

Primo Piano:

- **L'European Sea Ports Organisation si riunisce a Roma**
(L'Informatore Navale, Ferpress, Informare, Messaggero Marittimo, giulivorno.it, Informazioni Marittime)
- **Riforma dei Porti** (Centonove)
- **Naples Shipping Week** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- **Concessioni portuali, Consiglio di Stato chiede trasparenza**
(Informazioni Marittime)
- **Proposta del legge assicurazione piloti** (Ferpress)

Dai Porti:

Genova:

"...Porto di Genova, container stabili a maggio..."
(The Medi Telegraph, Ansa, L'avvisatore Marittimo, askanews,)

Civitavecchia:

"...A Molo Vespucci l'ultimo comitato portuale prima della riforma..."
(Civonline)

"...Incendio ed inquinamento: esercitazione in porto..." (Civonline)

Napoli:

"...Porto di Napoli, plebiscito per Annunziata..." (Il Mattino)

"...Sicurezza e ambiente al centro forum Med Guardia Costiere..." (Ansa)

"...Vele d'Epoca a Napoli, prima giornata: Sagittarius e Manitou al comando..." (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Porto, mercoledì vertice a Roma Prende quota la nuova Agenzia ..."
(Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Port Authority: incostituzionale ..." (La Nuova Sardegna)

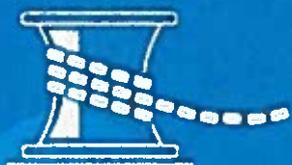
Messina:

"...De Simone punta sulla Cina ..." (Centonove)

"...Porti, un'attesa tira l'altra..."
(Centonove, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

"...Tentativo in extremis per la Fiera agostana. De Sibone: "Speriamo Bene" ..." (Tempo Stretto)

"...Porti, un'attesa tira l'altra..."
(Centonove, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, Tempo Stretto)



Augusta:

"...Augusta, traghetti per Malta da fine luglio..." (Giornale di Sicilia, La Sicilia, Siracusa News)

"...Augusta è pronta la fase 2 ma è polemica..."
(La Sicilia)

Palermo:

"...Palermo, ok alla pesa..."
(L'avvisatore Marittimo)

Notizie da altri porti

Informazioni Marittime

Concessioni portuali, il Consiglio di Stato chiede trasparenza



a cura di Paolo Bosso Chiari nella durata, nei canoni e nell'assegnazione. Le concessioni demaniali nei porti vanno gestite così dalle autorità portuali. Ora che la riforma [della legge 84/94](#) verrà decretata dal ministero dei Trasporti bisogna applicare una volta per tutte l'articolo 18, quello che regola le concessioni da più di vent'anni ma che non è mai stato applicato interamente. Lo chiede il Consiglio di Stato al governo, con una sentenza consultiva depositata il 27 giugno, in cui si chiede di dare «piena e incondizionata attuazione all'art. 18, in modo da assicurare la più piena trasparenza, non discriminazione e concorrenza» nella concessione di beni demaniali.

Le «criticità» evidenziate dall'organo costituzionale sono tre: • la necessità di rendere trasparenti le procedure pubbliche di rinnovo e assegnazione delle concessioni • la mancata fissazione di livelli minimi dei canoni dovuti dai concessionari • la mancata individuazione di criteri per la durata delle concessioni

Il Consiglio di Stato chiede che la durata delle concessioni nei porti sia stabilita chiaramente, già prima di affidarle; che sia fissato il costo minimo del canone demaniale e che, infine, una volta scaduta la concessione, sia rinnovata dando la possibilità ad altre imprese di concorrere pariteticamente, senza che la gestione di una banchina o più in generale di uno spazio portuale sia appannaggio di un'impresa come una dinastia per un terreno. È un punto che il Consiglio di Stato [sottolinea chiaramente](#): è inaccettabile «che la procedura di assegnazione della concessione dell'area o della singola banchina muova esclusivamente dall'istanza dell'interessato, senza un atto di programmazione a monte che sfoci poi in un bando ed in una, seppur peculiare, procedura di gara ad evidenza pubblica». Continuando ad affidare le concessioni in questo modo, senza applicare le misure stabilite da più di vent'anni dalla legge 84/94, si concede ai soggetti concorrenti «solo la possibilità di opporsi in un breve termine, secondo uno schema inappropriato alle esigenze di concorrenza e di trasparenza», [afferma il Consiglio di Stato](#). Da qui la richiesta dell'organo costituzionale di adottare procedure competitive per l'affidamento e il rinnovo delle concessioni, «in sintonia con [il decreto che riforma anche la governance portuale](#)», quello prefigurato nell'articolo 8 della legge "Madia" 124/2015.

Porti: Meta, con proposta di legge assicurazione piloti passo avanti importante per sicurezza



(FERPRESS) – Roma, 30 GIU – “Un passo in avanti per la sicurezza nei porti, un provvedimento che viene incontro sia alle vittime dei danni che agli stessi piloti”. E’ il commento di Michele Meta, presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, all’approvazione della proposta di legge di legge che introduce l’obbligo di assicurazione per eventuali danni a persone o cose derivanti da errori di manovra nei porti.

La proposta è stata approvata all’unanimità in sede legislativa dalla Commissione presieduta dal parlamentare Pd, che spiega così le ragioni del provvedimento: “Pur essendo i porti italiani tra i più sicuri al mondo (con un incidente ogni 70 mila manovre, a fronte di uno ogni 35 mila in Danimarca e uno ogni 54 mila negli Usa) restava aperta la questione del risarcimento per le vittime di un danno: con la legge vigente, infatti, il danneggiato potrebbe rivalersi solo sul patrimonio del pilota, teoricamente anche nullatenente; d’altra parte, in alcuni casi, chi e’ chiamato a risarcire i danni può mettere a rischio la sopravvivenza della propria famiglia. La nuova norma introduce invece l’obbligo per i piloti di stipulare una polizza assicurativa pari a un milione di euro, stabilendo altresì che la responsabilità civile del pilota non può essere superiore al limite della polizza stessa”.

Il presidente della Commissione Trasporti ha poi concluso sottolineando che, “complessivamente, questa legge rappresenta un passo in avanti negli standard di sicurezza nei porti e sui mari italiani: proprio per questo auspico che il Senato riesca a licenziarla velocemente, anche prima della pausa estiva”.

L'European Sea Ports Organisation si riunisce a Roma dopo cinque anni

Passi in avanti per il regolamento Ue sui Porti: sarà approvato a breve. Decisivo il contributo di Espo

Roma, 30 giugno 2016 - A Roma per parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Nel giorno in cui la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Ue hanno raggiunto l'accordo su un testo condiviso che verosimilmente verrà adottato verso la fine del 2016, il comitato esecutivo dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo) si è riunito nella capitale italiana per parlare degli effetti che l'applicazione diretta di un atto di diritto comunitario avrà su ogni Paese membro.

Nel quartier generale di Assoporti, i vertici della European Sea Ports Organisation hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.



Al centro della discussione avviata nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle

- segue

infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento - questo il succo del ragionamento - ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale.

Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità Portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione.



"È stato un importante momento di confronto - ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoportli rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea -; l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza: al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato ieri da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana".

Assoporti: passi in avanti per il regolamento Ue sui Porti. Sarà approvato a breve

Author : com

Date : 30 giugno 2016



(FERPRESS) - Roma, 30 GIU - A Roma per parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Nel giorno in cui la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Ue hanno raggiunto l'accordo su un testo condiviso che verosimilmente verrà adottato verso la fine del 2016, il comitato esecutivo dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo) si è riunito nella capitale italiana per parlare degli effetti che l'applicazione diretta di un atto di diritto comunitario avrà su ogni Paese membro. Lo annuncia in una nota Assoporti.

Nel quartier generale di Assoporti, i vertici della European Sea Ports Organisation hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Al centro della discussione avviata nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento – questo il succo del ragionamento – ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale.

Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità Portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione.

"È stato un importante momento di confronto – ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoporti rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea –; l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza: al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato ieri da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana".

L'ESPO a Roma per discutere del regolamento UE sui servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti

Gallanti: urgente aprire un dibattito interno sull'impatto delle norme sulla portualità italiana

informARE Il comitato esecutivo dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) si è riunito a Roma nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) per prendere in esame la proposta legislativa per la definizione di un regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti che ieri è stata approvata dal Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio dell'Unione Europea (*informARE* del 29 luglio 2016).

«È stato - ha spiegato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoporti rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea - un importante momento di confronto. L'ESPO è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza. Al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato ieri da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento». Gallanti ha evidenziato l'esigenza che in Italia si focalizzi l'attenzione sugli effetti della nuova normativa europea: «credo - ha affermato - sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana».

A Roma i vertici dell'associazione dei porti europei hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti" che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali, stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza, stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Al centro della discussione l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento - è stato rilevato - ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale.

Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità Portuali dell'UE hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne e uno relativo al trasporto marittimo che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad ESPO quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione. *(2/1)*

Decisivo il contributo di «Espo» per il regolamento Ue sui porti

ROMA - A Roma per parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Nel giorno in cui la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Ue hanno raggiunto l'accordo su un testo condiviso che verosimilmente verrà adottato verso la fine del 2016, il comitato esecutivo dell'Organizzazione europea dei porti (Espo) si è riunito nella capitale italiana per parlare degli effetti che l'applicazione diretta di un atto di diritto comunitario avrà su ogni Paese membro. Nel quartier generale di Assoport, i vertici della European seaports organisation hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali. Al centro della discussione avviata nella sede dell'Associazione dei porti italiani, l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento - questo il succo del ragionamento - ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale. Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle autorità portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione. «È stato un importante momento di confronto - ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoport rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea -; l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza: al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana».

Passi in avanti per il regolamento Ue sui Porti



A Roma per parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Nel giorno in cui la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Ue hanno raggiunto l'accordo su un testo condiviso che verosimilmente verrà adottato verso la fine del 2016, il comitato esecutivo dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo) si è riunito nella capitale italiana per parlare degli effetti che l'applicazione diretta di un atto di diritto comunitario avrà su ogni Paese membro.

Nel quartier generale di Assoport, i vertici della European Sea Ports Organisation hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Al centro della discussione avviata nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore

- segue

europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento – questo il succo del ragionamento – ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale. Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità Portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione.

“È stato un importante momento di confronto – ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoportori rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea –; l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza: al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato ieri da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana”.

Informazioni Marittime

Regole europee servizi portuali, Espo fa il punto



L'European Sea Ports Organisation (**Espo**) si è riunita a Roma per parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Nel quartier generale di Assoport, i vertici di Espo hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Al centro della discussione avviata nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento – questo il succo del ragionamento – ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale.

Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione.

"È stato un importante momento di confronto – ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoport rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea –; l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza: al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato ieri da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana".

STUDI. Secondo Confrasporti il gap ci costa 42 miliardi l'anno. Ecco tutti gli ostacoli che lasciano la Sicilia al palo

Infrastrutture, povero Sud

*Occhi puntati sulla riforma delle **Autorità portuali** che snellisce da 24 a 15 i nuovi organismi di controllo sul traffico marittimo, dove gli equilibri delle lobby cominciano a cadere. Ma è la rete ferroviaria che resta inesistente. Così come quella stradale*

MESSINA. Da uno studio presentato a Cernobbio da Confrasporti il gap delle infrastrutture al Sud costa 42 miliardi all'anno, "una tassa occulta - è stato valutato - da 700 euro l'anno per ogni cittadino".

Ma se il premier Matteo Renzi non fa che ripetere che "se non riparte il Sud, non riparte l'Italia", oggi tutti gli occhi sono puntati sulla riforma delle **Autorità portuali** che snellisce da 24 a 15 i nuovi organismi di controllo sul traffico marittimo chiamati a coordinare le attività di 54 porti molto diversi tra loro.

Le rotte dello sviluppo E nelle Università di Catania e Messina si susseguono i convegni per tracciare le nuove rotte dello sviluppo. Per il rettore di Catania Giacomo Pignataro, "occorre delineare il ruolo dei principali attori economici." Tradotto: Catania e Augusta devono costituire un "hub" in grado di intercettare i flussi di traffico ora provenienti dal Canale di Suez, gli stessi che passando per Gibilterra vanno verso Rotterdam.

Una opportunità sulla quale ha già scommesso il gruppo Grimaldi, promotore dell'incontro all'Ateneo, che è già sbarcato a Catania.

All'Università di Messina un convegno è stato invece promosso dal Cust e dalla facoltà di Giurisprudenza, che ha chiamato a raccolta diversi studiosi sul tema per studiare i "profili organizzativi e di gestione della Riforma".

Studiosi, come l'ordinario di diritto della navigazione dell'Università di Messina Giuseppe Vermiglio e il professore Mauro Casanova manifestano perplessità: la commistione nei tavoli di partenariato delineati dalla riforma "altera la concorrenza", rileva Vermiglio. E Casanova rilancia: "Per realtà accorpate, c'è bisogno di tempo perché cominciano ad essere concorrenziali sui mercati internazionali".

E' il segnale che gli equilibri nel settore marittimo, dominato da lobby formatesi negli ultimi trent'anni, cominciano a cadere.

Non c'è solo la presenza di Grimaldi a Catania, a certificarlo.

Ma anche lo sbarco in Sicilia, con la sua flotta di settanta navi, dopo avere rilevato Tirrenia, di Vincenzo Onorato, l'armatore di "Mascalzone Latino" che ha fatto della difesa del contratto nazionale di lavoro dei suoi dipendenti un punto di forza e ora

- segue

inaugura una linea tra Olbia e Catania: "Se Schettino non avesse avuto al timone un filippino che non parlava inglese, anziché un marittimo italiano, forse la tragedia della Costa Crociere al Giglio si sarebbe anche evitata".

