a zero l'ingresso di fondi non di rischio e interessati a generare valore è per le compagnie una valida alternativa al credito sempre più selettivo.

Avvicinandosi novembre 2016, quando l'Italia dovrà presentare il piano particolareggiato per la rete di rifornimento di gas naturale liquefatto, e stagliandosi all'orizzonte la prospettiva delle nuove normative internazionali anti-inquinamento nel Mediterraneo, è tornato alla ribalta il tema-Lng: Giancarlo Casani, direttore generale dell'Anceanap, sollecita il governo a sciogliere i dubbi sulle normative dedicate al finanziamento dei progetti, sottolineando come i cantieri privati della Penisola siano già pronti per diventare un polo specializzato in questo settore.

L'analisi dei noli è stata condotta da Enrico Paglia, Research Manager di Banchemo Costa, gli incontri sono stati moderati da Ennio Palmesino, consigliere

re d'amministrazione di Comosupply e Angelo Marletta, giornalista di Ttm-Il Secolo XIX.

Gallery e interviste video su www.themeditelgraph.it.

BY MICHAEL CUN DOTTI RISERVATI

L'Informatore Navale

Circolo Autorita' Portuale e Società del Porto di Genova: 70 ANNI MA NON LI DIMOSTRA

Genova, 27 maggio 2016 - Nato nell'immediato dopoguerra, il Circolo C.A.P. dei lavoratori portuali in via Albetazzi (Circolo Autorità Portuale e Società del Porto di Genova) è un insieme di attività che, unendo generazioni e culture, lo rendono un'agorà portuale e cittadina. Con oltre 4000 iscritti, di cui 1600 soci lavoratori attivi, 1700 soci pensionati e il restante cittadini, il Circolo festeggia quest'anno i suoi primi 70 anni, vivendo attivamente il presente e guardando al domani con il valore della memoria. Nel calendario delle celebrazioni, pochi giorni fa si è svolto il convegno nel cui titolo, "Riflessioni sulla riforma portuale", spicca un lemma importante e spesso dimenticato, riflessioni, che richiama il pensiero critico e la sua responsabilità. Nella ampia sala conferenze con un pubblico attento di soci, che conosce meglio delle proprie tasche il porto e la sua imprevedibile quotidianità, i lavori si sono aperti con il benvenuto del Presidente, **Danilo Oliva**, che ha sottolineato l'intreccio profondo della vita del circolo con quella del porto, rintracciabile nell'evoluzione da realtà strettamente aziendale o fortemente corporativa a realtà intra-aziendale, che ha scelto politicamente di essere aperta al quartiere ed alla città.

"Siamo il circolo del porto, dei lavoratori e dei pensionati di Autorità portuale e terminal, e stiamo recuperando molto sul terreno culturale. Abbiamo dato il tema "Riflessioni" perchè abbiamo bisogno di capire. Per quello che abbiamo visto e sentito finora, in questa riforma si è parlato poco del lavoro e vorremmo essere smentiti. Il lavoro, so viene, viene sempre dopo; invece per noi viene prima".

Ed ad aprire le riflessioni, dando un organico filo conduttore al parterre, l'intervento di **Mario Sommariva**, Segretario generale del porto di Trieste. Egli ha evidenziato in primo luogo la caratteristica di decreto delegato della riforma delle AP, che la circoscrive molto distintamente a numero degli enti, governance interna e semplificazione amministrativa, allo scopo di fare i conti con il dimensionamento dei porti italiani, il localismo, l'integrazione fra aree portuali e retroportuali ed il coordinamento fra piani e opere infrastrutturali. Il punto qualificante per Sommariva è che la riforma delegata si colloca all'interno del PSNPL e del DEF Infrastrutture, che rivede in modo molto netto la politica scellerata della legge Obiettivo, recependo l'ottimizzazione o integrazione infrastrutturale, la manutenzione, la ricaduta sui centri urbani, lo scenario internazionale. A tal proposito, ha ricordato che l'economia mondiale è in rallentamento e con essa i traffici portuali. Negli ultimi 25 anni la stazza media di tutte le tipologie di navi è quadruplicata, determinando sovra capacità di stiva permanente. Tutto il naviglio consegnato nel 2015 (1,5 mln di tonnellaggio), è stato compensato con un pari ammontare di navi di età 10-12 anni, messe in disarmo o demolite. Inoltre, si assiste al riassetto delle alleanze nel mercato delle portacontainer; mentre la geopolitica influenza sempre più i traffici, non solo commerciali ma, per la sicurezza, anche crocieristici. L'allargamento di Suez, per il quale si è rischiate una destabilizzazione politica permanente dell'Egitto, non ha portato maggior traffico, anzi esso si è ridotto. Infatti, il bunker a buon mercato permette di aumentare la velocità di traversata delle navi, che così possono doppiare il Capo di Buona

- segue

Speranza risparmiando il costo della fee di attraversamento del canale.

La riforma fornisce qualche risposta di tenuta a tutto questo, con una gestazione che dovrebbe concludersi entro la scadenza della delega in agosto.

Accanto alle positività (definizione di enti pubblici non economici ad ordinamento speciale delle APdS e accorpamenti; Tavolo di coordinamento nazionale; sportelli e uffici territoriali rispondenti alla necessità dei porti di articolazioni territoriali che non hanno niente a che vedere con quelle decisionali), ha poi sollevato alcune criticità, tra cui lo stralcio della possibilità delle APdS di partecipare a società di intermodalità; l'applicazione secca delle norme sull'impiego pubblico alle APdS, che invece hanno bisogno di rapida capacità organizzativa; l'assenza sul come integrare porti e aree retroportuali; la non chiarezza su come si garantisce il riparto delle risorse tra i porti accorpati. Sommariva ha anche rilevato un'attenzione alla privatizzazione dei servizi di interesse generale, in cui non è detto che il privato possa funzionare, e in ultimo lo squilibrio del Comitato di gestione, perché il Tavolo di partenariato deve poter contare.

In chiusura Sommariva ha sottolineato l'importanza di un regolamento delle concessioni atteso da anni, massacrato dal Consiglio di Stato, che lo ha sovrapposto ingiustificatamente al nuovo Codice degli appalti. È poi passato alla necessità di rivedere l'incameramento previsto dal Codice della Navigazione e di prevedere la tutela degli investimenti privati nelle infrastrutture.

Infine, ha evidenziato la necessità di politiche per e del lavoro portuale, alla luce anche del gigantismo che rilancia il lavoro flessibile, espletato dagli Art 17, indicando l'APdS il soggetto centrale per politiche attive di stimolo e di processo di riqualificazione e formazione. Ha espresso l'importanza di riformare il 15 bis dell'Art 17 della L 84/94 che ha messo insieme gli articoli 17 e 16 e di emanare un atto di indirizzo per la regolazione del lavoro temporaneo che revisioni quello di Matteoli, che ormai conta più della legge. Occorre anche un regolamento per l'agenzia del lavoro temporaneo, intesa come strumento/emanazione del pubblico e non una società. Ha poi evidenziato il bisogno dei porti di intervenire sulla previdenza di sistema perché il lavoro portuale è usurante e necessita di prepensionamento.

Sergio Bologna ha preso la parola interrogandosi sull'esistenza o meno di una strategia per cui fare una riforma e di una politica industriale. Per lo studioso l'unica strategia per il porto di Genova è allargare il proprio mercato oltralpe. Ma ha anche evidenziato alcuni elementi di scenario cruciali, che la riforma non sembra considerare. Occorrono 3 anni ad una società intermodale per raggiungere il break even, aprendo un problema di sostegno, e quando si va fuori dal territorio nazionale spesso gli inland terminal esteri ostacolano il traffico gestito da un altro paese. I porti nordeuropei aprono terminal all'estero per realizzare l'intermodalità.

La situazione italiana è caratterizzata da porti nord europei costosi e congestionati; da un forte rallentamento degli elementi di degrado nella logistica terrestre grazie all'azione dei comitati di base; dall'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo. Innanzitutto serve un progetto industriale, perché le infrastrutture non sono un valore di per sé, ma solo se servono a qualcu cosa e meno che mai sono una misura anticiclica. Per Sergio Bologna, la Torino-Lione è inutile, risultato della Legge obiettivo di Lunardi che ha visto completare appena l'8,4% di tutto quello che ha consentito di avviare, grazie alla previsione di finanziamento a tranche.

A seguire, un interessante intervento a carattere giuridico di **Sergio Maria Carbone**, che ha aperto evidenziando il cambio di orientamento economicomondiale ed europeo, che ha battagliato il sistema delle Conference, che nasceva sulla base della libera concorrenza regolata in modo trasparente, lasciando

- segue

spazio alle attuali opache e imprevedibili Alliance. Esiste un conflitto nei trasporti tra mercato regolato e mercato libero senza regole e direzione. In Italia la L. 84/94 rispecchia una concezione del terminalista come soggetto neutro di fronte al traffico, ma intanto sono cambiati gli impegni finanziari di investimento, le linee e le modalità di trasporto. Oggi gli operatori e i lavoratori chiedono chiarezza degli obiettivi e delle modalità per raggiungerli e non va dimenticato che la riforma attuale si basa sulla L. 84/94 rimasta incompiuta. Vi è un elemento ineludibile: favorire una partecipazione degli utenti alla governance; saranno poi gli enti pubblici a decidere, ma non possono essere svincolati dagli operatori privati, che non sono solo condizionamento ma anche stimolo.

Nel futuro prossimo gli investimenti diventeranno sempre più cruciali, ma va in direzione opposta la rigidità degli investimenti sin dall'inizio concessione, e non a medio o a fine concessione, introdotta dalle osservazioni del Consiglio di Stato. Il concessionario già in atto deve essere privilegiato, ma con verifiche con parità di condizione di mercato.

Secondo il giurista il lavoro è il grande assente della riforma. Le indicazioni di Confindustria e il pool di manodopera debbono essere verificate. Infine, rileva l'esistenza di una sovrapposizione normativa in ambito portuale senza alcuna logica.

Il Segretario generale della AP di Genova **Alessandro Carena** ha espresso estrema perplessità.

Non gli sembra che questa riforma sia utile o particolarmente migliorativa della L. 84/94. Propende per la trasformazione dei porti in SpA pubbliche e condivide l'istituzione delle macroregioni Alto tirrenica o Alto adriatica.

Prendendo la parola, il presidente di Assiterminal, **Marco Conforti**, ha subito messo in luce una posizione dubitativa sugli accorpamenti e sulla pianificazione centrale.

I terminalisti rappresentati da Assiterminal sono contrari al partenariato pubblico-privato ed alla espulsione dei comitati portuali con qualcosa che non si conosce. "Il fatto che gli investitori siano espulsi crea problemi agli stessi investitori" ha sintetizzato Conforti. Riguardo agli accorpamenti, poiché il mercato è sovranazionale, se va in questo senso, approvano il processo di dimensione amministrativa infra-regionale.

Sulla pianificazione si è interrogato sul come si fa ad investire se non vengono dichiarate a livello nazionale le priorità e dunque come si spenderanno i soldi, mentre sulla sburocrazizzazione, ha sottolineato come, unico caso in Europa, ai terminalisti restino 5 livelli di regolazione: Ap/APdS, MIT, Tavolo coordinamento nazionale, Antitrust e Authority Trasporti. Ha concluso con un breve passaggio sul lavoro, in cui si è dichiarato contrario sia ad ulteriori vincoli per l'utilizzo dell'Art.16 che all'adozione di un modello del lavoro più rigido e costoso.

I tre sindacati, **FilIt, Fit, UilT** rappresentati dal Segretario della Camera del Lavoro di Genova **Ivano Bosco**, hanno espresso apprezzamento per l'avvio di una riforma portuale, date l'estrema burocrazia nei Comitati portuali e le regole organizzative diverse da porto a porto. Ha espresso sconcerto sulla tendenza a distinguere sempre meno tra porti e logistica, che potrebbe nascondere una strategia. La riforma in atto è minimalista e aspettano di vedere la seconda parte di essa. Resta la necessità che ai lavoratori delle APdS sia riconosciuto il CCNL porti ed al lavoro temporaneo sia riconosciuto l'interesse generale. Commentando la richiesta dei terminalisti di ulteriore flessibilità del lavoro, Bosco si è detto preoccupato che a ciò possa corrispondere la diminuzione dei posti di lavoro nei terminal. Secondo i sindacati, gli alti investimenti dei privati in qualche modo vanno garantiti, perché significano garanzia di lavoro. Conclude infine richiamando la necessità di riconoscere il lavoro portuale usurante.

- segue

A seguire, ha preso la parola il console della Culum **Antonio Benvenuti**, che ha aperto il suo intervento annunciando la decisione di entrare in stato di agitazione se non avverrà la firma del contratto con i terminalisti, che riconosce la Culum unica fornitrice di lavoro temporaneo. La Compagnia Unica Paride Ratini condivide la creazione a Trieste dell'agenzia per il lavoro temporaneo, ma questa soluzione non va bene per Genova. E' necessario riconoscere il servizio di interesse generale del lavoro temporaneo dell'art 17, che nei porti italiani esiste a Savona, Genova e Ravenna.

La parola finale è stata affidata a **Luigi Merlo**, Consigliere del Ministro Delrio, che subito ha sottolineato come le iniziative del Governo per i porti siano un'occasione importante di cambiamento. Per Merlo è necessario chiudere la lunga stagione di deformazione applicativa della Legge 84/94, che ha reso insostenibili Autorità o Comitati portuali. Esprimendo giudizi molto positivi su quanto previsto dal Piano Nazionale e dalle modalità di pianificazione delle opere infrastrutturali, ha poi spiegato che i motivi che lo hanno allontanato dall'idea di trasformare le AP in SpA pubbliche sono dovuti all'intervento di alcuni provvedimenti che ne hanno cambiato le condizioni. Oggi una SpA portuale impedirebbe autonomia e flessibilità necessarie allo sviluppo dei traffici. Sulle concessioni Merlo ha rassicurato che si sta per scrivere la risposta al Consiglio di Stato; sulla questione lavoro portuale ha rimarcato che il Tavolo non è ancora partito per le proposte sindacali disgiunte. Si sta lavorando per raggiungere una quadra unitaria.

Giovanna Visco

L'ARMATORE INTERVERRÀ AL CONVEGNO ORGANIZZATO DA MEDITELEGRAPH, TTM E SECOLO XIX

«Green-ships, unica scelta possibile»

Salvatore d'Amico: «Non è solo questione di costi, è la strategia a vincere»

FRANCESCO FERRARI

GENOVA. Quella delle eco-ships rimane una scelta «logica e giusta», che il gruppo d'Amico rifarebbe e «continuerà a fare» nei prossimi anni. Salvatore d'Amico, fleet director di d'Amico Società di Navigazione, lo ribadirà oggi a bordo di Msc Armonia, di fronte alla platea di 120 addetti ai lavori iscritti alla prima edizione del "Forum Shipowners and Shipbuilding". L'armatore sarà uno dei relatori della prima tavola rotonda, moderata dal giornalista Angelo Marletta e dedicata al mercato del carico secco.

La scelta delle eco-ships («ma sarebbe meglio chiamarle green-ships») è un tema molto dibattuto all'interno del mondo armatoriale. Non sono mancate, anche di recente, polemiche su una tipologia di navi che, secondo alcuni, con il prezzo del bunker ai minimi storici potrebbe risultare antieconomica. «Senza entrare in polemica con altre compagnie - spiega d'Amico - vorrei ricordare per prima cosa che parliamo di navi che resteranno sul mercato per almeno 20 anni. E dubito che il bunker, in un tempo così esteso, non tornerà a giocare un ruolo da tiranno. Non solo. Nel nostro segmento una eco-ship garantisce un risparmio medio di 2.000 dollari al giorno: una cifra del genere difficilmente

può essere sottovalutata. Senza contare il fatto che in futuro

alcuni Paesi potrebbero ammettere nei loro porti solo eco-ships. Ma c'è un'altra cosa che è giusto che si sappia - continua d'Amico, anticipando in parte i contenuti del suo intervento - : negli ultimi tre anni non risultano a livello mondiale ordini per navi "non eco". Fino a quattro anni fa si poteva scegliere fra un ordine "eco" e un ordine "non eco": la differenza era di circa un milione di dollari su un valore medio di 23/24. Chi ha risparmiato

quella cifra, per una scelta del tutto legittima, si troverà in enorme difficoltà in caso di tentativo di vendita della nave. Oggi il mercato *second hand* penalizza fortemente le navi "non eco". Per certe unità costruite in Cina la vendita è praticamente impossibile».

Ma questa consapevolezza è diffusa fra gli armatori? «Quando una nave consuma 18 tonnellate di fuel anziché 21 credo che sia logico farsi delle domande. Ma, voglio dirlo apertamente, la scelta "green" non ha solo una valenza

economica. È la filosofia della compagnia e dei suoi equipaggi a dover cambiare. I marittimi devono fare molta attenzione a distribuire i carichi della nave in modo da ottimizzare i consumi. Faccio un esempio concreto: decidere di lavare le cisterne mentre si fa un cambio zavorra obbliga ad utilizzare 3 generatori, con un consumo molto alto. Ma se facciamo il lavaggio di giorno e il

cambio zavorra di notte la potenza necessaria è molto più bassa. Nulla va lasciato al caso. A questo proposito il nostro

gruppo ha siglato due importanti partnership: una con il Rina, che ha sviluppato un magnifico software per il monitoraggio dei consumi; una con Dnv/Gl per la formazione continua del personale». Altro tema di attualità: il rapporto sempre più stretto fra attività di terra e di bordo. «Oggi esistono strumenti (torziometro, flussometro, misuratori di kw per i generatori) che ci permettono dall'ufficio - perché le nostre navi sono collegate via satellite - di controllare costantemente come sta performando la nave. Per dare un'idea di questa attività: un'elica sporca può far aumentare i consumi del 20%. Un costante controllo dall'ufficio serve proprio a verificare che la nave sia sempre alla sua massima efficienza riducendo i consumi e quindi le emissioni. Oggi siamo gli unici nel nostro settore ad avere un *fleet performance monitoring department* che quotidianamente raccoglie i dati dei consumi delle navi con uno storico di tre anni e che periodicamente li confronta per verificare anomalie. Come dicevo, la filosofia "green" non deve lasciare nulla al caso. È anche per questo che il gruppo d'Amico, quando le navi raggiungono 10 anni cerca di valutare se è necessario fare una sabbatura al 100% dello scafo».

© BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I

Porti: Spezia studia catena logistica alimentata con Lng

Forcieri, gas naturale liquefatto al centro di politiche europee



(ANSA) - GENOVA, 27 MAG - Il gas naturale liquefatto (Lng) è la nuova sfida ambientale per il trasporto marittimo. Se ne è parlato oggi a Seafuture dove è emerso che questo carburante rappresenta l'alternativa al centro delle politiche di sostenibilità ambientale europee legate alla portualità e alle autostrade del mare. Anche il Porto della Spezia sta fornendo il suo contributo, ha detto il presidente dell'Ap Lorenzo Forcieri, sui progetti legati al Lng. Si tratta infatti del primo porto in Italia ad aver sviluppato, insieme a Con-tship, uno studio sulla fattibilità di una catena logistica alimentata a gas naturale liquefatto. "L'obiettivo è maggiore efficienza e sostenibilità ambientale, affinché La Spezia diventi best practice a livello nazionale sul tema" ha detto Forcieri. Tra le pratiche sostenibili anche la prossima elettrificazione delle banchine e il trasporto su ferro. (ANSA).

AP La Spezia: Forcieri, siamo best practice a livello nazionale sul tema dell' LNG



(FERPRESS) - La Spezia, 27 MAG - Si è tenuta oggi in occasione di SEAFuture 2016 - presso l'Arsenale Militare della Spezia - la conferenza "Il GNL e le sfide ambientali nel trasporto marittimo: dalle "policy issues" a concreti progetti di sostenibilità".

Il Presidente dell'Autorità Portuale della Spezia Lorenzo Forcieri ha aperto i lavori della conferenza al SEAFUTURE 2016 introducendo il tema del carburante alternativo LNG (Gas naturale liquefatto) e le iniziative che vedono l'ente coinvolto a livello europeo. Tra i relatori presenti Emilio Minghetti del Ministero dello sviluppo economico, José Anselmo Ex principal Advisor DGMove, Franco Porcellacchia di Costa Crociere, Daniele Testi President SOS LOGistica Association, Federica Montaresi responsabile progetti comunitari per l'Autorità Portuale della Spezia.

"L'Autorità Portuale della Spezia - ha detto Forcieri - lavora da tempo, grazie ai progetti comunitari, sul tema LNG, coinvolgendo diversi attori strategici che fanno parte del cluster della Spezia, sia a livello istituzionale che privato. L'intento è attivare una rete di sinergie e far sistema, lavorando e promuovendo azioni volte a migliorare una maggiore efficienza e sostenibilità ambientale, facendo sì che La Spezia possa rappresentare una best practice a livello nazionale sul tema LNG".

L'LNG è infatti al momento topic centrale in Europa nell'ambito della portualità, dei trasporti e della sostenibilità ambientale e rientra tra le priorità individuate nel regolamento 1315/2013 sulle reti TEN-T per lo sviluppo delle politiche legate alle autostrade del mare.

Il Porto della Spezia è il primo porto in Italia che ha sviluppato, in collaborazione con la rete di terminal, inland terminal ed operatori intermodali partecipati dal Gruppo Contship, uno studio per verificare la fattibilità tecnica e la sostenibilità di una catena logistica alimentata a LNG dimostrando quindi di aver colto appieno l'importanza delle politiche europee.

Nelle best practices rientrano le iniziative di elettrificazione delle banchine e cold ironing e i progetti POSEIDONMED, GAINN4CORE e GAINN4MOS per le nuove tecnologie legate all'utilizzo del GNL nel trasporto navale ed in ambito portuale e per la realizzazione di studi per la costruzione di 4 navi prototipo alimentate ad LNG.

"Quando parliamo di LNG parliamo di innovazione, innovazione nel settore dei trasporti nell'uso di carburanti alternativi, nelle tecnologie applicate alla propulsione delle navi e dei motori stradali e quindi di conseguenza si parla anche di Know how, di nuove professionalità, di training e di alta specializzazione. In tal senso, l'AP vuole giocare un ruolo di primo piano per lo sviluppo di una politica green del Porto e particolare attenzione al rapporto porto/città, promuovendo anche i centri di ricerca e aziende

specializzate" ha detto il Presidente Forcieri.