Il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, vede un dato positivo: è il momento che si parli di "ultimo miglio", tra connessioni dei porti -core alla rete ferroviaria, che chiede una norma transitoria per aiutare il passaggio alle nuove autorità di gestione.

Autorità portuali e polemiche Ma sulla geografia delle nuove quindici **Autorità Portuali** non si spengono le polemiche. Se Trapani è stata tagliata fuori e dovrà unificarsi con **Palermo** e Manfredonia resta in una sorta di limbo, per Trieste, con l'appoggio della conferenza Stato -Regioni, della quale è componente l'ex ministro Gianpiro D'Alia- viene mantenuto il suo privilegio storico che a Messina non è mai stato attuato per mancanza di un semplice regolamento: il punto franco. La fiscalità di vantaggio.

Che la legge sulla carta mantiene ancora per Messina, tanto che la si voleva estendere dopo 55 anni nell'area di Giamporo, vicino Milazzo. Ma la città del Capo, con il suo sindaco Formica, è sul piede di guerra: non vuole fare la stampella di Gioia Tauro.

Il consiglio comunale più volte ha detto no alle navi ro-ro e minaccia di presentare un esposto al Tar per bloccare la Riforma che vuole Milazzo insieme a Messina, interfaccia del porto transhipment di Gioia Tauro.

Un porto, quello di Gioia Tauro, che preoccupa e che è già in crisi: la Medcenter Container Terminal ha annunciato esuberi per 442 addetti e la vertenza è sul tavolo del governatore della Calabria, Mario Oliviero, che ha chiesto l'appoggio anche di Marco Minniti, sottosegretario con delega al Copasir, l'ente che controlla i servizi segreti, per interloquire direttamente con Matteo Renzi.

La vertenza Gioia Tauro Ma la vertenza Gioia Tauro, che è tutta politica, è in qualche modo arrivata già sul tavolo del Governo: il 16 giugno scorso è stata presentata ai Gruppi Parlamentari in via Campo di Marzio, lo studio sul porto calabrese curato da Massimiliano Porto, Domenico Napoli e Filippo Romeo. Si delinea un ruolo di "Porta d'Europa" per Gioia Tauro, ponendolo al centro delle politiche euro mediterranee.

In questa direzione si vuole fare dello scalo una area "Zes", zona economica speciale, dove creare un terminal per la rigassificazione e lo stoccaggio del gas liquefatto, un punto di attracco per tutte le navi in transito nel Mediterraneo.

A guardare con attenzione il grande fermento in corso anche Assotir, l'associazione presieduta in Sicilia da Salvatore Sciangura, che ha chiamato a raccolta a Gela gli operatori del settore per sondare possibili crescite di mercato.

La Sicilia e il Brennero- è stato detto- non sono poi così lontani se passano 500 veicoli ogni ora, per 40 milioni di tonnellate di merci ogni anno, di cui trenta su gomma. In Sicilia operano 12mila imprese di autotrasporto, il 60% delle quali sono tutte concentrate nella Sicilia Sud orientale. La quasi totalità delle merci in Sicilia viaggia su gomma. Quasi inesistente la rete ferroviaria: 36mila mezzi al mese, 1800 al giorno, attraversano lo Stretto di Messina.

Tagliare il gap è ormai imprescindibile, pena la perdita definitiva della competitività delle merci. Dei nove autoporti previsti da vent'anni in Sicilia, l'unico è stato inaugurato a Vittoria un paio di settimane fa, una struttura che a regime, dovrebbe garantire trecento posti di lavoro.

L'autoporto, la cui gestione ora dovrà andare a bando, potrà ospitare fino a duecento Tir.

Ma senza un adeguato rapporto con le Ferrovie e con le autostrade, dove dovrebbe saldarsi il sistema integrato, la nuova fisionomia dei Porti rischia di essere un bel disegno solo sulla carta. E da Savona ad altre realtà pugliesi hanno fatto valere sulla riforma la sentenza n. 261/2015 della Corte Costituzionale nella parte nella quale impone il coinvolgimento delle Regioni nella procedura di adozione del nuovo Piano: Calabria e Sicilia hanno due diversi statuti, la prima ordinaria, la seconda speciale. Il governatore della Sicilia, che in un primo momento ha protestato, non è stato affatto coinvolto nello studio del Piano di riordino, fatto che il movimento "Capitale Messina" presieduto dall'architetto Pino Falzea ha più di

- segue

una volta segnalato al governatore Crocetta. Che ha si minacciato di impugnare la legge di riordino, ma dopo la notizia che il Piano avrà tre anni di moratoria non ha più toccato l' argomento.

Prova dire gateway Il piano inserito nel Def, il documento di economia e finanza, ha un nuovo documento allegato che si chiama "Strategia per le infrastrutture di trasporto e logistica", e traccia tutte le linee della intermodalità e l' accesso ai nodi e l' interconnessione alle Reti.

Qui si rileva come l' Italia oggi sia precipitata al 55esimo posto nella graduatoria della competitività marittima, a fronte del 9 posto assegnato alla Spagna.

E proprio nella perdita di competitività nel transhipment, il trasporto dei container, è indicata una delle ragioni della crisi: facciamo peggio della Croazia che si trova al 51esimo posto nella graduatoria.

La soluzione? La nascita di un nuovo "gateway" di ingresso dal fronte Sud per le merci destinate al Nord Europa (Svizzera, Austria, Baviera), al quale sposare le opportunità delle economie in crescita sulla sponda Sud Occidentale.

Oggi nel Nord Italia vigono due sistemi, quello portuale tirrenico (Savona, Genova, La Spezia) e quello adriatico, Trieste, Venezia, Ravenna.

Al Sud vige invece il sistema Napoli -Salerno e il sistema Calabro di Gioia Tauro, sottoposto alla concorrenza di Tangeri, Malta e Pireo : per crescere Gioia Tauro deve trovare alternative al sistema del transhipment, che dipende molto dagli umori delle compagnie marittime.

Nel sistema siciliano fa la parte del leone il traffico "ron oil e ron off", per il polo petrolifero di Augusta, che serve il petrolchimico più grande d' Europa, che si allunga per ben trenta chilometri sulla rada.

Primo porto per il traffico passeggeri resta quello di Messina.

Ma se ancora molti porti italiani, da Livorno a La Spezia, non sono attrezzati come quelli Nord Europei di fondali almeno di 16 metri, la scommessa per l' Italia è il collegamento dell' ultimo miglio, in modo particolare con la Rete ferroviaria Italiana.

"Entro il 2030- spiega Francesca Moraci, prorettore dell' Università di Reggio Calabria, urbanista e componente del consiglio di amministrazione dell' Anas- il 30% del traffico va spostato dalla gomma alla Ferrovia e al 2050 si dovrebbe arrivare al 50%".

In questa direzione l' Anas del presidente Armani è già al passo coi tempi: investe al Sud il 70% delle somme per l' ammodernamento della rete stradale. Chi è in forte ritardo sono le Ferrovie di Stato: appena il 14%. Con punte di vero e proprio disarmo: per mantenere due aliscafi Blufferriers, gruppo Ferrovie, chiede allo Stato tre milioni di euro, pena il taglio dell' unico aliscafo che collega Messina a Reggio Calabria.

Legambiente Sicilia punta il dito contro le Fs: "Dopo anni di progressiva smobilitazione della flotta delle navi traghetti e dopo il taglio dei treni a lunga percorrenza tra Sicilia e Nord Italia, per il quale resta un solo collegamento, e quelli con Roma, ridotti a tre, ora si intendono sopprimere le navi per il traghettamento autovetture, lasciando il traghettamento ai privati".

Opere "utili" In queste condizioni, checchè ne dica Matteo Renzi, il Sud non può ripartire. Per più di un indicatore: il costo del denaro al Sud è 4 volte maggiore che al Nord, come il costo dell' energia è di un 40% in più. Per Francesca Moraci c' è l' esigenza di un nuovo "New Deal" meridionale, pena la perdita della "intergenerazionalità", la fuga di cervelli che è divenuta inarrestabile.

"Non esiste una grande opera o una piccola opera -ammonisce Francesca Moraci- esistono solo opere utili".

E la rinascita può ripartire solo dalla conoscenza, dalle contaminazioni culturali e dall' integrazione. Per riannodare i fili dell' Italia, occorre un grande sforzo con piani integrati di sviluppo da fare finanziare da una parte alla Cassa Depositi e Prestiti e dall' altra alla Bei, la banca europea degli investimenti.

Ma la corsa ai disegni di sviluppo, va curata da un nuovo approccio, "etico e di competenza" raccomanda Francesca Moraci-, fuori dai localismi che oggi sono alla base del Gap di sviluppo, che segna un dato in costante crescita nella desertificazione economica del Sud.

RIFORME

Le Autorità si fanno in quattro

MESSINA. Ma come funzioneranno le nuove autorità portuali? Gli organi rappresentativi saranno quattro: il presidente; il comitato di gestione, chiamato a sostituire il comitato portuale; il segretario generale e il collegio dei revisori. A nominare il presidente sarà il Ministro, d'intesa con i presidenti delle Regioni interessate, tra soggetti di comprovata esperienza nel settore, si spera non sia titolo idoneo la capacità di saper navigare tra le correnti dei partiti. Preso ciascun porto, già sede di autorità, è prevista la creazione di un ufficio territoriale per il segretario generale o suo delegato. Questi uffici, che non hanno potere di decisione su programmazione o pianificazione strategica, ma si occupano di tutta la gestione operativa. Al comitato di gestione invece compete adottare il piano regolatore del Porto, approvare le linee-guida triennali e svolgere tutte le attività di controllo sul bilancio, sulla contabilità dell'Autorità, sulle relazioni da inviare al ministro. Il comitato, dura quattro anni ed è composto dal presidente dell'autorità; da un componente designato dalla Regione; da un componente designato dal sindaco di ciascuna città metropolitana; da un rappresentante dell'autorità marittima. Oggi nei 23 comitati portuali sono impegnati ben 336 membri. La struttura farà spazio al tavolo della risorsa mare, un organismo in cui viene fatta confluire la rappresentanza di tutte le categorie professionali associazioni datoriali e sindacali, che avranno funzioni consultive. E' previsto anche un cluster marittimo, come a Messina, in ciascuno dei porti core confluiti in una unica **autorità portuale**: quasi un ufficio di attrazione turistica.

Riforma dei porti, entro luglio i primi presidenti/IL RETROSCENA

Napoli - Oggi il ministro dei trasporti Delrio relatore alla Naples Shipping Week. Per Genova favoriti Biasotti e Signorini. Accorpamento tra due ex Authority: si riducono i tempi.



Napoli - **Oggi Graziano Delrio è a Napoli come relatore della Naples Shipping Week.**Interverrà a metà di uno dei convegni della mattinata, e tutti, in questo scalo commissariato da più di tre anni, attendono novità sulla riforma della governance portuale, e il nome del futuro presidente. **I rapporti tra Delrio e il governatore regionale Vincenzo De Luca sono piuttosto tesi, ma non è escluso che il numero uno per la nuova Autorità portuale di sistema Napoli-Salerno possa essere Andrea Annunziata**, già oggi responsabile delle banchine salernitane, fedelissimo di De Luca e buon compromesso per un accorpamento che in Campania non è stato digerito con facilità. Ieri Annunziata era in effetti alla Shipping Week. Se Delrio presumibilmente non avrà la lista di tutti i presidenti delle 16 nuove Authority di sistema, da Roma garantiscono che sicuramente potrà dare notizie sulle tempistiche. Le commissioni Trasporti di Camera e Senato infatti dovrebbero concludere l'esame del testo della riforma della governance portuale al più tardi la prossima settimana, martedì o giovedì, con 10 giorni di anticipo rispetto alla tabella di marcia iniziale: si stanno limando alcune questioni importanti, come il parziale sblocco delle assunzioni e la riduzione del periodo (opzionale) transitorio di accorpamento tra due ex Authority da tre anni a 18 mesi o un anno. **Questo significa che la legge potrà tornare in Consiglio dei ministri, previsto per la metà del mese prossimo, il 15 o 16 luglio, per l'approvazione definitiva.** Una settimana sarà necessaria per l'uscita del decreto sulla Gazzetta ufficiale, poi la partita sarà tutta tra il ministero e le Regioni sulla nomina dei nuovi presidenti. Il ministero sta inoltre già preparando i decreti attuativi previsti dalla riforma, in primis quello sui tavoli di partenariato, fondamentali per garantire una rappresentanza degli operatori a fianco dei nuovi consigli ristretti che affiancheranno i presidenti delle Authority di sistema.

- segue

Tuttavia, formalmente per la nomina dei nuovi presidenti non serve un decreto attuativo, basta la pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Sui nomi però serve il parere delle Regioni. Delrio a Napoli dunque potrà facilmente dire che se le tempistiche saranno rispettate, i primi presidenti delle Authority di sistema arriveranno entro la fine di luglio: ci sono scali dove in effetti il nome del papabile è noto da mesi, vuoi perché il passaggio di competenze non provoca grandi movimenti in termini di competenza territoriale, vuoi perché tra ente regionale e ministero c'è identità di vedute. Il caso scuola è quello di Trieste, dove il commissario straordinario Zeno D'Agostino non sembra avere concorrenti, senza contare che la riforma della governance è in buona parte derivata dalla bozza del governatore Pd del Friuli Venezia Giulia, Deborah Seracchiani. Per Venezia il nome che potrebbe emergere, a sorpresa, è quello dell'attuale presidente della società ministeriale Ram, Rete Autostrade Mediterranee, Antonio Cancian. **L'obiettivo è finire prima della pausa estiva, altrimenti i giochi rischiano di doversi riaprire a settembre.**

Per altre regioni il discorso è ancora sospeso, perché ente e ministero sono ancora al lavoro sui nomi. **A Genova la comunità portuale procederà a dare il suo identikit, i nomi in ballo sono sempre quelli dell'ex governatore di centrodestra Sandro Biasotti e del tecnico Paolo Emilio Signorini, già superdirigente al ministero e ora segretario generale della Giunta.** Alla Spezia fonti locali dicono che il governatore Giovanni Toti vedrebbe bene una reiterazione di Lorenzo Forcieri, ma bisogna comprendere quanto l'ipotesi sia gradita al governatore della Toscana, Enrico Rossi. Un fronte che ben vedrebbe invece alla guida della Autorità di sistema Spezia-Carrara Francesco Messineo, attuale presidente del porto di Marina di Carrara.