Navi militari e cruiser a metano, Spezia si prepara

La Spezia - La novità dal convegno "Sea Future" tenutosi in questi giorni all'Arsenale. Fincantieri sperimenta un motore a gas per la Marina tricolore. Panigaglia pronta a rifornire.



La Spezia - **Il futuro del trasporto navale sarà il metano, un futuro molto vicino per La Spezia con la Marina militare che sta già sperimentando un motore a gas naturale (Gnl) e che ha in costruzione, in Fincantieri, una nuova unità logistica (appoggio operazioni subacquee) che avrà base alla Spezia, con propulsione a metano.** Il messaggio uscito dall'ultimo convegno di Sea Future, l'evento sulla tecnologia marina che si è chiuso ieri in Arsenale, è chiaro e apre la strada ad un nuovo concetto di trasporto, sia in mare che in terra. L'utilizzo del Gnl come carburante sta suscitando l'interesse in una prospettiva di maggiore flessibilità operativa, riduzione dei costi e possibilità di operare con un ridottissimo impatto ambientale sia in ambito portuale che nelle aree di maggiore pregio e tutela. Il golfo della Spezia, con la presenza della stessa Marina, ma anche con il porto mercantile, ha già calato qualche carta per sviluppare questa tipologia di carburante per il comparto commerciale. **«L'Autorità Portuale lavora da tempo sul tema - ha detto il presidente dell'AP Lorenzo Forcieri - L'intento è attivare una rete di sinergie e far sistema, facendo sì che Spezia possa rappresentare una best practice a livello nazionale».**

Ma non ci sono solo i trasporti via mare. Di camion a metano hanno parlato le aziende della grande distribuzione. E non è impensabile che nei prossimi anni i mezzi pesanti che fanno la spola tra le banchine e il retroporto di Santo Stefano usino la trazione a gas. Intanto il gruppo Carnival, leader del settore crociere, ha annunciato che presto sarà in linea una nave a Gnl. Così quando ha parlato il rappresentante dell'azienda che gestisce l'impianto di Panigaglia l'attenzione non è mancata.

- segue

«È l'unico rigassificatore su costa, ed ha caratteristiche strategiche rispetto ad altri impianti - ha spiegato Germano Grassini di Gnl Italia - il futuro può anche essere un doppio servizio, cioè come polo di distribuzione di metano, con un'ottica sulla nautica. Il porto della Spezia è una famiglia allargata in cui dobbiamo interagire in un'ottica sinergica che parte dalla Marina ed arriva al porto ed alle istituzioni. Ora siamo in attesa del capire cosa fare e ce lo dirà ad ottobre lo studio di fattibilità che abbiamo commissionato».

La Gazzetta Marittima

Al Propeller di Livorno la rivoluzione doganale

Le molte innovazioni del nuovo codice e la fase transitoria fino al 2020

LIVORNO – In linea con la sua "mission" di entrare nel vivo delle problematiche concrete per lo shipping e il mondo della portualità, il Propeller Club labronico presieduto da Maria Gloria Giani Pollastrini ha dedicato l'ultimo incontro conviviale alle innovazioni sulla dogana. E a parlarne è arrivata a Livorno ancora una volta la dottoressa Teresa Alvaro, direttore centrale per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane, che già nel recente passato aveva illustrato parte delle nuove disposizioni all'interporto Vespucci di Guasticce.

Focalizzandosi sui temi più recenti, e in particolare sugli interrogativi del cluster portuale, l'intervento della dottoressa Alvaro ha sottolineato ancora una volta come le innovazioni puntano a semplificare il lavoro degli operatori e degli stessi addetti alle dogane, avvalendosi della telematizzazione di tutte le operazioni. La carta deve sparire dal processo delle dogane – ha detto Teresa Alvaro – con un progressivo sviluppo di una "fase transitoria" che si concluderà tra quattro anni, nel 2020 con lo sdoganamento "centralizzato", ovvero reso possibile in un qualsiasi centro del territorio della Ue. Molti dei punti trattati dalla dottoressa Alvaro sono stati oggetto di precedenti interventi, anche per la complessità della manovra, che è elencata – è stato ricordato – in un documento di ben 1.312 pagine. Una semplificazione che proprio per questa complessa e articolata esposizione – è stato rilevato anche in sala – sembra contraddire l'impegno a "semplificare". Ma dai vertici delle dogane si ritiene che una volta entrato a regime e una volta partiti i sistemi automatici della telematizzazione, la semplificazione dovrà davvero risultare attuata, specie per gli operatori. Ancora una volta dunque, l'incontro al Propeller ha dimostrato di essere utile sul piano sia della conoscenza, sia dell'operatività. E' quanto avevano chiesto in apertura di serata la presidente Maria Gloria Giani, e il presidente della sezione logistica e trasporti di Confindustria Livorno Fabio Selmi, supportato quest'ultimo dallo spedizioniere Ivo Luigi De Gasperi che a sua volta si è detto preoccupato della complessità della riforma ma anche impegnato a rendere comprensibile ed attuabile un processo che dovrebbe rendere lo sdoganamento italiano più efficiente e specialmente più concorrenziale alle norme che vigono in altri paesi Ue.

VIABILITÀ IL PRESIDENTE DELL'ACI FRANCO PARDINI VA ALL'ATTACCO

«Accesso alla Darsena Toscana: un calvario. Ora basta»

«UN CALVARIO. Questo è divenuto il processo di accesso e di uscita dei veicoli dalla Darsena Toscana, in primis per chi, come ad esempio la categoria degli autotrasportatori, è chiamata ad aspettare quotidianamente in coda». Franco Pardini, presidente dell'Automobil Club va all'attacco della viabilità cittadina. «L'interrogativo più grande è ancora sospeso in zona Calambrone - scrive il Club degli automobilisti - il cavalcavia, l'accesso diretto e strategico alla Darsena Toscana e inaugurato l'11 vigilia di Natale del 2003. Un passaggio chiave per il trasporto non solo privato ma anche commerciale in entrata e uscita dalla

limitrofa area portuale. Il quale, malgrado tale natura cruciale e delicata per la viabilità di casa nostra, resta off-limits al traffico ormai da 8 anni a causa di almeno due crolli quasi consecutivi».

A rendere ancor più grave la criticità - scrive il Club - «resta il fatto che il raccordo che tramite il ponte sovrasta le cosiddette Porte Vinciane a oggi viene gestito in maniera poco razionale e del tutto inefficiente dalla Navicelli spa. Non sono più tollerabili gli enormi disagi arrecati al traffico, compreso quello portuale, specie in una situazione di congiuntura economia assai infelice e non soltanto a livello locale».

LIVORNO,VELO (AMBIENTE):“SECHE DELLA MELORIA,1 GIUGNO INCONTRO MINISTERO AMBIENTE-ENTE PARCO”

Roma, 27 maggio 2016 - “Il Ministero dell'Ambiente ha convocato per mercoledì 1° giugno i vertici del Parco Regionale “Migliarino San Rossore Massaciuccoli” per le valutazioni conclusive sulle proposte di modifica al regolamento di esecuzione e organizzazione dell'Area Marina Protetta “Secche della Meloria”, di cui è ente gestore.

Lo riferisce in una nota **Silvia Velo, Sottosegretaria all'Ambiente**.

“Sarà l'occasione per definire la disciplina delle attività intorno alla Torre della Meloria - ha aggiunto Velo - in modo da assicurare, con l'aggiornamento del Regolamento vigente, la fruizione della zona in linea con le finalità di tutela dell'area marina protetta”.



Enrico Rossi

Siamo ad un momento di svolta importante per il futuro industriale di Piombino e della costa

Cabina di regia per le autorizzazioni Prima riunione operativa a Piombino

Al centro del vertice il percorso per la nuova acciaieria elettrica

-PIOMBINO-

PRIMA riunione della cabina di regia promossa dalla Regione per velocizzare le autorizzazioni agli investimenti Aferpi.

Alla riunione, che si è svolta ieri mattina negli uffici Aferpi, hanno partecipato il consigliere per il lavoro del presidente Rossi (Gianfranco Simoncini), l'Ad di Aferpi Fausto Aza, il sindaco di Piombino Massimo Giubiani, il commissario **Luciano Guarnieri**, Asl, Arpal, rappresentanti dei settori regionali coinvolti e Invitalia.

La cabina di regia è uno strumento tecnico e operativo: ha lo scopo di fare il punto sulle autorizzazioni necessarie per la realizzazione del forno elettrico e del treno a rotaie, le due infrastrutture previste dal piano presentato da Aferpi. L'obiettivo è quello di arrivare a realizzarli nei tempi previsti, ovvero entro 28 mesi dalla firma avvenuta lo scorso aprile. Simoncini, a nome del presidente Rossi, ha sottolineato ancora una volta l'importanza del progetto, essenziale per far ripartire la produzione siderurgica e l'economia del territorio.

LA CABINA di regia, che sarà coordinata da Edo Bernini, direttore generale ambiente della Regione, lavorerà con periodiche riu-



ECONOMIA Gianfranco Simoncini insieme al sottosegretario Silvia Velo e l'assessore regionale Cristina Grieco

riunioni su singoli temi che coinvolgeranno solamente i soggetti di volta in volta interessati e utilizzando prevalentemente forme di comunicazione digitale.

«La cabina di regia e il tavolo interministeriale sono fondamentali - commenta il presidente della Regione Enrico Rossi - per condividere ogni aspetto del progetto complessivo di rilancio infrastrutturale e industriale della costa, co-

si come è necessario che continui l'integrazione tra i ministeri e gli uffici regionali, tra il governo e la regione. Siamo ad un momento di svolta importante per il futuro industriale di Piombino e della costa, un progetto che la regione ha sostenuto e continuerà a sostenere».

Oltre alla cabina di regia, la Regione sta coordinando, in collaborazione con Invitalia, per il Pia-

no di riconversione e riqualificazione industriale, la riapertura del bando Protocolli di insediamento per i finanziamenti regionali alle imprese che intendono investire a Piombino.

Publicato inoltre il bando sui lavori di pubblica utilità: sono diverse le iniziative messe in campo per rilanciare le attività economiche, ma è chiaro che l'avvio dei lavori alle Acciaiere rappresenta un opuscolo fondamentale.

Porti: obiettivo 45 mila croceristi per Welcome to Ancona

Al via con Msc Sinfonia, inaugurato nuovo lat Regione Marche



(ANSA) - ANCONA, 27 MAG - Obiettivo 45 mila croceristi per la stagione 2016 di 'Welcome to Ancona', che debutta con l'arrivo della Msc Sinfonia, 275 metri di lunghezza, 2.560 passeggeri e 721 membri di equipaggio, la prima delle 33 crociere che sbarcheranno fino ad ottobre nel porto dorico: 18 Msc e 15 di compagnie senza scalo regolare, quest'ultime raddoppiate dall'anno scorso. Nell'ambito del progetto di accoglienza della Camera di Commercio, è stato inaugurato il nuovo lat, Centro di informazione turistica della Regione Marche negli ex Magazzini del sale, alla presenza del sindaco Valeria Mancinelli e del governatore Ceriscioli. Secondo Giorgio Cataldi, presidente dell'ente camerale, "l'arrivo della Msc è un'opportunità unica che permetterà di incrementare gli arrivi dei croceristi, nel 2015 39 mila, il 75% stranieri" oltre al "milione di passeggeri dei traghetti". Il presidente dell'Ap Giampieri ha sottolineato che il porto di Ancona "è uno strumento a disposizione della crescita, della collettività e dell'occupazione".

Il Nautilus

A quando l'ampliamento dell'Interporto di Bari?



BARI – Si preannuncia una fase a quinte mobili per l'Interporto Regionale della Puglia. Il progetto di ampliamento dell'infrastruttura, infatti, potrebbe incontrare una battuta d'arresto con la revoca del finanziamento regionale. E' quanto emerge in sordina dalla visura del bilancio 2015 appena depositato da FS Logistica: quest'ultima, infatti, è proprietaria dello Scalo Ferruccio ovvero quella struttura sulla cui superficie – pari a circa 190.000 mq – si andrebbe a realizzare l'ampliamento dell'Interporto.

“Il governo regionale – dichiara l'assessore regionale Giovanni Giannini – ha formalmente avviato un procedimento di revoca del finanziamento, ma finché non sarà completata l'istruttoria non si possono fare previsioni”. Il ruolo della Regione Puglia nell'ampliamento dell'Interporto è dovuto alle procedure espropriative avviate da quest'ultima sull'area dove attualmente insiste lo Scalo Ferruccio: nell'aprile del 2014 le procedure si erano concluse con successo e la Regione Puglia aveva stabilito un indennizzo, a carico di Interporto, pari a 10,4 milioni di euro.

Si legge testualmente nel bilancio di FS Logistiche che “alla scadenza del preliminare di vendita tra le due società, sottoscritto nel dicembre 2014, Interporto non ha provveduto all'acquisto, risultando inadempiente nei confronti di Regione Puglia, che ha successivamente attivato il procedimento di revoca del finanziamento concesso a tal uopo”. In tal senso, FS Logistica, alla luce dei recenti mutamenti, chiede la rimozione del vincolo di esproprio nonché l'intervento diretto della Regione Puglia affinché quest'ultima provveda direttamente o indirettamente al pagamento dell'indennità. Secondo l'assessore Giannini, “quest'ultima ipotesi è assolutamente impraticabile dato che l'obbligazione di pagamento è stata assunta da Interporto”.

Il progetto di ampliamento dell'Interporto è stato avviato nel 2009 ed era stato incluso nel PON 2007 – 2013: il costo totale dell'operazione ammonta a 150 milioni di euro di cui 90 sono a carico del pubblico. All'inizio del 2014, la Direzione Generale della Concorrenza (Dg Competition) dell'UE non ha ravvisato alcuna illiceità nel piano di aiuti di Stato previsto per l'ampliamento dell'Interporto ma nel tempo si sono condensate numerose criticità di natura burocratica e tecnica. E, dinanzi ad una potenziale perdita dei 135 milioni di euro di fondi comunitari, la Regione Puglia ha deliberato alla fine del 2014 di includere il suddetto progetto all'interno della nuova programmazione comunitaria 2014 – 2020.

Da allora si è discusso tanto di Interporto, dal potenziale arrivo di nuovi investitori tedeschi – Kant Capital Spa – sino alle problematiche bilancistiche della società, culminate ad inizio di quest'anno in una drastica riduzione, da 40 a 17 milioni di euro, del capitale sociale. Il revisore contabile di Interporto, la società KPMG, non ha certificato i bilanci sociali 2009 – 2013 mentre risulterebbe che quelli successivi non siano stati né approvati né depositati.

Negli ultimi mesi è scesa in campo persino la sezione trasporti di Confindustria Bari, chiedendo lumi sullo stato attuativo del progetto di ampliamento. Attualmente dallo Scalo Ferruccio e dall'Interporto partono circa 40 treni al giorno: gli spazi sono saturi e gli operatori del settore chiedono che il progetto d'ampliamento si realizzi quanto prima.

Stefano Carbonara

Gioia Tauro, parte il bacino di carenaggio

Gioia Tauro - Il progetto dell'Autoità portuale. La struttura servirà per la manutenzione delle navi portacontainer.



Gioia Tauro - Il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità la modifica al Pot 2016-2018 per realizzare le opere preliminari alla messa in opera di un bacino di carenaggio per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi portacontainer. A dare inizio ai lavori è stato il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l'importanza delle scelte fatte a sostegno dello sviluppo dei porti di competenza dell'ente ed in particolar modo del porto di Gioia Tauro: «Considerata l'importanza strategica di questa decisione - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel presentare il progetto del bacino, - il prossimo 16 giugno parteciperò a Roma, presso la Camera dei Deputati, alla presentazione del volume "Il porto di Gioia Tauro: tra Città Metropolitana e nuovi paradigmi geopolitici" e in quella occasione illustrerò fattivamente, con tanto di analisi dei costi e dei benefici, il progetto di realizzazione di un polo logistico di manutenzione portacontainer che sarà realizzato nel porto di Gioia Tauro. In tal senso, credo sia giusto agire con una certa tempistica e in modo concreto per portare a compimento ogni necessaria attività a sostegno dello scalo». Tra gli altri punti all'ordine del giorno, il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'Autorità Portuale relativo all'esercizio 2015. Anno che si è chiuso con un avanzo di esercizio corrente pari a 4,852 milioni di euro e di avanzo di amministrazione di circa 58 milioni. Dalla gestione 2015 ne è derivato un totale di 20,441 milioni di euro di entrate accertate e di 15,888 milioni di euro di uscite impegnate, con una disponibilità di cassa di circa 105 milioni di euro. Alla base della futura pianificazione, tracciata dall'ufficio tecnico nel Pot 2016-2018, per il porto di Gioia Tauro, vi è la volontà di mantenere alta la competitività dello scalo, già capace di accogliere navi di ultima generazione.

IL PROGETTO

Gioia Tauro, parte il bacino di carenaggio

La struttura servirà per la manutenzione delle navi portacontainer

Il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità la modifica al Pot 2016-2018 per realizzare le opere preliminari alla messa in opera di un bacino di carenaggio per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi portacontainer.

Ad dare inizio ai lavori è stato il Commissario straordinario [redacted] di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l'importanza delle scelte fatte a sostegno dello sviluppo dei porti di competenza dell'ente ed in particolare modo del porto di Gioia Tauro. «Considerata l'importanza strategica di questa decisione - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel presentare il progetto del bacino, - il prossimo 16 giugno parteciperò a Roma, presso la Camera dei Deputati, alla presentazione del volume "Il porto di Gioia Tauro: tra Città Metropolitana e nuovi paradigmi geopolitici" e in quella occasione illustrerò fattivamente, con tanto di analisi dei costi e dei benefici, il progetto di realizza-

zione di un polo logistico di manutenzione portacontainer che sarà realizzato nel porto di Gioia Tauro. In tal senso, credo sia giusto agire con una certa tempestività in modo concreto per portare a compimento ogni necessaria attività a sostegno dello scalo». Tra gli altri punti all'ordine del giorno, il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo [redacted] relativo all'esercizio 2015. Anno che si è chiuso con un avanzo di esercizio corrente pari a 4,852 milioni di euro e di avanzo di amministrazione di circa 58 milioni. Dalla gestione 2015 ne è derivato un totale di 20,441 milioni di euro di entrate accertate e di 14,888 milioni di euro di uscite impegnate, con una disponibilità di cassa di circa 105 milioni di euro.

Alla base della futura pianificazione, tracciata dall'ufficio tecnico nel Pot 2016-2018, per il porto di Gioia Tauro, vi è la volontà di mantenere alta la competitività dello scalo, già capace di accogliere navi di ultima generazione.



Il porto di Gioia Tauro

Il Secolo XIX

Riparazioni navali scende in pista anche Gioia Tauro

GIOIA TAURO. Il comitato portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità la modifica al piano operativo triennale 2016-2018 per realizzare le opere preliminari alla messa in opera di un bacino di carenaggio per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi portacontainer. Lo annuncia il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli. Il porto ha anche approvato il bilancio 2015, in utile per 4,8 milioni di euro.

A Palermo oltre 600 migranti, il dramma di una minorenne stuprata e incinta

PALERMO. È attraccata nel porto di Palermo la nave Bourbon Argos di Medici senza frontiere con a bordo oltre 600 migranti provenienti da Nigeria, Costa d' Avorio, Sudan, Senegal, partiti giovedì notte da Sabrata, in Libia, secondo quanto riferito dai migranti, che viaggiavano su alcuni gommoni. Soccorsi venerdì mattina da navi mercantili, nella notte sono stati trasbordati sulla Bourbon Argos. Al molo Santa Lucia sono in corso le operazioni di sbarco, alla presenza di forze dell' ordine, della Protezione civile, della Croce rossa, di sanitari e psicologi dell' Asp di Palermo e di operatori di Msf. Presente anche l' assessore comunale alle Politiche sociali, Agnese Ciulla. C' è anche una minorenne stuprata e rimasta incinta, secondo quanto riferisce il medico che l' ha visitata, tra i migranti sbarcati a Palermo con la nave Bourbon Argos di Msf; 500 gli uomini; 73 le donne e 31 i minori. "A bordo ci sono 15 donne in stato di gravidanza - dice il medico Giuseppe Termini, direttore del Poliambulatorio Palermo Centro che coordina lo sbarco - e due hanno avuto minacce di aborto. La minorenne incinta è stata stuprata ed è terrorizzata. L' abbiamo affidata alla nostra equipe di psicologi". © Riproduzione riservata.

Il Giornale di Vicenza

ECATOMBE. Bruxelles non si muove, ma chiede più impegno all'Italia su hotspot e rimpatri

Un dramma senza fine con almeno 700 dispersi nel Canale di Sicilia

Tre diversi naufragi. Una strage anche di bambini Tra i superstiti, minorenni incinta dopo uno stupro Migranti torturati per mesi in Libia prima di partire

ROMA Sul difficile fronte dell'immigrazione quella che si è conclusa ieri, come hanno confermato anche i dati dell'Onu, è stata una delle peggiori settimane di sempre: tre naufragi, 65 corpi recuperati, 700 dispersi, almeno 40 dei quali bimbi. Una strage nella strage, quella dei più piccoli, che l'Unicef chiama già «genocidio».

Il fatto che non vi siano state partenze nella giornata di ieri, intanto, non tranquillizza certo il Viminale. L'invio dell'Onu in Libia, Martin Kobler, ha sostenuto che «non ci sarà una nuova ondata migratoria» poiché nel 2016 le partenze dalla Libia verso l'Italia sono diminuite di un terzo. I dati del Viminale, aggiornati a venerdì, dicono però una cosa diversa: è vero che il flusso dalla Libia ha subito un calo (dal 1 gennaio sono arrivati 32.591 migranti contro i 37.819 sbarcati nello stesso periodo del 2015) ma è anche vero che nello stesso periodo sono più che raddoppiate le partenze dall'Egitto: 4.414 quest'anno contro le 1.854 dell'anno scorso.

C'è poi un altro problema che preoccupa l'Italia ed è strettamente legato all'atteggiamento dell'Europa. Mentre si discute il migration compact, infatti, da Bruxelles continuano a spingere affinché l'Italia apra nuovi hotspot e, soprattutto, centri di identificazione ed espulsione.