Riforma dei porti, entro luglio i primi presidenti

ALBERTO GUARATI

NAPOLI. Oggi Graziano Delrio è a Napoli come relatore della Naples Shipping Week. Interverrà a metà di uno dei convegni della mattinata, e tutti, in questo scalo commissariato da più di tre anni, attendono novità sulla riforma della governance portuale, e il nome del futuro presidente. I rapporti tra Delrio e il governatore regionale Vincenzo De Luca sono piuttosto tesi, ma non è escluso che il numero uno per la nuova Autorità portuale di sistema Napoli-Salerno possa essere Andrea Annunziata, già oggi responsabile delle banchine salernitane, fedelissimo di De Luca e buon compromesso per un accorpamento che in Campania non è stato digerito con facilità. Ieri Annunziata era in effetti alla Shipping Week.

Se Delrio presumibilmente non avrà la lista di tutti i presidenti delle 16 nuove Authority di sistema, da Roma garan-

tiscono che sicuramente potrà dare notizie sulle tempistiche. Le commissioni Trasporti di Camera e Senato infatti dovrebbero concludere l'esame del testo della riforma della governance portuale al più tardi la prossima settimana, martedì o giovedì, con 10 giorni di anticipo rispetto alla tabella di marcia iniziale: si stanno limando alcune questioni importanti, come il parziale sblocco delle assunzioni e la riduzione del periodo (op-

zionale) transitorio di accorpamento tra due ex Authority da tre anni a 18 mesi o un anno. Questo significa che la legge potrà tornare in Consiglio dei ministri, previsto per la metà del mese prossimo, il 15 o 16 luglio, per l'approvazione definitiva. Una settimana sarà necessaria per l'uscita del decreto sulla Gazzetta ufficiale, poi la partita sarà tutta tra il ministero e le Regioni sulla nomina dei nuovi presidenti. Il ministero sta inoltre già preparando i decreti attuativi previsti dalla riforma, in primis quello sui tavoli di partenariato, fondamentali per garantire una rappresentanza degli operatori a fianco dei nuovi consigli ristretti che af-

fiancheranno i presidenti delle Authority di sistema. Tuttavia, formalmente per la nomina dei nuovi presidenti non serve un decreto attuativo, basta la pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Sui nomi però serve il parere delle Regioni. Delrio a Napoli dunque potrà facilmente dire che se le tempistiche saranno rispettate, i primi presidenti delle Authority di sistema arriveranno entro la fine di luglio: ci sono scali dove in effetti il nome del papabile è noto da mesi, vuoi

perché il passaggio di competenze non provoca grandi movimenti in termini di competenza territoriale, vuoi perché tra ente regionale e ministero c'è identità di vedute. Il caso scuola è quello di Trieste, dove il commissario straordinario Zeno D'Agostino non sembra avere concorrenti, senza contare che la riforma della governance è in buona parte derivata dalla bozza del go-

vernatore Pd del Friuli Venezia Giulia, Deborah Serracchiani. Per Venezia il nome

che potrebbe emergere, a sorpresa, è quello dell'attuale presidente della società ministeriale Ram, Rete Autostrade Mediterranee, Antonio Cancian. L'obiettivo è finire prima della pausa estiva, altrimenti i giochi rischiano di doversi riaprire a settembre.

Per altre regioni il discorso è ancora sospeso, perché ente e ministero sono ancora al lavoro sui nomi. A Genova la comunità portuale procederà a dare il suo identikit, i nomi in ballo sono sempre quelli dell'ex governatore di centrodestra Sandro Biasotti e del tecnico Paolo Emilio Signorini, già super-dirigente al ministero e ora segretario generale della Giunta. Alla Spezia fonti locali dicono che il governatore Giovanni Toti vedrebbe bene una reiterazione di Lorenzo Forcieri, ma bisogna comprendere quanto l'ipotesi sia gradita al governatore della Toscana, Enrico Rossi. Un fronte che ben vedrebbe invece alla guida della Autorità di sistema Spezia-Carrara Francesco Messineo, attuale presidente del porto di Marina di Carrara.

www.themeditelegraph.it

Porto di Genova, container stabili a maggio

Genova - Per la seconda volta nel corso dell'anno i contenitori superano quota 200mila teu con 200.725 teu, attestandosi nel progressivo a quota 940.612 teu (+0,3%).



Genova - Maggio si conferma un buon mese per i traffici nel porto di Genova nonostante il calo della merce nel totale complessivo. **Per la seconda volta nel corso dell'anno i contenitori superano quota 200mila teu con 200.725 teu**, attestandosi nel progressivo a quota 940.612 teu (+0,3%) e mantenendo il trend positivo dell'anno precedente che aveva segnato il record assoluto per il traffico contenitori. I contenitori confermano peraltro una buona tendenza dell'export. Rallenta il traffico generale sia nel mese (-7,1%) che nel progressivo (-2,0%) a causa della flessione nel mese degli olii minerali (-14,0%), calo che riflette l'andamento negativo del consumo degli olii a livello nazionale.

[LA TABELLA COMPLETA DEI TRAFFICI DI MAGGIO](#)

Un dato rilevante in positivo riguarda invece il traffico della merce convenzionale (+58,9 % mese su mese, + 48,7% sul progressivo). Ciò grazie all'ottima performance del Genoa Metal Terminal che nei primi 5 mesi dell'anno raddoppia il suo traffico rispetto al 2015 (+100,7%), in particolare grazie all'aumento in import nei primi cinque mesi dei metalli non ferrosi grezzi (+39%) - dei quali il solo alluminio aumenta del +56,7% sul progressivo - mentre nei metalli ferrosi lavorati e semilavorati l'aumento è del 239%. **Per quanto riguarda il traffico passeggeri, a maggio continuano a crescere i traghetti (+10,9% sul mese e + 13,2% sul progressivo)** e diventa nuovamente positivo il numero dei passeggeri delle crociere (+ 29,1% nel mese e + 4,8% sul progressivo) raggiungendo nel complesso quasi 700mila passeggeri nei primi 5 mesi con un aumento del +9,2%.

Porto di Genova, traffici in calo nei cinque mesi

Discesa del 7,1%, crescono i passeggeri di crociere e traghetti



(ANSA) - GENOVA, 30 GIU - A maggio rallenta il traffico del porto di Genova. Il dato generale segna un calo del 7,1% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, mentre confrontando il dato progressivo dei primi cinque mesi la riduzione scende al 2%. Salgono invece in modo deciso i passeggeri. I contenitori per la seconda volta nel corso del 2016 superano quota duecentomila in un solo mese, attestandosi a 200.725 teu, ma è il 5,7% in meno rispetto a maggio 2015, mentre guardando il totale dei primi cinque mesi si arriva a 940.612 teu, cioè lo 0,3% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, che aveva segnato il record assoluto dello scalo. Il calo più consistente riguarda gli olii minerali, -14%, dovuto ad un andamento negativo del loro consumo a livello nazionale. Cresce invece del 58,9% il traffico di merce convenzionale (+48,7% il dato progressivo) grazie alla buona performance del Genoa Metal terminal che nei primi cinque mesi dell'anno ha raddoppiato il traffico rispetto al 2015, in particolare grazie all'aumento di import dei metalli non ferrosi grezzi (+39%), dei quali il solo alluminio è cresciuto del 56,7%. Positivi i dati dei passeggeri: prosegue la crescita nei traghetti, arrivata a 119.079 nel solo mese di maggio e a 376.716 nei cinque mesi, contro i 332.806 dello stesso periodo del 2015. Forte ripresa delle crociere rispetto al 2015 che aveva segnato una battuta d'arresto: i passeggeri salgono nel solo maggio del 29,1% e del 4,8% nei primi cinque mesi, raggiungendo quasi quota settecentomila.

Spedizionieri, fatturato in calo nel 2015

Genova - Report di Transport Intelligence sul settore mondiale. Pesano i noli bassi e il rallentamento della produzione in outsourcing.



Genova - **La crisi dello shipping e la guerra dei noli non colpisce soltanto le compagnie marittime.** Un rapporto di Transport Intelligence, intitolato "The Global Freight Forwarding Report 2016", mostra che nel corso del 2015 il fatturato complessivo dei freight forwarder, ossia degli spedizionieri, è sceso dell'1,6 per cento. **Nel 2015 le case di spedizione internazionali monitorate nello studio hanno prodotto un fatturato di 133.3 miliardi di dollari, contro i 135,5 miliardi del 2014.** Transport Intelligence prevede che nei prossimi anni ci sarà un'inversione di tendenza e che fino al 2019 ci sarà una crescita media annua del 4,6 per cento, fino a toccare i 159 miliardi di dollari. Ma le case di spedizione continueranno a scontare alcuni fattori di debolezza del settore. A pesare è il calo dei noli, ma sono anche le dinamiche del commercio internazionale che cambia le proprie rotte. Il fenomeno più vistoso, secondo Transport Intelligence, è la regionalizzazione della produzione e la riduzione dell'outsourcing.

Il vecchio modello, spiega TI, registrava una crescita del commercio tre o quattro volte superiore a quello del Pil di un paese. Ma questo fenomeno non si è più verificato dopo la crisi del 2008. Fra le cause, la flessione dei consumi, soprattutto in Europa, che ha portato all'introduzione, da parte di alcuni paesi, di misure protezionistiche. **Nel frattempo si è esaurita l'espansione dell'outsourcing,** ossia della produzione di componenti in paesi dove il costo del lavoro è minore, lasciando soltanto l'assemblaggio nei paesi più sviluppati. Questa distribuzione all'estero di segmenti della produzione ha portato all'impetuosa crescita economica della Cina e in parallelo al rafforzamento delle multinazionali delle spedizioni. «Il commercio - spiega il rapporto - sta trovando nuovi equilibri, con ovvie conseguenze su compagnie marittime,

- segue

vettori aerei e case di spedizione. Allo stesso tempo - continua - il near-sourcing sta diventando più importante... Uno dei maggiori effetti, se continuerà questa tendenza, **sarà che i servizi di trasporto stradale ne beneficeranno a scapito di quelli aerei e marittimi**, una prospettiva preoccupante per gli spedizionieri».

Un esempio di quello che sta avvenendo è emerso negli ultimi giorni con l'interessamento di Maersk e Msc per la compagnia coreana Hyundai, che potrebbe entrare nell'alleanza 2M. Ha fatto molto discutere gli esperti di shipping il fatto che due compagnie leader del mercato, impegnate a consolidare la loro posizione e sui cui piani di sviluppo c'è molta curiosità, stiano trattando per condividere slot con una compagnia molto più piccola di loro e che soltanto di recente ha risolto i suoi problemi finanziari. Una fonte vicina al dossier ha spiegato a "L'Avvisatore Marittimo" che le 2M sono soprattutto interessate a entrare nei traffici intra-asiatici, che oggi sono in mano soprattutto a compagnie cinesi, taiwanesi e appunto coreane come Hyundai. Se confermato, questo interessamento va nella direzione sottolineata da Transport Intelligence: oggi si punta di più sui traffici a breve che su quelli a lungo raggio.

«In Cina - conferma **Maurizio Fasce**, manager di a.hartrodt in Italia e past president di Spediporto, con una lunga esperienza di mercato asiatico - nei prossimi anni si punterà di più sul mercato interno. L'Europa - aggiunge però - ha ancora da dire la propria, perché l'export rimane una voce rilevante». Di fronte al cambiamento del mercato, anche gli spedizionieri si stanno adeguando. In alcuni casi con buoni risultati che compensano le difficoltà dei container grazie al buon momento di altri settori, come spiega **Claudio Bassi**, numero uno di Pacorini Forwarding, una delle maggiori realtà italiane di spedizioni internazionali. «Per noi - dice Bassi - l'attività nel 2015 è cresciuta rispetto al 2014: fatturato +7 per cento, numero di spedizioni +10, teu +4, traffico aereo (in chilogrammi) +21.

La crescita dei teu, visto il calo dei noli, non ha spinto il fatturato, il cui aumento per noi è dovuto ad esempio al project cargo. Per quanto riguarda le destinazioni, hanno tenuto Far East, Middle East e Usa. I primi dati del 2016 confermano l'andamento del 2015, con la depressione dei noli che pesa sul fatturato, mentre va bene il traffico aereo». **Lo studio di TI spiega anche che gli accorpamenti fra spedizionieri procedono** (i 10 soggetti più grandi del mondo rappresentano il 41a per cento del mercato), ma che i piccoli (che in Italia sono il modello più diffuso) continuano a essere competitivi, dimostrando che non tutto è economia di scala in questa professione, ma conta anche la qualità. Il 42,2 per cento del mercato è coperto da migliaia di spedizionieri indipendenti.