Strutture controllate dalla polizia dove dovrebbero andare tutti quei migranti che non hanno diritto allo status di rifugiato. Non sfugge a nessuno che l'obiettivo dell'Europa è far sì che i migranti non lascino l'Italia per altri Paesi.

Ma Roma ha altre idee, in particolare che sia proprio l'Unione europea a farsi carico dei rimpatri di chi non ha diritto di restare.

C'è poi il problema dell'accoglienza. A oggi infatti sono ospitati nelle strutture oltre 116mila migranti e 15mila minorenni. Il sistema ancora tiene ma è al limite: un altro paio di settimane come quella appena passata e si va in emergenza.

DRAMMA NEL DRAMMA. Mentre l'Europa discute e non fa nulla, le tragedie sono ormai all'ordine del giorno e si teme per la vita, solo negli ultimi giorni, di 700 persone in tre diversi naufragi nel Canale di Sicilia. Alcuni dei superstiti sono scesi ieri dalla nave Bourbon Argon di Medici senza frontiere a piedi nudi, uno alla volta. Stremati nel corpo e dilaniati nell'anima.

C'era, dramma nel dramma, anche una minorenne stuprata e rimasta incinta, giunta nel porto di Palermo insieme con altri 600 migranti, e affidata a un'equipe di psicologi e sanitari. Chi sopravvive racconta storie di violenze, stupri e percosse, di una barbarie infinita che si consuma nelle «connecting house» della Libia, una sorta di fattorie collocate nelle periferie dei centri urbani, dove i migranti sono rinchiusi per mesi, prima di salpare stipati sui gommoni e far rotta verso l'Europa.

o.

Giardini Naxos

Litorale ricostituito Lavori al rush finale

Interessate l' area antistante al Lysandros e l' ambito portuale

Lavori in dirittura d' arrivo con risultati già importanti e tangibili per il dragaggio e ripascimento del litorale della seconda stazione turistica siciliana.

L' impresa incaricata sta continuando in queste ore a posizionare la sabbia sul litorale di Giardini ed in particolare nelle zone che nel tempo erano state interessate dall' erosione. Appare ormai raggiunto l' obiettivo di ampliamento del tratto costiero destinato ad accogliere al meglio i turisti, residenti e bagnanti che affolleranno la baia di Naxos.

«I risultati che stiamo raggiungendo sono evidenti e sono soprattutto sotto gli occhi di tutti», sottolinea l' on. Pippo Currenti che si è attivato per far arrivare da Palermo il finanziamento poi concesso all' Amministrazione Lo Turco.

«Stiamo recuperando diversi tratti di litorale dove la spiaggia era scomparsa - continua Currenti- e si tratta di un intervento strategico di assoluta rilevanza per il turismo e l' economia». «Siamo certamente soddisfatti di come stanno procedendo i lavori e riteniamo che questa opera possa rappresentare il miglior prologo agli interventi che riguarderanno poi il porto di Naxos», dichiara Danilo Bevacqua, presidente del Consiglio comunale,

che ha seguito esta effettuando sopralluoghi per monitorare lo stato di avanzamento del cantiere. Già da un paio di giorni si può notare che un ampio tratto di litorale è stato rivitalizzato dal deposito di un quantità considerevole di sabbia.

Si tratta di un intervento finalizzato ad estinguere il rischio di erosione della zona antistante il lungomare Naxos-Tisandros tramite opere di movimentazione e riutilizzo dei materiali del porto. Interessati 20 mila 850 metri quadri antistanti il lungomare Tisandros e 29 mila in ambito portuale. Le opere si sarebbero dovute concludere il 31 maggio ma servirà ancora una decina di giorni per portare a compimento il cantiere. «Il progetto redatto due anni fa - spiega Bevacqua - prevedeva una parte di dragaggio e un' altra di riporto di materiale dalla cava. Oggi però siamo di fronte a punti di profondità di circa 60-70 cm contro i 1,5 m che si ravvisavano in precedenza.

Perciò alla fine si è preferito, per un fatto di efficacia delle operazioni, dragare e non portare materiale da fuori» La ditta sta procedendo in costante contatto radio quotidiano con la sala operativa della Capitaneria di Messina e la Guardia Costiera di Giardini.

L'Informatore Navale

FS Italiane e Hupac: nuovi terminal nel nord Italia per gestire incremento trasporto merci dal tunnel del Gottardo

I terminal inseriti nel programma sono Milano "Smistamento", Brescia "La Piccola Velocità" e Piacenza "Le Mose". Investimento complessivo oltre 200 milioni di euro

Chiasso, 29 maggio 2016 - Dotare il nord Italia di nuovi terminal tecnologicamente avanzati e a bassissimo impatto sull'ambiente per gestire l'incremento dei volumi di merce che, grazie al nuovo Tunnel di Base del Gottardo, saranno trasferiti dalla strada alla rotaia.

E' questo l'obiettivo della partnership siglata dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e il Gruppo Hupac.

I nuovi terminal inseriti in questo programma sono Milano "Smistamento", Brescia "La Piccola Velocità" e Piacenza "Le Mose". I tre terminal dispongono di caratteristiche infrastrutturali in linea con i parametri dei corridoi europei per il traffico merci, ovvero moduli per treni di 750 metri di lunghezza e profilo di 4 metri di altezza. L'investimento complessivo è di oltre 200 milioni di euro.

Le aree identificate per la realizzazione di tali terminal sono strategicamente ben posizionate sul territorio sia per i collegamenti ferroviari che per l'interconnessione con la rete viaria principale.

I terminal di Milano e di Brescia saranno realizzati dalla società Terminal AlpTransit S.r.l. ("TERALP"), controllata da FS Logistica (Gruppo FS Italiane) e partecipata da Hupac, mentre il terminal di Piacenza verrà realizzato dalla società Centro Intermodale SpA, controllata da Hupac e partecipata da FS Logistica.

A regime i terminal di Milano, Brescia e Piacenza permetteranno di gestire un volume di traffico di circa 800mila unità di trasporto intermodali (UTI) all'anno, il cui spostamento dalla strada alla ferrovia avrà indubbe ricadute positive sull'ambiente e sulla collettività.

Infine, la volontà del Governo Svizzero di contribuire alla realizzazione dei terminal di Milano, Brescia e Piacenza, manifestata accogliendo le richieste di finanziamento inoltrate da TERALP Srl e da Centro Intermodale SpA, evidenzia l'importanza che tali impianti avranno per assicurare un adeguato sfruttamento delle potenzialità offerte dal nuovo Tunnel di Base del Gottardo.

Il Tunnel di Base del Gottardo, che verrà inaugurato il prossimo 1° giugno, con le caratteristiche tecniche che lo caratterizzano, rappresenta un'opportunità straordinaria per incrementare la conversione modale dalla strada alla rotaia del traffico pesante che, attraversando la Svizzera, interconnette l'Italia con alcune delle regioni europee economicamente più importanti.

L'Informatore Navale

Porto Empedocle: terminate operazioni sbarco di 526 migranti ed 1 cadavere dal pattugliatore "RIO SEGURA" della Guardia Civil spagnola

Porto Empedocle (Ag), 28 maggio 2016 - Sono terminate le operazioni di sbarco, coordinate dalla sala operativa della Capitaneria di Porto, di 526 migranti (tra cui 34 donne e 69 minori, tra cui molti neonati di età inferiore ad un anno), tratti in salvo dal pattugliatore "RIO SEGURA" della Guardia Civil spagnola in quattro eventi di soccorso condotti nel Canale di Sicilia su disposizione della centrale operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo, alle dipendenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). A bordo, purtroppo, anche un cadavere recuperato dalla nave a seguito di uno dei quattro interventi.

L'unità è giunta in banchina Todaro alle ore 8.55, scortata dalle motovedette CP 819 della Guardia Costiera e PS 660 della Polizia di Stato. I migranti, in prevalenza provenienti da Eritrea, Gambia, Sudan, Etiopia e paesi dell'Africa subsahariana, sono risultati nel complesso in discrete condizioni di salute: alcuni di loro sono ricorsi alle cure dei medici per diabete, traumi minori ed ustioni agli arti. Militari della Guardia Costiera hanno fornito assistenza al dispositivo delle forze di polizia, degli operatori socio-sanitari e della Croce Rossa Italiana, coordinato dall'Autorità di P.S., cui i migranti - dopo il nulla-osta allo sbarco da parte dell'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera - sono stati affidati per gli adempimenti di rito ed il successivo trasferimento presso idonee strutture.



Quello odierno è il secondo sbarco effettuato negli ultimi due giorni a Porto Empedocle. Dall'inizio dell'anno sono 1.066 i migranti (+ 6 cadaveri) sbarcati a Porto Empedocle in occasione di 2 operazioni di trasbordo o sbarco coordinate dalla Capitaneria di Porto che hanno interessato 2 unità navali (1 della Marina Militare ed 1 della Guardia Civil spagnola), cui si aggiungono 5.100 migranti trasferiti con il traghetto di linea per le isole Pelagie e 18 migranti (più 2 cadaveri) intercettati in mare, o rintracciati a terra, in 2 operazioni di contrasto al fenomeno migratorio che hanno coinvolto personale e mezzi della Guardia Costiera, per un totale di 6.184 migranti (oltre, purtroppo, a 8 cadaveri) sbarcati a Porto Empedocle nel 2016.

La Gazzetta Marittima

Agenzia Morandi e Superfast Ferries: la Grecia è sempre più vicina

L'Agenzia Marittima F.Ili Morandi è centro unico di prenotazione della compagnia greca, che rappresenta dal 1994

ANCONA – Grazie all'Agenzia F.Ili Morandi e a Superfast Ferries, la Grecia è sempre più vicina. Oltre ai collegamenti per Igoumenitsa e Patrasso da Venezia, Ancona e Bari, la compagnia, rappresentata in Italia proprio dall'agenzia di Chiara e Andrea Morandi, prevede per il periodo estivo anche un collegamento diretto con Corfù, la seconda isola del Mar Ionio per estensione dopo Cefalonia, al largo delle coste dell'Epiro.

Dal 1994 l'Agenzia Marittima F.Ili Morandi è rappresentante per l'Italia della Compagnia greca Superfast Ferries, che ha cambiato per sempre i collegamenti marittimi tra il nostro paese e la Grecia con servizi di altissima qualità: con Superfast Ferries, che impiega solo traghetti di ultima generazione, il tempo di percorrenza da Ancona a Patrasso si riduce drasticamente da 36 a 19 ore totali.

Con Superfast Ferries la vacanza in Grecia inizia già a bordo della nave grazie all'altissimo livello delle unità della flotta. Cabine confortevoli e pensate per tutte le esigenze: "Pet" per chi viaggia con animali domestici, "Pure" per soggetti allergici, "Lusso" con prima colazione inclusa. Ma non solo: un'offerta gastronomica di alto livello e tantissime attività per tutta la famiglia.

Le partenze da Bari per Corfù sono previste fino al 26 giugno e dal 12 al 30 settembre ogni giovedì con partenza alle ore 19.30 dal Porto di Bari con arrivo alle ore 04.30 della mattina successiva sull'isola greca. Rientro ogni giovedì con partenza da Corfù alle ore 02.00 e arrivo nel capoluogo pugliese alle ore 10.00.