REPORT DI TRANSPORT INTELLIGENCE SUL SETTORE MONDIALE

Spedizionieri, fatturato in calo nel 2015

Pesano i noli bassi e il rallentamento della produzione in outsourcing

La crisi dello shipping e la guerra dei noli non colpisce soltanto le compagnie marittime. Un rapporto di Transport Intelligence, intitolato The Global Freight Forwarding Report 2016, mostra che nel corso del 2015 il fatturato complessivo dei freight forwarder, ossia degli spedizionieri, è sceso dell'1,6 per cento. Nel 2015 le case di spedizione internazionali monitorate nello studio hanno prodotto un fatturato di 133,3 miliardi di dollari, contro i 135,5 miliardi del 2014. Transport Intelligence prevede che nei prossimi anni ci sarà un'inversione di tendenza e che fino al 2019 ci sarà una crescita media annua del 4,6 per cento, fino a toccare i 159 miliardi di dollari. Ma le case di spedizione continueranno a scontare alcuni fattori di debolezza del settore. A pesare è il calo dei noli, ma sono anche le dinamiche del commercio internazionale che cambia le proprie rotte. Il fenomeno più vistoso, secondo Transport Intelligence, è la regionalizzazione della produzione e la riduzione dell'outsourcing. Il vecchio modello, spiega TI, registrava una crescita del commercio tre o quattro volte superiore a quello del Pil di un paese. Ma questo fenomeno non si è più verificato dopo la crisi del 2008. Fra le cause, la flessione dei

consumi, soprattutto in Europa, che ha portato all'introduzione, da parte di alcuni paesi, di misure protezionistiche. Nel frattempo si è esaurita l'espansione dell'outsourcing, ossia della produzione di componenti in paesi dove il costo del lavoro è minore, lasciando soltanto l'assemblaggio nei paesi più sviluppati. Questa distribuzione all'estero di segmenti della produzione ha portato all'impetuosa crescita economica della Cina e in parallelo al rafforzamento delle multinazionali delle spedizioni. «Il commercio - spiega il rapporto - sta trovando nuovi equilibri, con ovvie conseguenze su compagnie marittime, vettori aerei e case di spedizione. Allo stesso tempo - continua - il near-sourcing sta diventando più importante... Uno dei maggiori effetti, se continuerà questa tendenza, sarà che i servizi di trasporto stradale ne beneficeranno a scapito di quelli aerei e marittimi, una prospettiva preoccupante per gli spedizionieri». Un esempio di quello che sta avvenendo è emerso negli ultimi giorni con l'interessamento di Maersk e Msc per la compagnia coreana Hyundai, che potrebbe entrare nell'alleanza 2M. Ha fatto molto discutere gli esperti di shipping il fatto che due compagnie leader del mercato, impegnate a consolidare la loro posizione e sui cui piani di sviluppo c'è molta curiosità, stiano

- segue

trattando per condividere slot con una compagnia molto più piccola di loro e che soltanto di recente ha risolto i suoi problemi finanziari. Una fonte vicina al dossier ha spiegato a L'Avvisatore Marittimo che le 2M sono soprattutto interessate a entrare nei traffici intra-asiatici, che oggi sono in mano soprattutto a compagnie cinesi, taiwanesi e appunto coreane come Hyundai. Se confermato, questo interessamento va nella direzione sottolineata da Transport Intelligence: oggi si punta di più sui traffici a breve che su quelli a lungo raggio. «In Cina - conferma Maurizio Fasce, manager di a.hartrodt in Italia e past president di Spediporto, con una lunga esperienza di mercato asiatico - nei prossimi anni si punterà di più sul mercato interno. L'Europa - aggiunge però - ha ancora da dire la propria, perché l'export rimane una voce rilevante». Di fronte al cambiamento del mercato, anche gli spedizionieri si stanno adeguando. In alcuni casi con buoni risultati che compensano le difficoltà dei container grazie al buon momento di altri settori, come spiega Claudio Bassi, numero uno di Pacorini Forwarding, una delle maggiori realtà italiane di spedizioni internazionali. «Per noi - dice Bassi - l'attività nel 2015 è cresciuta rispetto al 2014: fatturato +7 per cento, numero di spedizioni +10, teu +4, traffico aereo (in chilogrammi) +21. La crescita dei teu, visto il calo dei noli, non ha spinto il fatturato, il cui aumento per noi è dovuto ad esempio al project cargo. Per quanto riguarda le destinazioni, hanno tenuto Far East, Middle East e Usa. I primi dati del 2016 confermano l'andamento del 2015, con la depressione dei noli che pesa sul fatturato, mentre va bene il traffico aereo». Lo studio di TI spiega anche che gli accorpamenti fra spedizionieri procedono (i 10 soggetti più grandi del mondo rappresentano il 41a per cento del mercato), ma che i piccoli (che in Italia sono il modello più diffuso) continuano a essere competitivi, dimostrando che non tutto è economia di scala in questa professione, ma conta anche la qualità. Il 42,2 per cento del mercato è coperto da migliaia di spedizionieri indipendenti.

Porti, a maggio a Genova in calo il traffico merci generale: -7%

Crescono invece i contenitori ed il traffico passeggeri

Genova, 30 giu. (askanews) - A maggio nel porto di Genova è calato il traffico merci generale del 7,1% rispetto al mese precedente e del 2% nel progressivo "a causa della flessione -si legge in una nota dell' autorità portuale- degli olii minerali (-14,0%)". Per la seconda volta nel corso dell' anno i contenitori hanno invece superato quota 200 mila teu, attestandosi nel progressivo a quota 940.612 teu (+0,3%) e mantenendo il trend positivo dell' anno precedente che aveva segnato il record assoluto per il traffico contenitori. Un altro dato rilevante in positivo riguarda il traffico della merce convenzionale che ha fatto segnare un +58,9 % mese su mese e +48,7% sul progressivo, grazie soprattutto all' ottima performance del Genoa Metal Terminal che nei primi 5 mesi dell' anno ha raddoppiato il suo traffico rispetto al 2015 (+100,7%). Per quanto riguarda il traffico passeggeri, a maggio sono cresciuti i traghetti (+10,9% sul mese e +13,2% sul progressivo) e le crociere (+ 29,1% nel mese e + 4,8% sul progressivo).

A Molo Vespucci l'ultimo comitato portuale prima della riforma



CIVITAVECCHIA - Potrebbe essere stato l'ultimo comitato portuale prima della riforma quello che si è svolto ieri a Molo Vespucci. L'ultimo prima di una completa riorganizzazione e trasformazione degli enti. Perché, come sottolineato nei giorni scorsi dal ministro Delrio, la riforma è pronta ad andare in porto entro l'estate. E ci potrebbe essere, ancora prima, una stretta sulla nomina dei prossimi presidenti delle Authority. Con la nuova riforma, attesa da anni, i porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea, oltre a Civitavecchia. L'Autorità di Sistema Portuale sarà governata in modo snello: il Presidente, il Comitato di gestione, cioè un board ristretto a poche persone, il Segretario Generale, il Collegio dei Revisori dei Conti. Rispetto agli attuali Comitati Portuali, si passa da circa 336 membri a livello nazionale si passa a circa 70. Fanno parte del Comitato di gestione il Presidente, un componente designato dalla Regione, due in caso di due Regioni, uno designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, se presenti nel sistema portuale, uno dal sindaco di ciascuna città ex Autorità portuale, se presenti nel sistema portuale ed un rappresentante dell'Autorità marittima con voto solo sulle questioni di competenza.

Incendio ed inquinamento: esercitazione in porto

CIVITAVECCHIA - Nel tardo pomeriggio di ieri si è tenuta una complessa esercitazione antincendio all'interno del porto di Civitavecchia che, sotto il coordinamento della Capitaneria di Porto, ha inteso testare l'operatività dei vari servizi, portuali e non, nel rispondere prontamente ad una sempre possibile emergenza all'interno dello scalo.

Lo scenario predisposto per simulare l'incidente ha visto il coinvolgimento di un'unità di linea Tirrenia, al cui interno un camion frigo ha improvvisamente preso fuoco proprio nel momento in cui venivano effettuate le operazioni di rifornimento tramite una bettolina.

Oltre all'emergenza antincendio, con il diretto coinvolgimento di mezzi terrestri e navali dei Vigili del Fuoco che, allertati dall'Autorità Marittima, procedevano allo spegnimento dell'incendio, è stata quindi affrontata un'improvvisa fuoriuscita in mare di olio combustibile.

Anche questa nuova emergenza ambientale ha permesso di testare la prontezza dei servizi antinquinamento presenti in porto, inclusa l'unità del consorzio Castalia che fa base nello scalo.

Oltre ai servizi tecnico-nautici, per la parte marittima, sono stati anche coinvolti i mezzi del 118, il cui intervento ha permesso di trasportare presso il locale nosocomio un infortunato con gravi ustioni causate dall'incendio.

"Esercitazioni come questa - hanno spiegato dalla Capitaneria di Porto - risultano sempre proficue per affinare ancor di più il delicato dispositivo che coinvolge i vari soggetti chiamati in causa, i quali, nelle concitate fasi di una reale emergenza, devono saper fronteggiare tempestivamente potenziali incidenti portuali, sotto il diretto coordinamento della Capitaneria di Porto, in particolar modo in un periodo in cui l'affluenza di mezzi e persone nello scalo registra numeri nell'ordine delle decine di migliaia di presenze quotidiane".

Appello di 56 armatori al ministro Delrio: nomini il manager salernitano

Porto di Napoli, plebiscito per Annunziata

Antonino Pane

Basta con il declino della più grande azienda della Campania: le aziende del porto di

Napoli sono passate all'azione. Alla vigilia dell'approvazione della riforma portuale, gli operatori dello scalo inviano una lettera al ministro Delrio e al governatore De Luca per chiedere at-

tenzione per «un porto che può considerarsi - tra le tante - la piattaforma logistica ove sperimentare con coraggio ed audacia il successo di un piano di rilancio». Gli imprenditori han-

no anche un nome da proporre: è quello di Andrea Annunziata che già guida il porto di Salerno e ha dimostrato «secondo le imprese - indiscutibili capacità manageriali». **> In Cronaca**

La nuova

Porto, 56 aziende a Delrio «Annunziata presidente»

Lettera al ministro: il numero uno di Salerno ha competenze giuste

Antonino Pane

Imprenditori uniti nel porto di Napoli con una proposta unica per la presidenza della nascente **ASST** di Sistema, quella che dovrà tenere insieme i porti di Napoli, Castellammare e Salerno una volta finita la moratoria di tre anni concessa dalla riforma per i porti che hanno avviato con successo progetti di crescita. È proprio per le capacità dimostrate il nome proposto a la ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e al governatore Vincenzo De Luca è quello di Andrea Annunziata, attuale presidente della Port **ASST** di Salerno. Basta con il declino della più grande azienda della Campania, dunque. Le aziende del porto e chi lavora per il porto di Napoli sono passati all'azione. Basta con le contrapposizioni sterili, con le perdite di finanziamenti pubblici, con opere incomplete, con progetti in declino, con programmi lasciati nei cassetti. Basta con progetti inutili e costati milioni di euro alla collettività. Alla vigilia dell'approvazione della riforma portuale, gli operatori del porto, dunque, ritrovano la compattezza. Con la lettera inviata al ministro e al governatore tre associazioni di categoria di rappresentanza degli armatori e ben 56 soggetti imprenditoriali (armatori, concessionari e operatori) del porto di Napoli hanno chiesto - con patte coesi - attenzione per «un porto che può considerarsi - tra le tante - la piattaforma logistica ove sperimentare

con coraggio ed audacia il successo di un piano di rilancio capace di attrarre investimenti, modificare l'economia del territorio e mettere in rete uno straordinario bacino di risorse, umane ed imprenditoriali, che altro non aspettano di diventare protagonisti di un cambiamento da troppo tempo atteso». A polarizzare l'attenzione ed il consenso sono stati gli armatori che hanno convinto il comandante Raffaele Aiello, presidente nazionale di Federlinea (la più importante associazione di cabotaggio che riunisce anche gli armatori di corto raggio) ed amministratore delegato di Snav, a farsi carico del coordinamento dell'iniziativa che, a vedere dai numeri, si è rivelata un successo. A sottoscrivere la nota vi sono ben 16 compagnie di navigazione (Snav, Tirrenia, Moby, Toremar, LazioMar, Caremar, MedMar, Alitauro Gruson, Lauro.it, Navigazione Libera del Golfo, Alcost, Giuffrè e Lauro etc). Oltre 25 imprese legate alla cantieristica navale e ai servizi ed oltre 10 grandi concessionari che movimentano merci in containers (Cotaioco e Soteco), merci varie (Magazzini Generali). I grandi terminalisti che gestiscono i traffici passeggeri (Terminal Napoli e Terminal Traghetti). Un consenso trasversale mai registrato prima di questa occasione tenuto conto che le aziende firmatarie esprimono un fatturato aggregato di oltre 420 milioni di euro ed impegnano direttamente oltre 3500 unità ed altrettante nell'indotto. Sullo sfondo di questa vicenda il flop dei 150 milioni di euro restituiti all'Europa e il pericolo di un altro flop che potrebbe essere dietro l'angolo se non si mettano le persone al posto giusto. Ci vuole un presidente dicono gli operatori - che abbia le giuste caratteristiche di conoscenza del territorio, competenza sulle realtà portuale ed autorevo-

lezza». Una questione non più e non oltre procrastinabile, si legge nella lettera. De Luca incassa la piena solidarietà ma che quando gli operatori del porto, pur guardando con favore alla riforma, ritengono di non poter disconoscere «le preoccupazioni, tutte legittime, di De Luca, che pur concordando sull'interesse primario di formare sinergie ed operare con strategie comuni di interesse nazionale e regionale, non perde occasione per mettere in guardia da possibili effetti involutivi per la mancanza di un graduale processo di transizione negli accorpamenti amministrativi». Ma sulla nomina del presidente dell'Autorità di Sistema della Campania e dello scalo partenopeo gli stakeholders del porto di Napoli non hanno dubbi e fanno unanime il nome di Annunziata che incassa un endorsement senza precedenti. Una scelta forte, determinata da due componenti. La prima, per la «consapevolezza dei rilevanti e misurabili risultati raggiunti e raggiunti negli ultimi cinque anni dal porto di Salerno, dalla capacità di dialogo messa in campo con le istituzioni locali e nazionali e con gli operatori del porto, dalla sua approfondita conoscenza delle realtà portuali campane e della normativa di riferimento». La seconda è proprio quella di stabilire un auspicio regime di collaborazione tra i porti di

Napoli e Salerno in una fase transitoria. Una strategia possibile anche grazie ai consolidati rapporti di collaborazione di Annunziata con il presidente De Luca e con il vice presidente Fulvio Boravittola, che lo ha preceduto alla guida del porto di Salerno ed ha tracciato gli indirizzi e le linee di sviluppo fedelmente messe in campo negli anni successivi.

di ANTONINO PANE

Il peso

Nella cordata di Federlinea gli armatori le società dei cantieri i terminalisti più grandi

- segue



Federlinea
La lettera
al ministro
inviata
dal presidente
degli armatori
del cabotaggio
Raffaele Aiello
che è anche
amministratore
delegato
della Snav
per conto
di 56 imprese
che operano
portuali



Il commento

È FINITO IL TEMPO DEGLI ALIBI

Mille giorni di commissariamento, 150 milioni di euro restituiti all'Europa, inchieste giudiziarie, indagini della Corte dei Conti. Nel deserto della politica anche l'erba delle proposte è ormai rissecchita. E allora meno male che sono gli operatori a cercare di risolvere le sorti del porto di Napoli. Un'istanza di efficienza, l'indicazione di una soluzione che può rappresentare quella svolta che tutti attendono. Andrea Amuruzio ha dimostrato a Salerno che **[redacted]** può avere una capacità di spesa, ha dimostrato come i cantieri aprano e chiudono, come le opere iniziano, finiscono e si collaudano. E se gli operatori salernitani hanno chiesto e ottenuto una dilazione nell'accorpamento con Napoli è proprio perché questa efficienza ha marciato ulteriormente il divario di Salerno dal vuoto napoletano.

L'iniziativa degli operatori portuali rimette ora sul tavolo delle decisioni una situazione vergognosa certificata da uno studio di Simi Banco di Napoli sui porti del Sud: l'Italia è stata superata dalla Germania nel traffico portuale con i Paesi del Nord Africa. Il Mezzogiorno in questi ultimi anni ha assistito con impotenza alla cancellazione del porto di Taranto, al declino di Gioia Tauro, all'agonia di Napoli, la cui crisi è figlia di una politica litigiosa e inconcludente che ha visto tra il 2011 e il 2015 la contrapposizione tra De Magistris e Cukicoro e l'inazione del governo.

La nuova stagione politica campana coincide con la riforma della portualità proposta dal ministro Delrio e varata dal governo. A cui si aggiunge adesso l'esempio degli operatori portuali, che hanno dimostrato la capacità di trovare quella sintesi mancata per troppo tempo alla politica. Un motivo in più per ascoltarli.

L'Intervista

«Sono pronto a dire sì la svolta è possibile»

Annunziata: lavoro duro, ma basta divisioni

Andrea Annunziata, classe 1955, avvocato penalista, potrebbe definirsi un politico di lungo corso, avendo coperto diversi incarichi istituzionali, da consigliere comunale, assessore provinciale, sindaco, parlamentare, sottosegretario ai trasporti. Ma preferisce considerarsi un tecnico prestato alla logistica ed alla portualità, avendo coperto per quasi due mandati l'incarico di presidente del porto di Salerno, con risultati di crescita ed investimenti che tutt'oggi riconoscono. Caroniere nite, preferisce il lavoro di squadra alle luci della ribalta.

Presidente, gli armatori ed i principali stakeholders del porto di Napoli in maniera assolutamente compatta come non al era mai visto prima d'ora la vogliono alla guida del porto di Sistema.

«Sono assolutamente grato ed onorato per le manifestazioni di consenso manifestate dagli operatori del porto di Napoli. È il vero premio che conserverò per il tempo e l'energia che ho dedicato a questo comparto. Sono cose che fanno molto piacere, siamo uomini. Non posso negarlo. Li ringrazio tutti, uno ad uno». Anche fuori dal contesto degli operatori napoletani raccoglie apprezzamenti. Anche nel corso della recente presentazione del rapporto sulla portualità elaborato da Srm il porto di Salerno è stato richiamato come un riferimento di buone prassi.

«A Salerno in cinque anni abbiamo lavorato intensamente tra mille problemi, con un porto saturo. Sono orgoglioso dei risultati raggiunti ma non posso negare che ho trovato la strada spianata dalla programmazione fatta dal mio predecessore Fulvio Bonavita, dal continuo sostegno che ho ricevuto dal presidente De Luca quando era Sindaco a Salerno. E devo anche riconoscere che quello che è stato fatto lo devo anche alla collaborazione fattiva di tutti gli operatori portuali, dei collaboratori

che si sono sacrificati veramente tanto ed al buon accompagnamento del segretario generale. Ho avuto anche la fortuna di incontrare professionisti ed imprenditori seri e preparati. Un lavoro di squadra, insomma. Ringrazio per tutti ma i meriti non sono solo miei».

Cosa pensa del porto di Napoli, del grande caos e delle occasioni perdute?

«Penso le migliori cose. Il porto di Napoli è un'eccellenza, come sono un'eccellenza i suoi armatori, i suoi operatori ed anche i dipendenti che operano».

Parliamo di un tesoro seppellito da pochi centimetri di sabbia. È un delitto non sfruttare le risorse e le prospettive di sviluppo che un porto multifunzione come quello di Napoli può rappresentare per la Campania. Non è colpa certo dei commissari che si sono succeduti, ma la funzione limitata nel tempo e nell'operatività ha generato un disastro. Ma è tutto recuperabile».

Accetterebbe questa sfida?

«È un impegno importante che accetterei volentieri, ma nel consenso di tutti, nessuno escluso. Cambiare si può, ma occorre un lavoro durissimo che ha bisogno del contributo attivo di tutti». **Quale sarebbe il suo primo obiettivo?** «Non avrei dubbi: cercherei di ricompattare tutte le forze su un unico progetto di rilancio preliminarmente condiviso. Cercherei la collaborazione di tutti. A chi cerca di frenare solo per interessi personali chiederei di fare un passo indietro. In buona sostanza alimenterei il processo di coesione che di fatto è già sentito all'interno del porto, sentendo le ragioni di tutti».

C'è chi dice, con sarcasmo, che al porto hanno avvelenato i pozzi e chi beve muore.

«Può essere. Ma dobbiamo necessariamente svelenare i pozzi,

altrimenti a morire non è solo il porto ma la Campania».

Quali attività svilupperebbe in via prioritaria?

«In primis, cercherei di portare all'approvazione il piano regolatore del porto di Napoli, partendo dal buon lavoro che è stato svolto ed apportando quelle poche modifiche per superare le criticità che lo hanno frenato. È possibile. Del resto senza una pianificazione di ampio respiro non si va da nessuna parte. In contemporanea cercherei di rilanciare i sette cantieri del Grande Progetto, accompagnando i concessionari ad un processo non doloroso e non strumentale di riordino delle aree. A ponente mi occuperei di rilanciare una serie di iniziative, preferibilmente concordate con il presidente De Luca e con il sindaco De Magistris, per il rilancio dell'area turistica, stimolando investimenti privati. Penso al nuovo terminal Beverello che vuole fare il presidente De Luca con gli armatori, alla riqualificazione delle volumetrie del molo San Vincenzo con una possibile riconversione funzionale delle aree, anche nel pieno rispetto dei programmi e delle aspettative della Marina Militare, penso alla riqualificazione degli Ex Magazzini Generali al piliero».

E per la cantieristica navale?

«C'è spazio per tutti. Castellammare è ancora una risorsa inesplorata. Bisogna riordinare e consentire a chi ha le potenzialità e la voglia di poter operare. I beni pubblici devono avere la massima fruizione possibile e non è giusto che permangano residue di posizione a danno di chi vuole portare occupazione e sviluppo».

Obiettivi

«Un tesoro insabbiato; importante rilanciare i sette cantieri del Grande Progetto»

A.P.

ORIPRODUZIONE RICOPATA

- segue



De Luca
Orgoglioso dei risultati raggiunti a Salerno, grazie anche al sostegno ricevuto dall'allora sindaco



De Magistris
A ponente rilancerei l'area turistica con iniziative da concordare anche con Palazzo San Giacomo



Il personaggio
Andrea Annunziata:
attualmente
è presidente
del porto di Salerno
È stato sottosegretario
ai Trasporti



La priorità
Partirei dal Piano regolatore:
senza un progetto di ampio respiro
non si va da nessuna parte

Sicurezza e ambiente al centro forum Med Guardia Costiera

A Napoli delegati da 24 Paesi. C'è anche Guardia Costiera libica



(ANSA) - NAPOLI, 30 GIU - Sessantaquattro delegati in rappresentanza di 4 continenti, 24 Paesi UE ed extra UE, 13 tra Organizzazioni internazionali e Istituzioni europee sono da oggi a Napoli per il "Forum delle funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo". Il forum, che durerà fino al 2 luglio, si propone di rafforzare il dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riferimento ai cambiamenti che riguardano il settore marittimo sui temi della sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e tutela della risorsa pesca. Alla manifestazione partecipano delegati dai Paesi Ue ma anche da Egitto, Turchia, Siria, Giordania, Marocco. Ci saranno anche, nella veste di osservatori, i rappresentanti della guardia costiera della Libia. Tra i delegati anche rappresentanti di organizzazioni internazionali e Istituzioni europee, tra cui l'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO), l'Agenzia Europea per il coordinamento e il pattugliamento delle frontiere (FRONTEX), l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) e l'Agenzia Europea di Controllo della Pesca (EFCA). La scelta del tema cardine del MedCGFF "Mediterranean: Sharing experiences among Coast Guard Functions", propone, informano gli organizzatori, con forza il termine "Condivisione" come parola chiave per rilanciare il ruolo strategico ed al contempo storico del Mediterraneo quale luogo di interscambio per la reciproca conoscenza tra le differenti Organizzazioni, tese a renderlo un luogo più sicuro, più pulito, più tutelato. Il forum arriva a Napoli per la sua quinta edizione, dopo le esperienze a Genova (2009), Marsiglia (2012), Palma di Maiorca (2013) e Vilamoura (2014). Domani al Forum è atteso l'intervento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.(ANSA).

Vele d'Epoca a Napoli, prima giornata: Sagittarius e Manitou al comando

foto di Rosario Caramiello

NAPOLI, 30 giugno 2016 - Due imbarcazioni straniere al comando di "Le Vele d'Epoca a Napoli", dopo la regata costiera che stamani ha aperto il programma sportivo: si tratta di Sagittarius tra gli Yacht Classici (anno di varo anteriore al 1976) e Manitou tra gli Yacht d'Epoca (1950), prime in tempo compensato. Francesi i primi, statunitensi i secondi: sono stati i più bravi in una giornata che ha offerto condizioni ideali di mare e vento. Le imbarcazioni iscritte alla tredicesima edizione, organizzata come di consueto dal Circolo Savoia con Marina Militare, Associazione Italiana Vele d'Epoca e V Zona Federvela hanno affrontato un percorso che le ha portate fino alla secca di Penta Palumbo. Alle spalle di Sagittarius c'è Naif, la barca di Ivan Gardini con a bordo l'olimpionico Davide Tizzano: terzo posto provvisorio per Bufe Blanco di Giuseppe Marino, che difende i colori del Savoia. Tra gli Yacht d'Epoca, Marga ed Emilia inseguono Manitou.

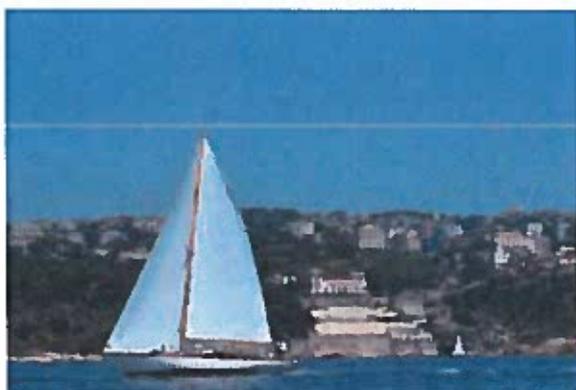
"Il vento inizialmente ci ha fatto un po' preoccupare, poi ha sfondato e tutto si è svolto regolarmente", ha detto Gianfranco Busatti, presidente del Comitato di Regata. "Abbiamo scelto il percorso più breve anche per consentire lo svolgimento degli eventi collaterali, però tecnicamente la regata è stata perfetta". Il francese Thierry Laffitte, componente dell'equipaggio di Sagittarius, ha detto: "Oggi è andata bene, da qui a domenica sarà una lunga sfida con Naif: negli ultimi anni ci siamo alternati, nel 2015 abbiamo vinto noi e speriamo di ripeterci. Questa sfida è appassionante ed è il bello della vela. Il resto lo ha fatto questo posto fantastico, il Golfo di Napoli e il Circolo Savoia non smettono mai di stupirci".