Dal 27 giugno al 24 luglio e dal 29 agosto all'11 settembre partenze da Bari ogni giovedì, venerdì e sabato alle 19.30 con arrivo a Corfù alle 04.30. Rientri ogni giovedì, domenica e lunedì alle ore 02.00 con partenza dall'isola greca alle ore 02.00 e arrivo a Bari alle ore 10.00.

In altissima stagione, e quindi dal 25 luglio al 28 agosto, partenza ogni giovedì alle 19.30 con arrivo a Corfù alle 04.30. Ogni venerdì e ogni sabato partenza alle 13 con arrivo alle 22.

Rientri il giovedì alle ore 02.00 con arrivo a Bari alle 10 e ogni sabato e domenica con partenza alle 03.30 e arrivo alle 10.30.

Tariffa a/r 2 persone con auto al seguito a partire da euro 330, Tariffa a/r speciale famiglia (2 adulti+1 bambino 4-12 anni) con auto al seguito a partire da euro 329,50.

Le partenze da Ancona (Tratta servita in JV con Anek Lines) per Corfù sono previste a partire dal 1° luglio al 10 settembre ogni martedì e ogni giovedì alle 16.30 alla volta dell'isola greca, dove si giungerà alle 8.00 della mattina successiva.

Rientro da Corfù verso il capoluogo marchigiano ogni lunedì e mercoledì alle 00.30 con arrivo alle 14.00.

Tariffa a/r 2 persone con auto al seguito a partire da euro 392, Tariffa a/r speciale famiglia (2 adulti+1 bambino 4-16 anni) con auto al seguito a partire da euro 395,10.

Sono previste agevolazioni speciali per famiglie e amici, giovani e bambini.

Per informazioni relative alle rotte, agli orari e alle tariffe:

CENTRO UNICO DI PRENOTAZIONE – F.Ili Morandi, Via XXIX Settembre 4 – INFO & Call Center 071 202033.

www.superfastitalia.it

IL GOVERNO DI MADRID CONFERMA I TIMORI DI VALENCIA E CATALOGNA

Corredor Mediterráneo, la Spagna frena

Allarme della Corte dei Conti europea sugli investimenti nel settore ferroviario

Il governo di Madrid raffredda le speranze dei propri porti sul progetto del Corridor Mediterráneo, il corridoio ferroviario ad alta capacità che dovrebbe unire la Spagna ai mercati europei. Il segretario di Stato spagnolo alle Infrastrutture, Julio Gómez Poinar, ha gelato le aspettative affermando giovedì scorso, durante un convegno proprio sul tema del Corridor che si è svolto a Barcellona, che il ministero della Promozione non è in grado di fissare una data per il completamento dell'opera. Inoltre ha respinto la richiesta, arrivata dalle Regioni autonome di Valencia e di Catalogna, di nominare un coordinatore del corridoio.

Insomma, segnali pesanti, nonostante le parole concilianti di Gómez Poinar sul fatto che per il governo l'opera rimane prioritaria e strategica, che non hanno spento l'allarme delle regioni interessate

Fra l'altro le dichiarazioni del sottosegretario arrivano nelle stesse ore in cui la Corte dei conti europea censura la Spagna proprio per il cattivo utilizzo dei fondi investiti nel trasporto ferroviario per le merci. La Corte stigmatizza anche il mancato raggiungimento, a livello europeo, del trasferimento mondiale della merce dalla strada al treno, obiettivo che era stato fissato dal Libro bianco sui trasporti della Commissione europea.

Nelle scorse settimane il governo era stato sollecitato a dare rassicurazioni sul futuro dell'infrastruttura, che ha un ruolo fondamentale nel futuro della portualità spagnola. L'obiettivo principale è quello di adeguare la rete ferroviaria a quella continentale. Attualmente lo scartamento delle ferrovie nella penisola iberica è inferiore rispetto a quello del resto d'Europa. Questo costringe i treni merci a una rottura

di carico al confine fra Spagna e Francia. Il progetto del corridoio prevede che lungo la costa mediterranea, fino ad Algeciras, venga costruita una linea nuova con lo scartamento europeo. Questo permetterebbe ai porti di Algeciras, Valencia, Tarragona e Barcellona di diventare snodi per la merce che dal Far East è diretta al cuore dell'Europa. Fra i nodi con cui ci si vuole collegare ci sono quelli di Tolosa, Lione e Duisburg. Per promuovere il corridoio a livello europeo è stata costituita l'associazione Ferried. Nelle ultime settimane è emerso il malumore di Valencia e Catalogna sull'andamento dell'opera. Mercoledì scorso il presidente catalano Carlos Puigdemont ha lamentato «il grande ritardo» con cui procedono i lavori.

Gómez Poinar ha confermato i timori, sottolineando che «il Corridoio mediterraneo è importante e

strategico, ma non è una questione di domani. Chi pensa questo e che non si debbano trovare soluzioni di transizione credo che crei un grande problema». Il sottosegretario ha ricordato che l'opera «è progettata in tre fasi: una prima durante la quale si monteranno tre rotaie (per creare una linea con binario a scartamento misto iberico/europeo, ndr) mentre l'altra avrà lo scartamento iberico, una seconda fase con una linea a scartamento internazionale e l'altra con la terza rotaia, e una terza fase con le due linee a scartamento internazionale». Per questo riguarda il rifiuto del ministero di nominare un coordinatore, l'assessore al Territorio della Catalogna Josep Rull ha detto che «la figura del coordinatore non è questione minore, ma di fiducia politica. Vogliamo informazione e non abbiamo avuto risposta, ma soltanto scuse e un tono rissoso».

Alberto Ghisla

Morto l'ex presidente del porto Lacalamita

Aveva 91 anni. Il decesso a Cattinara. Per trent'anni al vertice dello shipping guidando Lloyd Triestino e Finmare

di Massimo Greco

Avrebbe compiuto 92 anni il prossimo novembre, perché era nato a Giovinazzo, in provincia di Bari, nel 1924. A breve distanza da quella tappa, Michele Lacalamita si è ritirato: è morto ieri mattina nell'ospedale di Cattinara dove era stato ricoverato alcuni giorni fa per una broncopneumonia. Alto dirigente dello shipping pubblico dagli anni Sessanta al decennio Novanta, a più riprese al vertice del Lloyd Triestino (oggi Italia Marittima) e della holding Finmare, infine presidente dal 1995 al 1999, Lacalamita è stato un esponente importante dell'economia marittima nazionale.

Anche dopo il ritiro dall'attività professionale, aveva mantenuto incarichi nel mondo rotariano triestino e aveva contribuito alla gestione del fondo "Giovanni Volpe", che supporta gli studenti meritevoli e bisognosi. Fino a un paio di anni fa

si vedeva sovente la sua lunga, inconfondibile silhouette scendere dall'abitazione in via Ciamician, per una passeggiata verso piazza Unità, attraverso le vie di Cavana.

La vicenda biografica di Lacalamita copre buona parte di quella che viene definita "prima repubblica". Nell'immediato dopoguerra militò nell'associazionismo giovanile cattolico, poi negli anni '50 approdò nella Capitale dove assunse la presidenza del centro sperimentale di Cinecittà. Nei primi anni '60 iniziò l'impegno nell'armamento pubblico con l'apprendistato a Londra. Agli esordi del decennio Settanta la prima "toccata" in terra giuliana, dove assunse la guida operativa del Lloyd Triestino, che in quella stagione passerà dal trasporto mercantile tradizionale alla modalità containerizzata. Successivamente Lacalamita diventò amministratore delegato di Finmare, la finanziaria Iri che organizzava le partecipazioni statali nel mondo dell'armamento. Un incarico che detenne fino alla metà

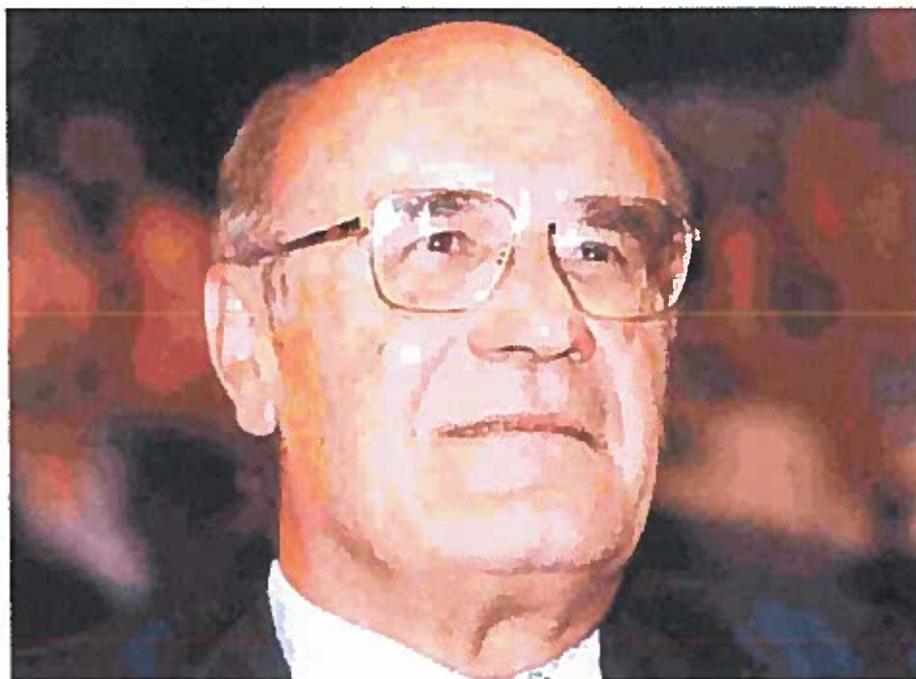
degli anni Ottanta, quando l'allora presidente dell'Iri Romano Prodi lo avvicinò con Ezio Alcide Rosina. Lavorò anche in ambito internazionale nel Censa, l'organismo che associava lo shipping europeo e giapponese. Ma nei primi anni '90 Lacalamita ripassò per Trieste come presidente Iloydiani: una parentesi biennale preparatoria del rientro genovese per la presidenza Finmare.

Nel '95 il manager barese cambiò orizzonte professionale, perché dalla nave transitò allo scalo: divenne, infatti, presidente di [redacted] di Trieste. In seguito a un accordo tra il Comune (retto da Riccardo Illy) e la Camera di commercio (guidata da Adalberto Donnaggon). Un quadriennio difficile, durante il quale si ebbe la sofferta privatizzazione del Molo VII, assegnato al gruppo terminalistico olandese Tct. Al termine del mandato verrà sostituito da Maurizio Maresca.

«È morto un uomo buono ed una personalità di grande autorevolezza - lo ricorda il cardin-

gino Gianfranco Sinagra, che lo aveva in cura - Aveva un forte rispetto per le realtà nelle quali aveva operato e rivestito ruoli di grande prestigio ma mi sono convinto che la famiglia, alcune relazioni con pochi veri amici e con grandi personalità come Madre Teresa di Calcutta fossero la priorità». «Aveva un patrimonio immenso di ricordi di varie epoche della storia d'Italia e l'ho sentito parlare con rispetto di persone alle quali si era contrapposto, talvolta credo in modo duro. Era un vero gentiluomo, molto digiuno nella sofferenza, con una grande fiducia nella medicina». «Soffriva osservando alcune spinte disgregative della società ed il venir meno del senso alto della politica incluso il rispetto degli avversari. Ha aiutato la formazione e la ricerca dei giovani cardiologi». «Quando domenica mi ha chiamato ed insieme abbiamo deciso per il ricovero - conclude Sinagra - credo avesse capito che quella era l'ultima volta che lasciava la sua casa ed i tanti ricordi di una vita lunga e bella».