- segue



La giornata inaugurale si è aperta alle ore 9.30 con la Cerimonia dell'Alzabandiera e si concluderà in serata con l'appuntamento al Borgo Marinari, che per una notte si trasformerà nel Borgo dei pirati: i ristoranti saranno coinvolti in una serata da ricordare, con numerosi punti food e musica dal vivo. "Bel tempo, mare calmo, vento favorevole ed eventi: le regate hanno avuto un ottimo svolgimento, ci auguriamo di proseguire così anche nei prossimi giorni", ha detto il presidente del Circolo Savoia, Carlo Campobasso. "Il nostro obiettivo resta quello di uscire dalle mura del circolo e far conoscere le bellezze della città agli equipaggi, che nel pomeriggio hanno visitato l'Amerigo Vespucci nel Porto di Napoli".

Domani si prosegue con una regata sulle boe (ore 11), mentre sul lungomare faranno bella mostra 25 auto storiche e 7 carrozze d'epoca, parte integrante di una manifestazione all'insegna del "classico", grazie alla collaborazione con Federazione Italiana Sport Equestri e Registro Italiano Porsche 356. Le auto, in particolare, sfileranno fino a Baia (dalle ore 11.30) per un concorso fotografico. In programma anche una gara di cucina tra skipper (ore 17.00), il convegno "Storia del circuito di Posillipo" (ore 17.30) e il concerto della Banda della Marina Militare in Piazza del Plebiscito (ore 19.30), che rientra nell'ambito delle iniziative per la Giornata della Marina. In serata, dalle 20.30, cena e concerto al Circolo Savoia.



2 Programma 2016-2-2

La vertenza che riguarda lo scalo di Gioia Tauro

Porto, mercoledì vertice a Roma Prende quota la nuova Agenzia

Regione, sindacati e azienda terminalista insieme al Governo

REGGIO CALABRIA Il prossimo mercoledì a Roma, dopo la richiesta del governatore Maio Oliverio, si terrà una delicata riunione per affrontare i problemi del porto di Gioia Tauro. Il vertice sarà ospitato nella sede della presidenza del Consiglio dei ministri e al tavolo saranno presenti oltre alla Regione anche la società terminalista dello scalo, Medcenter Container Terminal, e le organizzazioni sindacali.

Sarà l'atto finale di un percorso che vede un muro contro muro tra Mct che vuole la cassintegrazione da un lato e Regione e forze sociali che spingono per il contratto di solidarietà. Un contratto questo che non è accettato dall'azienda che ritiene di perdere troppi soldi per il personale. La riunione romana sarà utile per capire quali saranno in ogni caso, visto che la scelta della cigs sembra oramai scontata (ieri doveva esserci un vertice a Reggio ma è saltato), le prospettive future sullo scalo gioiese al centro da anni di un crisi che nessuno riesce a risolvere.

L'esubero del personale, che doveva essere gestito tramite il nuovo insediamento industriale di Lcv poi svanito nel nulla, sarà molto probabilmente gestito dalla nuova Agenzia portuale. Un organismo che sembra prendere sempre più quota e che dovrà essere formalmente costituito dall'Autorità portuale gioiese.

L'Agenzia, che gestirebbe una sorta di lavoro a chiamata, prevista e disciplinata dall'articolo 17 della legge numero 84/1994, dovrebbe costituire la strada da percorrere per fronteggiare il complesso e articolato quadro delle criticità che ancora frenano il rilancio del più grande terminal per il transhipment italiano, nonostante la riduzione dei volumi registrata negli ultimi anni. «Si tratta di una misura già adottata in altri contesti del Paese - scriveva Confindustria Reggio nelle settimane scorse - e che guarda, in chiave moderna e propositiva, al superamento delle difficoltà gestionali e organizzative dei livelli occupazionali».

L'Agenzia avrebbe tra i suoi compiti anche quello relativo allo sviluppo di percorsi occupazionali e formativi alternativi e nuove opportunità di reimpiego. Ma non c'è sul punto unanimità di vedute e le

organizzazioni sindacali temono che ci possa essere ugualmente una drastica riduzione delle forze lavoro nel porto da qui ai prossimi mesi. Per questo l'incontro a Roma si preannuncia molto "caldo" con l'Azienda che con questa Agenzia potrebbe trovare la via d'uscita nell'intricata vertenza del personale.

Porto, mercoledì riunione finale a Roma

Si terrà mercoledì una riunione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per risolvere la vertenza del porto di Gioia Tauro. Saranno presenti la Regione, la società che gestisce lo scalo e le organizzazioni sindacali. Sulla gestione degli esuberanti del personale prende sempre più quota la costituzione dell' Agenzia portuale. Pag. 23.

«Port Authority: incostituzionale»

Il senatore Lai insieme ad altri esponenti Pd solleva un'eccezione

CAGLIARI Il decreto del ministro Graziano Delrio sulla riorganizzazione del sistema portuale italiano «non rispetta le prerogative delle Regioni speciali», previste invece esplicitamente nella delega approvata dal Parlamento.

L'eccezione di costituzionalità sul provvedimento sulle Autorità portuali è stata sollevata in Senato dai parlamentari del Pd Silvio Lai (Sardegna) e Lodovico Sonogo (Friuli Venezia Giulia) e dal costituzionalista eletto in Trentino Alto Adige (Svp) Francesco Palermo. La delega imponeva che la riorganizzazione delle Autorità portuali, con riferimento al numero all'individuazione delle Autorità di sistema e alla governance, fosse applicabile nelle Regioni e Province autonome «compatibilmente coi rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001 n.3», rilevano tre senatori in una lettera indirizzata ai presidenti Anna Finocchiaro e Altero Matteoli e inviata anche ai presidenti delle Giunte e dei Consigli delle Regioni a statuto speciale. «Con lo schema attuale, invece, non viene dato seguito al recepimento della clausola di salvaguardia e viene confermata la normazione preesistente che esclude tale salvaguardia costituzionale», sostengono i tre senatori che chiedono con queste motivazioni al governo di modificare il decreto che nell'Isola stabilisce l'istituzione di un'unica Autorità portuale (a Cagliari) ma anche prefigura la soppressione dell'ufficio decentrato nello scalo di Porto Torres.

MESSINA

De Simone punta sulla Cina

MESSINA. La settimana scorsa il vicepresidente nazionale di Assoporti, Antonio De Simone, che guida l' autorità portuale di Messina, quatto quatto, si è recato a Shangay, in Cina. Qui ha incontrato importanti operatori del settore marittimo e ha presentato oltre che i numeri e le attrattive del mercato nazionale, anche quelli di Messina, operazione che ha ripetuto in un viaggio lampo a Barcellona, in Spagna, mercato interessato più allo scalo passeggeri.

La Cina è la nazione che ha maggiormente contribuito a fare crescere del 124%, tra il 2000 e il 2015, il mercato marittimo mondiale, del quale un importante snodo è proprio il Canale di Suez dove si concentra il 10% dei traffici.

Il dato è stato illustrato a Napoli, nel corso dell' Italian Maritime Economy, un paio di settimane fa. A fare crescere l' interesse strategico della Cina per il Mediterraneo sono soprattutto due fattori: il nuovo Canale di Panama e l' apertura, da parte del governo egiziano, del Canale di Suez.

L' import-export cinese ha sviluppato l' anno scorso affari per 56 miliardi di euro. Dopo gli Stati Uniti, la Cina è il secondo partner commerciale del Mediterraneo. E uno dei criteri che hanno determinato la "moratoria" di tre anni prima di approvare la riforma dei porti, è proprio quella di monitorare come la diversificazione del mercato in considerazione dei forti investimenti in corso: una società cinese ha acquistato il 67% del Porto di Pireo con un piano di sviluppo 350 milioni pianificato in dieci anni. Ma sempre i cinesi, possiedono anche il 20% della Suez Canal Container che gestisce Port Said. La scommessa ora è dotare la Sicilia delle necessarie infrastrutture logistiche per accogliere le grandi navi, veri e propri palazzi galleggianti, per le quali i Porti pronti ad accoglierle in Italia sono pochissimi: entro il 2019, secondo gli accordi di "Panama2" 247 mega imbarcazioni avranno bisogno di attracchi, un mercato dal quale la Sicilia, che ha una posizione strategica nel Mediterraneo, se non si attrezza in tempo rischia di essere totalmente tagliata fuori.

Porti, un' attesa tira l' altra

Dopo oltre mezzo secolo nessuno è riuscito a scrivere il regolamento che ha fatto la fortuna di altre realtà, come Trieste. L' abitudine a litigare che vanifica sforzi e risorse economiche. Per esempio a Tremestieri...

MESSINA. Il nuovo piano regolatore del Porto a Messina, già munito del parere sulla Vas, la valutazione ambientale strategica, si è riusciti a vararlo dopo appena sessantuno anni. C' è voluto un tavolo di partenariato e la benedizione "vescovile" del rettore dell' Università, Pietro Navarra per fare discutere gli attori coinvolti.

Più o meno dello stesso periodo è l' istituzione del "Punto franco" a Messina: il provvedimento che ha fatto la fortuna di Trieste, a Messina non si è mai riuscito ad applicarlo: manca il regolamento.

Semplicemente, in sessant' anni nessuno ha pensato di scriverlo.

L' impegno maggiore era per un' arte nobile, quella del litigio: se dovesse esistere o no l' Ente Porto; quale il perimetro delle aree demaniali verso il Comune; se la Fiera dovesse e quanto pagare la concessione, se Palazzo Zanca dovesse pagare la concessione per via Vittorio Emanuele.

Da una parte un ente con la cassa piena di milioni di euro non spesi, l' Autorità Portuale diretta da Antonio De Simone, dall' altra un ente il Comune che non riesce a chiudere dopo anni i bilanci di "previsione" 2015. Ma una domanda sorge spontanea: i litigi, come quelli cui ora si assiste per l' area di

Tremestieri, sono frutto del "caso", oppure in queste vertenze sessantennali c' è qualcuno che ci marcia da anni e nel caos, nella confusione che regna sovrana, continua a guadagnarci?

A Tremestieri, dove si è creato uno snodo per favorire l' imbarco del Tir dalla Rada, prima si è combattuto per anni per evitare l' insabbiamento, che puntuale arrivava a ogni mareggiata, considerata la zona poco fortunata dove si è deciso di fare l' attracco delle navi. Ora che si cerca la soluzione definitiva, scatta il braccio di ferro tra l' Autorità portuale e il dirigente del Dipartimento tecnico delle Infrastrutture, Fulvio Bellomo.

Il responsabile del procedimento, l' ingegnere Francesco Di Sarcina, minaccia di dimettersi: la palla è passata ai parlamentari, e al ministro Delrio che promette di interessarsi.

Burocrazia Ma la vicenda è banalmente burocratica: la nuova legge sugli appalti impone che si indichi la copertura finanziaria dell' Opera e all' appello mancano 6,5 milioni. Se non c' è la copertura finanziaria

- segue

l'opera non può esser appaltata, "Le regole sono uguali per tutti". O no?

Tra una crisi di nervi e l'altra, qui c'è lo snodo di come vanno le cose a Messina. Per superare l'ostacolo, anziché dire chi mette subito i sei milioni e mezzo che mancano, si decide di fare avere al sindaco di nuovo i poteri dell'emergenza, che già tanti danni ha fatto con gli svincoli e che ora si vuole riproporre: tanto l'emergenza qui è continua. Ma ora la moratoria di tre anni, per monitorare l'andamento dei Porti, è una spada di Damocle su questo territorio: l'Interporto di Catania e di Termini Imerese e i relativi raccordi con le Ferrovie e i porti, sono ancora di là da venire. E i tre anni di moratoria faranno sì che quando le opere fra dieci anni saranno completate in Sicilia semplicemente non serviranno a nulla: le rotte del traffico saranno state spostate altrove. Una partita, quella economica ben nota a professori come Giuseppe Vermiglio che intravedono nella nuova burocrazia delle Autorità Portuali, un nuovo rischio: ci sarà un presidente e un segretario, ma non vengono meno le logiche di rappresentanza dei partnerati.

E se non si capisce che il mondo globalizzato va in una direzione nuova, ci sarà un pezzo di Italia, tra Calabria e Sicilia, destinato a restare fuori da tutto: è il debito "generazionale" di cui parla Francesca Moraci. C'è un differenziale in corso, la velocità del cambiamento e dell'economia non è eguale a quello della politica, che non ha colto la portata della scommessa. Una vicenda come quella di Tremestieri, come quella della Via Don Blasco, o il progetto di rigenerazione urbana di Maregroso, non possono richiedere i tempi novantanennali come è già scandalosamente successo per "Risanamento" delle baracche. La condizione di baraccato a qualcuno conviene, alla moltitudine no.

Questa è l'unica certezza: gli apparati amministrativo-burocratici non sono attrezzati per cogliere la portata della Nuova Riforma dei porti che investe il Sud e le sue prospettive di sviluppo.

Dopo dieci anni dal varo di Tremestieri, si è all'emergenza.

Dopo dieci anni dalla crisi annunciata dalla Fiera di Messina, si è ai bandi che sono andati deserti.

Ogni fallimento ha le sue ragioni: ma se non si individuano le cause che lo hanno determinato, il fallimento è destinato a ripetersi all'infinito. E non è detto che la colpa sia sempre degli imprenditori: c'è un elemento che si chiama brodo culturale, humus, terreno fertile.

Ecco la fertilità è quella che viene qui succhiata dalla politica e dalla burocrazia. In questa miscela c'è il successo di qualche impresa privata e il fallimento di un pezzo di territorio, la Cuspide della Sicilia.

.Consegnate ieri le aree demaniali all' **Autorità portuale**, nella prossima settimana si potrebbe sbloccare l' impasse sul progetto

Porto di Tremestieri, si sciolgono i nodi

La firma congiunta di Croce e De Simone. E il ministro Delrio conferma: quest' opera si deve fare Diario messinese Finalmente si gioca sul serio ed è la partita più importante

Quando si fa sistema non prevale un singolo, una fazione, uno schieramento, ma a vincere è l' intera città. E in questi ultimi mesi, su input determinante del rettore dell' Ateneo Pietro Navarra, che ha assunto il ruolo di "cabina di regia", si sta davvero cercando di far sistema. Senza, per questo, cadere in entusiasmi fuori luogo e senza nascondere problemi, difficoltà e insidie che rendono ancora minato il terreno della "rigenerazione urbana" di Messina.

Nelle ultime 48 ore - ieri mattina nella sede dell' **Autorità portuale** e il giorno prima a **Palermo** -, sono stati consumati diversi passaggi importanti su alcuni fronti strategici per il futuro della nostra città.

L' atto compiuto ieri riguarda essenzialmente il porto di Tre mestieri: con la firma dell' assessore regionale al Territorio Maurizio Croce, accompagnato dalla dirigente del Dipartimento Sara Barresi, e del presidente dell' Authority Antonino De Simone, si è proceduto alla consegna delle aree demaniali vincolate alla realizzazione del nuovo scalo **portuale**. Un atto apparentemente solo formale che, in realtà, acquista una valenza sostanziale. Fino a ieri, infatti, le aree dove sorgerà la nuova grande infrastruttura appartenevano ancora al demanio regionale.

Sbloccato anche questo impasse, resta da sciogliere l' ultimo nodo, quello più "pesante", che addirittura ha messo a rischio i finanziamenti e la possibilità stessa di costruire l' opera: l' inopinato blocco che una parte della potente burocrazia regionale ha posto all' iter del porto di Tre mestieri, con la richiesta - ritenuta ingiustificata da tutti i soggetti in causa, non solo quelli più interessati come il Comune e l' **Autorità portuale**, ma anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Governo nazionale nella persona del ministro Graziano Delrio - di una ri -approvazione del progetto, alla luce delle nuove norme sugli appalti. Un progetto che è già stato oggetto di gara, anzi è parte integrante del capitolato d' appalto già aggiudicato a un' impresa alla quale va solo detto quando e come cominciare i lavori. Insomma, uno stop non preventivabile e per molti versi incomprensibile.

Nei prossimi giorni la vicenda in ogni caso si sbloccherà. O con un nuovo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, al quale la Regione dovrà finalmente attenersi, oppure con l' intervento

- segue

diretto del ministro Delrio, che si è detto pronto a superare l' ostacolo con l' attribuzione dei poteri speciali al sindaco metropolitano di Messina. E, dunque, regna comunque l' ottimismo, anche perché, come ribadito dal deputato regionale Beppe Picciolo, proprio in queste ore si sta facendo pressing pure sul presidente Crocetta. Sarebbe insensato azzerare le procedure di un' opera pronta a partire, oltretutto considerata strategica dallo Stato e dalla Regione siciliana. Qualcuno, poi, dovrà rispondere, davanti alla città di Messina (e anche alla Corte dei Conti), delle risorse e delle opportunità andate in fumo.⁴ È come se si fosse superato il girone eliminatorio.

Ci sono ancora gli ottavi, poi i quarti, le eventuali semifinali e l' agognata finalissima. Ancora non ci sono trofei in bacheca da esporre. Ma si è scesi in campo, quanto meno.

Si è finalmente cominciato a giocare e a farlo sul serio. Questa non è più la sensazione di qualche inguaribile ottimista, ma la realtà di fatti che siamo in grado di verificare passo dopo passo, giorno dopo giorno.

Noi - e per noi intendiamo la Gazzetta-Rtp, ovviamente, ma anche tutti quei messinesi di "buona volontà" che si sono battuti e lo stanno facendo ancora, per il sogno di una Messina che torna a essere Zancle, la città fondata in quel paradisiaco lembo di terra donatoci dagli dei - siamo quelli passati, in tutti questi anni, come "rompiscatole". E basta con la Zona falcata, ci dicevano in tanti, i problemi sono altri a Messina. Come se una città di mare potesse allegramente rinunciare alla parte vitale di se stessa, come se un uomo pretendesse di vivere togliendosi il cuore e quella parte di cervello che è il motore dei sogni e della fantasia.

Ora ci si è finalmente resi conto che quello di cui si è discusso e vagheggiato in tutto questo tempo non è un' utopia staccata dalla realtà, che Messina e la Falce sono la stessa cosa, che l' una non esiste senza l' altra. Lo dicono il Mito e la Storia gloriosa del passato. Lo invocano le nuove generazioni dei messinesi che verranno.

E il futuro è qui, si costruisce ora, con il coraggio dei lungimiranti e la tenacia dei rompiscatole.

INFRASTRUTTURE. Avvenuto il passaggio definitivo di proprietà dal demanio della Regione all' **Autorità Portuale**. L' iter della gara d' appalto resta però ancora al palo

PORTO DI TREMESTIERI, CONSEGNATE LE AREE

De Simone: «Trasmetterò immediatamente alla Regione e al ministero il documento sperando che adesso tutti gli intoppi burocratici all' avvio dell' appalto vengano sciolti».

Le aree del porto di Tremestieri passano di proprietà. Sarà l' **Autorità portuale** a essere titolare degli approdi e non più la Regione.

Ieri negli uffici di via Vittorio Emanuele la firma agli atti siglata dal presidente dell' Authority Antonino De Simone e dall' assessore regionale al Territorio Maurizio Croce. «È un passaggio fondamentale - dichiara De Simone - trasmetterò immediatamente alla Regione e al ministero il documento sperando che adesso tutti gli intoppi burocratici all' avvio dell' appalto vengano sciolti».

L' assessore Croce ha invece dato delle bacchettate: «Purtroppo la firma a quest' atto è giunta in ritardo, doveva essere fatta prima del bando di gara, proveremo a trovare delle soluzioni agli intoppi che al momento frenano l' inizio delle opere». Parliamo dell' appalto da 72 milioni di euro bloccato dalla burocrazia. Il bando di gara infatti era stato curato e assegnato durante la gestione commissariale per l' emergenza traffico mentre adesso l' ordinanza del Consiglio dei Ministri non è più in vigore. A metà dello scorso mese l' assessore regionale ai Trasporti, Giovanni Pistorio, aveva incontrato il ministro delle Infrastrutture, Graziano Del Rio, su alcune questioni rilevanti tra cui il porto di Tremestieri.

«Il ministro mi ha garantito - afferma Pistorio - che nei prossimi giorni sarà formalizzato il completamento del finanziamento, per 6,5 milioni di euro, necessari alla realizzazione dell' opera. Ho anche esposto a Del Rio la complessa situazione procedimentale, sulla quale ho trovato piena coincidenza dallo stesso, relativa all' approvazione in linea tecnica del progetto della seconda classificata per la quale, al fine di una forte accelerazione dell' iter amministrativo, auspico il ripristino dei poteri speciali in capo alla stazione appaltante per velocizzare le procedure».

Allo stato attuale, essendo in vigore il regime ordinario, la Commis Un momento della firma per la consegna delle aree sione regionale Lavori Pubblici, chiamata ad esprimersi mercoledì scorso, aveva deliberato che per l' approvazione del progetto si dovrà seguire il normale iter. E quindi, in

- segue

considerazione della consistenza del finanziamento e che la parte prevalente è di fonte statale, dapprima è necessario il preventivo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e successivamente il parere in linea tecnica della stessa Commissione regionale.

«Si tratta di un iter amministrativo molto complesso - prosegue l'assessore - sia perché avviato con una gestione commissariale e poi proseguito, al termine della stessa, da una gestione ordinaria e sia perché il Consiglio di Stato ha annullato l'aggiudicazione della prima classificata. Ripristinare i poteri commissariali equivarrebbe a mio parere a dare una forte semplificazione dell'iter amministrativo e ad evitare confusioni ed inutili strumentalizzazioni.

Voglio ribadire ancora una volta l'assoluta linearità dell'attività dell'assessorato Infrastrutture della Regione». Il governo regionale attende che Roma si muova e faccia il possibile attraverso l'assegnazione dei nuovi poteri speciali a colmare il gap burocratico.

Nei giorni scorsi il segretario dell'Autorità portuale Francesco Di Sarcina aveva lanciato l'allarme sul rischio che se entro l'anno non saranno spesi i primi fondi stanziati si rischiava di non poter avviare l'appalto. All'incontro all'Autorità portuale ha preso parte tra gli altri il deputato regionale Giuseppe Picciolo.

Tentativo in extremis per la Fiera agostana. De Simone: "Speriamo di aprire"

L'obiettivo di organizzare un programma estivo, come negli ultimi due anni, è fallito in partenza. Autorità Portuale e Comune non hanno trovato l'accordo per proporre un bando di gestione temporanea della Fiera, in attesa dell'altro bando ventennale, la prima volta andato deserto. E così, nonostante la stagione estiva sia ufficialmente iniziata da una decina di giorni, i cancelli restano sbarrati, aperti solo per qualche ora lo scorso 21 giugno, in occasione della Festa della Musica. Entrambe le parti, però, non hanno abbandonato l'idea di prospettare qualche evento, anche di portata minore. Una riproposizione della storica Fiera, che ha chiuso i battenti nel 2013, ma si è comunque tenuta negli ultimi due anni in forma simile. "Ritengo che l'apertura della Fiera sia un problema più politico che amministrativo - ha detto il presidente dell'Autorità Portuale, Antonino De Simone -. Da parte nostra c'è la disponibilità a concedere le aree esterne, nonostante ci siano dei lavori in corso e non vogliamo mettere a repentaglio l'incolumità dei cittadini, bastano le inchieste giudiziarie che già ci sono". De Simone ha appena incontrato l'assessore Daniela Ursino e alcuni operatori: "Non dobbiamo sottovalutare il fatto che d'estate c'è da accontentare una fascia di tante migliaia di messinesi che vede l'area come una valvola di sfogo e vuole frequentarla anche se si fa solo una fiera delle padelle. Il ricordo con il Comune serviva mesi fa ma ora speriamo che almeno ci dia il patrocinio generale. Speriamo di riuscire ad aprire, ma solo se non c'è concorrenza, altrimenti non si può scegliere in così breve tempo, quando non si è fatto nei sette mesi precedenti". Estate in corso a parte, c'è da decidere cosa fare di quell'area dopo che il bando per la gestione ventennale è andato deserto. "Fosse per me lo rifarei con alcune varianti - conclude De Simone - e lo proporrò nel prossimo Comitato Portuale che ho convocato per il 5 luglio. Ma bisogna vedere cosa vogliono fare gli altri attori della città, a partire dal Comune, perché il mio mandato è praticamente finito e quello potrebbe essere il mio ultimo Comitato. Anzi sono già in proroga e devo limitarmi a gestire l'ordinario, ma la prima cosa che la città deve chiedersi è perché il bando è andato deserto. Quando l'ho pubblicato c'è stato chi mi ha accusato di stare svendendo una parte importantissima della città, sono d'accordo che è importantissima ma non certo sulla svendita, tant'è che non si è presentato nessuno. In passato un gruppo di arabi aveva manifestato interesse poi, evidentemente, fatti i loro calcoli, hanno ritenuto che il tessuto economico messinese non dia rispondenza all'investimento da fare". (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

Tempo Stretto

politica

Porto di Tremestieri, consegnate le aree. Chiesto un parere al Consiglio dei Lavori Pubblici

Un passaggio necessario per l'avvio dei lavori del nuovo porto di Tremestieri. Dopo il protocollo d'intesa firmato un anno fa a Roma, oggi ecco un'altra firma, a Messina, che sancisce la consegna definitiva delle aree demaniali dalla Regione all'Autorità Portuale. Più che questa firma, però, uno dei numerosi step del lunghissimo iter burocratico, ciò che interessa è che si arrivi in fretta all'ok sul progetto definitivo, viceversa si rischia di perdere una prima parte dei finanziamenti (7 milioni su un totale di 72) e tutto potrebbe saltare, compresa l'offerta di gara. Questo perché la Commissione regionale lavori pubblici ha avocato a sé l'approvazione, anzi ha chiesto anche quella del Consiglio superiore dei lavori pubblici, mentre la conferenza di servizi gestita dall'Autorità Portuale ha già raccolto tutti i pareri positivi. Una decisione, quella della Regione, mal digerita dal Comune e dall'Autorità Portuale. Il segretario generale dell'ente di via Vittorio Emanuele, che è anche responsabile unico del procedimento, Francesco Di Sarcina, si è subito recato al gabinetto del ministero ed anche da Roma è emersa sorpresa per la volontà di Palermo, tanto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha intenzione di esprimere il proprio parere perché non lo ritiene necessario. Pochi giorni fa, allora, il Comune e l'Autorità Portuale hanno chiesto lumi al Consiglio superiore, per ottenere una risposta ufficiale. Come preannunciato, da Roma si dirà che non serve una nuova approvazione e questa risposta sarà subito trasmessa alla Regione, che a quel punto dovrà assumersi le proprie responsabilità. Se Palermo dovesse insistere, il deputato regionale Beppe Picciolo ha annunciato la richiesta dei poteri speciali, utili anche secondo l'assessore regionale al Territorio e Ambiente, Maurizio Croce, "in una regione, come la nostra, che non brilla per velocità - dice -. Quello di oggi è un atto fondamentale, che andava fatto prima ancora del bando - prosegue Croce -, perché è propedeutico alla realizzazione del nuovo porto, la cui rilevanza è sotto gli occhi di tutti, anche per risolvere il pericolo insabbiamento, che è sempre dietro l'angolo, di quello attuale. Non entro nel merito di quale sia la procedura giusta ma, a prescindere, deve essere veloce. Spero che si organizzi un tavolo entro una decina di giorni e si faccia chiarezza". Si dice ottimista in tal senso l'assessore ai lavori pubblici, Sergio De Cola, che non ha

AUTORITÀ PORTUALE. Il collegamento veloce in futuro potrebbe anche essere esteso a Taranto e Salerno

Augusta, traghetti per Malta da fine luglio

Potrebbe partire a fine luglio dal porto commerciale di Augusta la nuova linea traghetti Augusta -Malta che effettuerà il trasporto non solo dei passeggeri ma anche di mezzi pesanti. È quanto emerso dall'incontro che si è svolto nei giorni scorsi, nella sede dell'Autorità portuale del porto commerciale, tra il commissario straordinario dell'Ente, Antonio Donato e il segretario della Filt-Cgil Vera Uccello.