ESPRESSO 21 MAGGIO 2015



Michele Lacalamita

Informazioni maritime

Grazie Michele!



di **Umberto Masucci**, presidente International Propeller Club

Ci ha lasciato Michele Lacalamita, il Professore gentiluomo che per oltre 50 anni ha "governato" il mondo pubblico dello shipping e della portualità.

Ho conosciuto Michele nel dicembre del '73, quando arrivai giovanissimo e timoroso alle Nazioni unite di Ginevra dove si discuteva l'importante Convenzione internazionale sulle *conferences* maritime. Lacalamita, che aveva quasi cinquant'anni ed era già direttore generale del Lloyd Triestino, mi mise subito a mio agio ("diamoci del tu"...), mi aprì le sue conoscenze con quella autorevolezza e semplicità che caratterizzava la sua grande persona.

Ho avuto l'opportunità di incontrarlo spesso nella mia vita professionale quando ad esempio mi occupavo proprio di *conferences* e consorzi alla Flotta Lauro (Michele era già amministratore delegato del Lloyd) e, quando con i suoi non si trovava l'accordo, salvavo alla sua stanza in piazza dell'Unità d'Italia a Trieste e, tra discussioni di alto livello e ricordi familiari, ci aiutava sempre a "trovare la quadra" con una "compensazione" tra pubblico e privato che solo lui sapeva saggiamente dispensare (molte volte facendo arrabbiare proprio i suoi stretti collaboratori).

Ricordo Michele nelle riunioni delle grandi *conferences* internazionali (Estremo Oriente, West Africa, Golfo Arabico), riconosciuto da tutti come grande saggio che univa e non divideva. Non aveva figli ma amava quelli degli amici mi chiedeva sempre dei miei e mi ha insegnato che nella vita si deve sapere unire il lavoro con la famiglia (dedichiamo tanto tempo al lavoro...).

Quando i porti italiani furono "privatizzati" con la legge di riforma portuale del '94 fece parte di quella prima schiera di ottimi presidenti che dopo qualche anno ha poi, purtroppo, ceduto il passo ad una stagione più dominata dalla politica. Negli ultimi anni, quando ero a Trieste, passavo sempre qualche ora con lui nella sua casa di via Camician piena di ricordi. Lo trovavo un poco triste per come andavano le cose anche nel nostro settore ma sempre estremamente lucido ed attento, ma mi dava sempre ottime pillole di saggezza.

Grazie Michele per tutti i preziosi consigli che mi hai dato ma soprattutto per il tuo grande contributo professionale ed umano ad una lunga stagione dello shipping.

-

L'Avvisatore Marittimo di Napoli, che ha avuto la fortuna d'incontrare e

conoscere il "grande" Michele, si associa al dolore dei familiari e di quanti l'hanno voluto bene.

Il Nautilus

IL PORTO DI SAVONA ALLA FIERA DELLE RINFUSE DI ANVERSA



SAVONA – Termina ad Anversa la 11° edizione di “Break Bulk Europe”, la fiera annuale che riunisce i principali operatori internazionali con l’obiettivo di far incontrare domanda e offerta nel settore del general cargo. Sei gli operatori che lavorano nei tre porti del sistema Ligurian Ports Alliance presenti allo stand realizzato dalle tre Autorità Portuali di Savona, Genova, Spezia per promuovere e creare business nei settori delle rinfuse in evidenza alla fiera belga: Campostano Group, Savona Terminal Auto, But srl per il porto di Savona; gruppo Messina e Terminal San Giorgio per Genova, Tarros per Spezia, oltre a numerosi agenti marittimi liguri.

Dai prodotti siderurgici ai ro-ro (traghetti), dal liquid bulk all’acciaio, dai cereali ai coils ai prodotti forestali, i porti liguri hanno mostrato con i rispettivi operatori le attuali offerte e gli sviluppi possibili con progetti dedicati a nuovi traffici che potranno partire nel corso del prossimo anno, se non già entro il 2016.

Savona, infatti, si pone tra i porti top per le rinfuse liquide e solide da anni : oltre 8,6 milioni di tonnellate di prodotti bulk movimentate su 13 milioni e 200 mila in totale nel 2015 (+ 500mila in 12 mesi equivalente a + 6%) e punta a rafforzare una sorta di leadership nel nord Tirreno. La buona performance delle rinfuse petrolifere ha portato a segnare una crescita di un milione in più nel 2015 rispetto all’anno precedente. E sono ancora le rinfuse, nei primi quattro mesi del 2016 a trainare i traffici dello scalo savonese.

Le rinfuse liquide globalmente hanno fatto segnare il + 23,85% mentre le rinfuse solide sono salite di oltre il 200 per cento, tanto da compensare il segno negativo evidenziato, invece, nel comparto delle merci varie. Per quanto riguarda le rinfuse solide, ad un aumento delle rinfuse cerealicole (+52%) e delle altre rinfuse (coke petrolifero), ha risposto una diminuzione di movimenti di carbone e minerali; il consuntivo della macrocategoria chiude comunque in positivo.

Gian Luigi Miazza, presidente dell’Autorità Portuale di Savona ha evidenziato come anche il settore delle rinfuse abbia confermato anche quest’anno nel corso della rassegna commerciale di Anversa la valenza strategica dello scalo savonese e più in generale dei porti del Nord Tirreno nei traffici con l’Europa e l’America.

“Il porto di Savona – Vado – ha detto Miazza – può contare su importanti investimenti privati del gruppo Campostano che sta realizzando nel bacino savonese un nuovo capannone ed ha già acquisito una nuova gru per la movimentazione delle rinfuse in banchina, nonché quelli previsti dalla Marittima Spedizioni, T titolare del terminal Savona Auto, che sta per costruire un nuovo parcheggio multipiano per auto e ro-ro”.

Presente alla fiera anche la squadra del Gruppo Campostano con il figlio del fondatore, Ettore attuale presidente della holding:” Per il nostro gruppo la T vetrina di Anversa è un momento importante per consuntivare i nostri traffici storici che coprono tutte le tipologie di merci, rinfuse e merci varie, senza dimenticare gli acciai e la cellulosa , da sempre movimentazioni che hanno contraddistinto la Holding P Campostano. Ma quest’anno, in linea con quanto rappresentato dalla fiera, che è cresciuta in modo esponenziale, altrettante sono state le possibilità di incontrare e, confidiamo, di sviluppare nuove opportunità di traffico. Del resto Savona è riconosciuta in Europa come porto di eccellenza per il settore delle rinfuse grazie all’alta specializzazione dei servizi offerti ai clienti e nella cura della manipolazione e custodia dei carichi”.

Grecia. Mosca pronta all'acquisto della società ferroviaria e del porto di Salonicco

Privatizzazioni, ad Atene Putin si fa avanti per ferrovie e porti

di **Vittorio Da Rold**

Il presidente russo, Vladimir Putin, è arrivato ieri ad Atene per una visita di due giorni, dedicata ai temi dell'energia, delle privatizzazioni e delle relazioni tra Mosca e la Nato. Ieri Putin ha in programma un incontro con il premier greco Alexis Tsipras, mentre oggi visiterà il Monte Athos, dove da mille anni si trova il monastero di San Panteleimon, abitato per lo più da monaci russi. Quindi, sarà raggiunto dal capo della Chiesa ortodossa russa, il patriarca Kirill.

Putin vuole rafforzare i già profondi e consolidati rapporti tra i due Paesi che condividono forti legami culturali e religiosi. La visita di Putin è la prima in Grecia da nove anni. Il governo di sinistra guidato dal premier Alexis Tsipras ha cercato di coltivare legami sempre più stretti con Mosca, a volte irritando gli altri membri dell'Ue e della Nato. I colloqui tra i due governi si concentreranno soprattutto sul commercio, gli investimenti, in particolare nei settori dell'energia e dei porti marittimi, secondo una dichiarazione rilasciata dall'ufficio di Putin. Grecia e Russia hanno ipotizzato qualche tempo fa un progetto di gasdotto in territorio greco per portare gas russo verso l'Europa attraverso la Grecia, anche se il piano si è ferma-

to alla fase dei progetti. Putin è arrivato in Grecia proprio 10 giorni dopo l'inaugurazione della Trans Adriatic Pipeline (Tap) che porterà gas in Europa dall'Azerbaijan, un progetto internazionale che rivaleggia con le ambizioni russe di esportare gas nel quadrante sud del Mediterraneo.

Negli ultimi anni Mosca ha risposto al progetto rivale, proponendo gasdotti alternativi che avrebbero dovuto promuovere gli interessi energetici russi nel sud-est dell'Europa. Putin sta anche cercando di promuovere un concorrente diretto del Tap, l'IGI Poseidon, un progetto di gasdotto guidato dal gigante russo del gas Gazprom volto a trasferire il gas russo attraverso la Turchia, o, eventualmente, la Bulgaria, e poi in Grecia e in Italia. Alcuni funzionari greci hanno detto che il progetto Poseidon sarà oggetto dei colloqui tra russi e greci, ma che non c'è molto da aspettarsi a causa delle pessime relazioni tra la Turchia e la Russia in seguito all'abbattimento di un aereo russo da parte di Ankara ai limiti del confine siriano.

«Essendo a conoscenza dell'intenzione da parte dei leader greci di trasformare il paese in un hub energetico nei Balcani, abbiamo sempre inserito la Grecia nei nostri piani per migliorare la fornitura di idrocarburi all'Euro-

pa centrale e occidentale» ha scritto Putin in un articolo pubblicato nel quotidiano conservatore greco Kathimerini giovedì. Si parlerà anche dell'interesse della Russia per l'acquisto della Trainose, la società ferroviaria statale greca, e del porto di Salonicco, che sono entrambi inclusi nella lista dei progetti da privatizzare della Grecia.

Putin sarà accompagnato da una delegazione di ministri e uomini d'affari le cui aziende già operano o sono interessate ad operare in Grecia. Tra questi il presidente di Gazprom Alexei Miller, l'a.d. di Rosneft, Igor Sechin, e il Ceo delle ferrovie russe Belozero. La Grecia ha mantenuto stretti rapporti con Mosca anche dopo che l'Ue ha imposto sanzioni economiche, nell'estate del 2014 in risposta alla annessione russa della Crimea e il suo sostegno ai separatisti in Ucraina orientale. Atene ha espresso riserve circa le sanzioni Ue, ma non le ha bloccate. Le sanzioni scadono a luglio, ma dovrebbero essere rinnovate. La Russia ha imposto contro-sanzioni all'Occidente, tra cui il divieto di importare prodotti agricoli, compresi quelli provenienti dalla Grecia.

Il premier Tsipras ha visitato Mosca per due volte nel 2015, al culmine degli scontri della Grecia con la troika dei creditori.

di **VITTORIO DA ROLD**

PORTO NUMERI IN CRESCITA

Si rafforzano i traffici con lo scalo di Anversa al top in Europa

RITORNO in positivo per il porto del Break Bulk Europe di Anversa, la più grande fiera dedicata a tutto ciò che non viene movimentato in contenitori. Nello stand della Port [redacted] hanno lavorato operatori portuali come la Cilp, agenti marittimi del calibro della Medov, rappresentanti dell'Interporto Vespucci (Claudio Bertini) e della Trailer Service. La Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, rappresentata dal presidente Marco Dalli e dal direttore commerciale Antonio Rognoni, ha messo a segno un importante risultato, incassando dal big operator Euro Marine Logistics l'accordo per un considerevole aumento degli attuali volumi di traffico di auto nuove.

L'incremento dovrebbe realizzarsi nel breve termine, già a partire dal secondo semestre di quest'anno e riguarda almeno 50 mila nuove Toyota. Che si aggiungeranno, se tutto andrà per il verso giusto, alle 80 mila che già Eml con la sua flotta di 15 car-carries porta a Livorno con un servizio settimanale East Med. Secondo Marco Dalli, presidente di Cilp, se il mercato dell'auto non dovesse dare segni di inversione di tendenza, il totale delle auto movimentate quest'anno dalla compagnia supererebbe le 250 mila unità. Non sono però tutte rose. C'è il crescente problema dell'inadeguatezza dell'accosto per il servizio, il numero 15, che da solo non basta. Da qui l'impegno di Cilp da una parte su Paduletta e la richiesta [redacted] di una soluzione condivisa per dare più spazio in banchina alle car carries.

A.F.

Traffico merci: Cilp fa il pieno di auto

Alla fiera di Anversa incassato un consistente aumento di attività

LIVORNO

Prodotti forestali, impiantistica e soprattutto auto nuove. Il porto di Livorno non punta soltanto sui container e sulla Piattaforma Europa per rafforzare la propria presenza nel contesto internazionale.

E ad Anversa, all'undicesima edizione del Break Bulk Europe, la più grande fiera dedicata a tutto ciò che non viene movimentato in container, se n'è avuta la conferma. Oltre sei mila visitatori si sono incontrati nella più impor-

taute città delle Fiandre per parlare di rotabili, general cargo e merce alla rinfusa.

A darsi appuntamento sotto le insegne dello stand della Port [redacted] operatori portuali come la Cilp, agenti marittimi del calibro della Medov, rappresentanti dell'Interporto Vespucci (presente Claudio Bertini) e della Trailer Service.

In particolare, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, rappresentata dal presidente Marco Dallì e dal direttore commerciale, Antonio Roggioni, ha messo a segno un importante risultato, incassando dal big operator Euro Marine Logistics la prospettiva di un considerevole aumento degli attuali volumi di traffico. L'incremento potrebbe realizzarsi nel breve termine, già a partire dal secondo semestre di quest'anno.

La Eml, nata dalla joint venture tra la giapponese MOI (Mitsui Osk Lines) e la compagnia di navigazione norvegese Hoegh Autolliners, offre servizi di logistica e trasporto via mare di veicoli e carichi rota-

bili in tutta Europa.

È entrata in attività a metà giugno del 2011, operando con una flotta di 15 car carriers di dimensione variabile e oggi scala regolarmente lo scalo labronico grazie al servi-

zio settimanale East Med che porta in dote alla Compagnia circa 80 mila auto nuove all'anno. Il matrimonio con la Cilp risale al 2013 e da allora la presenza della Eml nella città dei Quattro Mori si è anda-

ta rafforzando sempre di più.

«La Euro Marine Logistics è uno dei nostri principali clienti - ha detto Marco Dallì - e il Break Bulk Europe ci ha permesso di creare nuove opportunità di sviluppo. Ringra-

zio [redacted] per aver messo a disposizione dell'impresa risorse e know how, sarebbe bello che iniziative come quelle di Anversa diventassero strutturali e continuative, coinvolgendo sempre di più gli attori della comunità portuale labronica».

Durante il confronto con i vertici della Eml sono però emerse delle criticità: «La Eml - ha puntualizzato il numero uno della Cilp - ha espresso

forte preoccupazione per lo stato attuale degli accosti dedicati al settore delle auto nuove. C'è una carenza di ormeggi nel porto: il 15 C è l'unico accosto disponibile e da tempo risulta insufficiente per le attività ro-ro dedicate alle Car Carriers. La Eml arriva a Livorno ogni mercoledì

con il proprio carico di auto nuove e sta sviluppando anche iniziative out-bound e in trasbordo, ma l'attuale situazione di criticità non ci consente di far fronte all'aumento dei traffici in questo settore».

Nonostante ciò, per la Cilp il 2016 si preannuncia positivo: «Traguardiamo l'anno con un volume di auto nuove movimentate che supererà le 250 mila unità - ha annunciato Roggioni -, si tratta di una netta ripresa rispetto agli anni di crisi trascinati dal mercato in discesa dell'automobile, un risultato positivo a dispetto delle non poche difficoltà nella gestione degli ormeggi e delle aree portuali».

La Compagnia, che a novembre concluderà i lavori di ristrutturazione nell'area della Paduletta (8 lotti da 20 mila metri quadrati complessivi), punta molto sullo sviluppo del general cargo a Livorno: «Stiamo facendo investimenti importanti - ha concluso Dallì - e di fronte a noi abbiamo la prospettiva di traggare nuovi obiettivi per il futuro. Il mercato non aspetta».

- segue



Il porto di Livorno protagonista ad Anversa nell'undicesima edizione del Break Bulk Europe

L'incremento potrebbe realizzarsi già a partire dal secondo semestre di quest'anno

Dalli e Rognoni hanno rafforzato i rapporti con il grande operatore Euro Marine Logistics

Gli operatori di Livorno a caccia di affari ad Anversa: La Cilp fa il pieno di auto nuove

Si è conclusa l'undicesima edizione del Break Bulk Europe

Anversa 29 maggio 2016 - Prodotti forestali, impiantistica e soprattutto auto nuove. Il Porto di Livorno non punta soltanto sui container e sulla Piattaforma Europa per rafforzare la propria presenza nel contesto internazionale. E ad Anversa, all'undicesima edizione del Break Bulk Europe, la più grande fiera dedicata a tutto ciò che non viene movimentato in contenitore, se n'è avuta la conferma. Oltre sei mila visitatori si sono incontrati nella più importante città delle Fiandre per parlare di rotabili, general cargo e merce alla rinfusa.

A darsi appuntamento sotto le insegne dello stand della Port Authority, operatori portuali come la Cilp, agenti marittimi del calibro della Medov, rappresentanti dell'Interporto Vespucci (presente Claudio Bertini) e della Trailer Service.

In particolare, la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, rappresentata dal presidente Marco Dalli e dal direttore commerciale, Antonio Rognoni, ha messo a segno un importante risultato, incassando dal big operator Euro Marine Logistics la prospettiva di un considerevole aumento degli attuali volumi di traffico. L'incremento potrebbe realizzarsi nel breve termine, già a partire dal secondo semestre di quest'anno.

La Eml, nata dalla joint venture tra la giapponese MOL (Mitsui Osk Lines) e la compagnia di navigazione norvegese Hoegh Autoliners, offre servizi di logistica e trasporto via mare di veicoli e carichi rotabili in tutta Europa. È entrata in attività a metà giugno del 2011, operando con una flotta di 15 car carriers di dimensione variabile e oggi scala regolarmente lo scalo labronico grazie al servizio settimanale East Med che porta in dote alla Compagnia circa 80 mila auto nuove all'anno. Il matrimonio con la Cilp risale al 2013 e da allora la presenza della Eml nella città dei Quattro Mori si è andata rafforzando sempre di più.

«La Euro Marine Logistics è uno dei nostri principali clienti - ha detto Marco Dalli - e il Break Bulk Europe ci ha permesso di creare nuove opportunità di sviluppo. Ringrazio l'Autorità Portuale per aver messo a disposizione dell'impresa risorse e know how, sarebbe bello che iniziative come quelle di Anversa diventassero strutturali e continuative, coinvolgendo sempre di più gli attori della comunità portuale

- segue

labronica».

Durante il confronto con i vertici della Eml sono però emerse delle criticità: «La Eml - ha puntualizzato il numero uno della Cilp - ha espresso forte preoccupazione per lo stato attuale degli accosti dedicati al settore delle auto nuove. C'è una carenza di ormeggi nel porto: il 15 C è l'unico accosto disponibile e da tempo risulta insufficiente per le attività ro-ro dedicate alle Car Carriers. La Eml arriva a Livorno ogni mercoledì con il proprio carico di auto nuove e sta sviluppando anche iniziative out-bound e in trasbordo, ma l'attuale situazione di criticità non ci consente di far fronte all'aumento dei traffici in questo settore».

Ciononostante, per la Cilp il 2016 si preannuncia positivo: «Traguardiamo l'anno con un volume di auto nuove movimentate che supererà le 250 mila unità - ha annunciato Rognoni -, si tratta di una netta ripresa rispetto agli anni di crisi trascinati dal mercato in discesa dell'automobile, un risultato positivo a dispetto delle non poche difficoltà nella gestione degli ormeggi e delle aree portuali».

La Compagnia, che a novembre concluderà i lavori di ristrutturazione nell'area della Paduletta (8 lotti da 20 mila metri quadrati complessivi), punta molto sullo sviluppo del general cargo a Livorno: «Stiamo facendo investimenti importanti - ha concluso Dalli - e di fronte a noi abbiamo la prospettiva di raggiungere nuovi obiettivi per il futuro. Il mercato non aspetta».

La Gazzetta Marittima

Venezia a Break Bulk di Anversa

ANVERSA – Molti i porti, tra cui Venezia, che hanno partecipato a Break Bulk Europe, l'appuntamento annuale che riunisce i più importanti player del settore con l'obiettivo di far incontrare domanda e offerta nel campo del general cargo. Una partecipazione ancora più importante questa del 2016 per il Porto di Venezia, in considerazione delle nuove prospettive aperte dalla fine dell'embargo con l'Iran (che presenta già traffici positivi per lo scalo), del successo nel 2015 di una numerosa serie di imbarchi di break bulk e colli eccezionali, anche perché prodotti da industrie leader internazionali del settore che si concentrano nel Nordest se non addirittura all'interno dell'area portuale. 15 gli operatori portuali presenti ad Anversa: per i terminal Multiservice e Transped – specializzati in breakbulk e in project cargo in particolare e Venice Ro Port Mos (terminal Ro-Ro operante collegamento Mediterraneo-Venezia e che recentemente opera anche il collegamento Venezia Francoforte via treno); per gli spedizionieri Veneta Lombarda; per gli Agenti e Raccomandatori Mirco Santi, Minucci, Bassani e Radonicich. Una partecipazione importante anche perché vedrà il lancio del nuovo marchio "The Art of Breakbulk. Since Forever", costruito attorno all'esperienza millenaria che Venezia vanta nel campo breakbulk e in particolare dei colli eccezionali, iniziata già nel 12° secolo con l'arrivo a Venezia di 3 enormi colonne (fra le quali la celeberrima Colonna di San Marco) trasportate per via marittima (su delle galere) dall'Oriente al ritorno dalle Crociate in Terra Santa.