"Dopo aver adeguato l'area circostante il pontile ro-ro del porto per poterla rendere agibile al traffico passeggeri e gommato in genere - ha detto Vera Uccello- è stata concessa alla società "Kb-line" l'autorizzazione a poter iniziare il nuovo servizio di linea traghetto veloce di collegamento diretto Augusta -Malta, che in futuro, nelle intenzioni dell'Autorità portuale potrebbe anche essere esteso ad altri porti come Taranto, Salerno". Già all'ingresso del porto, a pochi passi dal servizio di vigilanza e controllo per chi si reca alla scalo megarese è stata realizzata la biglietteria e già da qualche settimana il traghetto è attraccato alla banchina del porto per tutti i controlli del caso e anche per fare dei lavori alle turbine.

Secondo quanto riferito dal commissario Donato "i finanziamenti ci sono, i progetti anche, nulla dovrebbe ostacolare l'avvio dei lavori per il rilancio del porto di Augusta, e quindi - ha aggiunto la sindacalista investimenti e il miglioramento dei livelli occupazionali. Si sta inoltre, procedendo alla realizzazione delle opere e degli appalti già in corso, compreso il progetto di collegamento del porto di Augusta con l'asse ferroviario per integrare il processo di intermodalità del trasporto merci e persone, di importanza strategica per lo sviluppo".

Perché però ci sia un pieno sviluppo del porto, classificato come "core" e per questo sede della nuova autorità di sistema portuale della Sicilia orientale bisogna portare i risultati e produrre visto che al momento delle banchine disponibili viene utilizzato fra il 5 e il 10 per cento. "Buoni propositi, dunque, tante insomma le proposte in cantiere, positivi i propositi e gli obiettivi che si intendono raggiungere per recuperare il tempo perduto e non perdere l'opportunità che le potenzialità strategiche del porto di Augusta ci offrono. Noi -conclude la sindacalista- vigileremo affinché l'Autorità portuale megarese abbia gli slanci giusti e utilizzi al meglio le potenzialità, creando sviluppo economico e occupazionale dell'intera area sicilia.

Linea veloce Augusta-Malta: i soldi ci sono, i progetti anche. Si prevedono traghetti dalla fine di luglio

Linea veloce Augusta-Malta: i finanziamenti ci sono, i progetti anche, nulla, quindi, dovrebbe ostacolare l'avvio dei lavori per il rilancio del porto di Augusta, e quindi gli investimenti e il miglioramento dei livelli occupazionali. Almeno secondo quanto dichiarato dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta Comandante di vascello Antonio Donato a seguito del colloquio avuto nella sede dell'autorità Portuale Megarese con il segretario della Filt Cgil. " All'incontro si è appreso, che dopo aver adeguato l'area circostante il pontile Ro-Ro del porto commerciale di Augusta per poterla rendere agibile al traffico passeggeri e gommato in genere - spiega Vera Uccello, segretario provinciale di Filt Cgil - è stata concessa alla società KB-Line l'autorizzazione a poter iniziare una nuova linea traghetto veloce di collegamento diretto Augusta-Malta, che si prevede possa partire a fine luglio 2016, effettuando trasporto oltre che di passeggeri di mezzi pesanti. Costituendo nell'area esterna antistante all'Autorità Portuale, la biglietteria, prevedendo di ampliare il servizio di collegamento verso altri porti quali Taranto, Salerno e altri ancora ". In seguito a una fase progettuale già avviata, si sta procedendo alla realizzazione delle opere e degli appalti già in corso, compreso il progetto di collegamento del porto di Augusta con l'asse ferroviario per integrare il processo di intermodalità del trasporto merci e persone, di importanza strategica per lo sviluppo. " Il Porto commerciale - prosegue -, rientrato adesso nel gruppo ristretto dei Porti Core, deve ora darsi uno slancio e fare i numeri, cioè dare i risultati che tutti ci aspettiamo. Attualmente le panchine del porto commerciale vengono utilizzate fra il 5% e il 10%". Questi alcuni progetti in cantiere e su cui sta lavorando il commissario straordinario della Port Authority di Augusta. " Buoni propositi, dunque - dichiara il Segretario della FILT CGIL Vera Uccello -, tante insomma le proposte in cantiere, positivi i propositi e gli obiettivi che si intendono raggiungere per recuperare il tempo perduto e non perdere l'opportunità che le potenzialità strategiche del porto di Augusta ci offrono. Noi faremo la nostra parte, saremo vigili affinché l'Autorità Portuale Megarese abbia gli slanci giusti e utilizzi al meglio le potenzialità, creando sviluppo economico e occupazionale dell'intera area siciliana". Riproduzione riservata ® - Termini e Condizioni.

Augusta è pronta per la fase 2 ma è polemica

Sarebbero ancora 300 i cadaveri intrappolati nel fondo dell'imbarcazione che da ieri è in rada nel porto megarese

AUGUSTA. E' arrivata ieri nella rada di Augusta la nave Levoli Ivory con il relitto del peschereccio naufragato il 18 aprile del 2015 con a bordo diverse centinaia di migranti, a 85 miglia dalle coste libiche e recuperato dagli abissi.

Entra nel vivo la terza fase di una complessa attività finanziata dal governo nazionale per un costo complessivo che si aggira intorno ai 9 milioni e mezzo di euro e che per questo ha anche scatenato nelle ultime ore una polemica tra ALTRI SBARCHI. Nel tardo pomeriggio di ieri altre due barconi sono arrivati al porto di Augusta. A bordo c' erano complessivamente quasi settecento migranti che sono stati subito soccorsi.

È polemica a proposito dell' opportunità di spendere questa somma per il recupero del relitto e delle salme.

"L' importanza dell' identificazione dei cadaveri non sta soltanto nella sacrosanta dignità dei morti di ottenere sepoltura, ma nelle ripercussioni che ha la dignità identificativa sui vivi. E' doveroso sollevare dal dubbio chi brancola nell' incertezza di non sapere se il coniuge, il genitore, il figlio è vivo o morto, un tormento interiore che dagli psichiatri è stato paragonato scientificamente alla tortura. Inoltre ha valenza amministrativa perché molti migranti non possono riconciliarsi con i loro parenti in Europa per la mancanza del certificato di morte del congiunto più diretto".

E' quanto ha evidenziato Cristina Cattaneo del laboratorio di antropologia e odontologia forense che quale coordinerà gli esperti sanitari che esamineranno i corpi contenuti nel relitto. Sarebbero 300 i cadaveri ancora intrappolati nell' imbarcazione, dati che non corrispondono ai numeri forniti dai superstiti all' indomani della tragedia che parlavano di 700-800 persone nel barcone. I circa 300 corpi vanno ad aggiungersi ai 169 già recuperati e sepolti, mentre una decina di cadaveri giace ancora in fondo al mare. I risultati dell' intera operazione che ha visto la Marina militare, con l' utilizzo di apparecchiature messe a disposizione da una ditta specializzata recuperare il peschereccio - sono stati resi noti ieri in una conferenza stampa indetta dal ministero della Difesa.

"Siamo di fronte a un' iniziativa davvero eccezionale - dice il prefetto di Siracusa Armando Gradone - che fa molto onore a tutta l' Italia. Il merito è innanzitutto del presidente del Consiglio Matteo Renzi il quale, subito dopo la tragedia, dichiarò che avrebbe fatto di tutto per recuperare le vittime del

- segue

naufragio”.

Le operazioni di recupero del natante sono state svolte anche in condizioni meteo marine avverse e le persone impegnate nell' attività non hanno potuto non essere coinvolte emotivamente.

Il contrammiraglio Nicola de Felice, comandante di Marisicilia ha illustrato le fasi dell' operazione che vedrà impegnate 150 persone al giorno fino a quando non saranno estratti i corpi.

Successivamente il numero si ridurrà e sarà impiegato in misura necessaria per assicurare ai 4 team universitari che esamineranno i corpi l' assistenza logistica che verrà richiesta. Dell' operazione hanno parlato per gli aspetti di propria competenza il contrammiraglio, Paolo Pezzutti, coordinatore delle attività di recupero; il direttore centrale dei Vigili del fuoco per l' emergenza e il soccorso tecnico, Giuseppe Romano, e il direttore generale dell' Asp di Siracusa, Egidio Ibbà dell' Idmc e Salvatore Brugaletta direttore generale dell' Asp di Siracusa.

Per quanto riguarda le ispezioni cadaveriche la durata delle attività dipenderà dallo stato di decomposizione dei corpi. E infine l' organizzazione di un servizio di trasporto e seppellimento delle salme che non sarà semplice e che richiederà un coordinamento con la prefettura.

A tutti i corpi sarà data sepoltura in Sicilia, nei cimiteri dislocati nella provincia di Siracusa troveranno l' eterno riposo 58 migranti che nel viaggio della speranza hanno incontrato la morte.

Propedeutico alla definitiva sistemazione nel capannone del relitto sarà il trattamento con azoto liquido che sarà spruzzato sul natante affinché possa conservarsi. Il peschereccio verrà sollevato con un pallone aerostatico.

Considerato il modo in cui gli scafisti trattano i migranti, costretti spesso a viaggiare stipati in poco spazio, c' è il rischio che il numero di persone senza vita nel natante sia più elevato. Ma l' attività è stata predisposta in maniera tale da non cogliere di sorpresa il personale coinvolto e dunque anche all' estrazione di un numero di cadaveri superiore a quello stimato.

AGNESE SILIATO.

Palermo, ok alla pesa container

E' terminato positivamente il collaudo del sistema di pesatura per i container in esportazione, presso il terminal container del porto di Palermo, gestito dalla Portitalia. A partire dal prossimo 1 luglio, dunque, in ottemperanza alle prescrizioni per garantire la sicurezza della navigazione, emanate dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sarà possibile effettuare la pesatura di tutti i container in esportazione direttamente nelle aree del terminal contenitori in concessione a Portitalia. Il nuovo sistema di pesatura installato è dotato di un hardware e di un software di ultima generazione che consentono la trasmissione, attraverso la rete wi-fi, e la gestione digitale dei dati di pesatura, annullando così il rischio di errore derivante dalla manipolazione degli stessi. I clienti del terminal Portitalia e i terzi interessati potranno quindi effettuare la pesatura dei container con la massima efficienza e sicurezza. Il nuovo sistema di pesatura realizzato dal terminalista si aggiunge al bilico già esistente, sito presso il varco Quattroventi, in concessione alla società Magazzini generali.

Il Nautilus

Giornate TEN-T 2016



ROTTERDAM – FEPORT sollecita il Parlamento europeo ed il Consiglio ad aumentare il bilancio per raggiungere gli obiettivi per collegare l'Europa (CEF) nella prossima revisione del quadro finanziario pluriennale (QFP), anche a seguito della Brexit. FEPORT è una federazione europea che da voce alle altre 28 associazioni degli Stati membri che si interessano di trasporti.

Le Giornate TEN-T 2016 di Rotterdam sono state l'evento, per i circa 2000 partecipanti, che si spera possa contribuire ad aumentare la consapevolezza sull'importanza del ruolo svolto da tutto il comparto trasporto in tutte le sue modalità al fine di connettere l'intera rete europea. Per questo, la Conference, rivolta agli investitori, ha sottolineato l'interesse e le aspettative che le parti interessate al sistema dei trasporti e gli attori istituzionali attribuiscono alla questione del finanziamento delle infrastrutture, se effettivamente si vuole collegare l'Europa.

Il sistema dei trasporti in Europa oggi è un comparto che da lavoro a circa 20 milioni di persone e rappresenta il 10% dell'occupazione totale dell'Ue; per questo si ripropone come nuova opportunità per continuare ad investire nel completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) permettendo così di creare 10 milioni di nuovi posti di lavoro e una crescita del PIL del 1,8% previsto per il 2030. Ridurre i bilanci nazionali alla voce trasporto e prevedendo il mancato completamento delle TEN-T si tradurrà in perdita di sviluppo economico di occupazione per gli Stati membri.

“Non possiamo permetterci di fermare lo sforzo di completare il TEN-T, perché questo sarebbe compromettere l'integrazione dei diversi modi di trasporto e l'efficienza delle catene logistiche in Europa. Il nostro commercio interno ed esterno certamente ne soffrirebbe in termini di finanziamento dell'Unione europea”, ha sottolineato Lamia Kerdjoudj-Belkaid, segretario generale della FEPORT.

Xeneta: Impatto negativo nel traffico container per la tempesta Brexit

Oslo, 30 giugno 2016 – Xeneta, la piattaforma di benchmarking e leader a livello mondiale per il trasporto marittimo dei container, ritiene che la decisione del Regno Unito di lasciare l'Unione europea avrà un impatto negativo su tutte le parti coinvolte nel segmento container - dai caricatori, agli spedizionieri ed i vettori stessi.

L'azienda, che registra le fontidei noli su oltre 60.000 abbinamenti porta-a-porta in tutto il mondo, è convinto che l'unica cosa certa in questo momento è l'incertezza.

“L'ultima cosa che il segmento del contenitore ha bisogno è l'imprevedibilità e la rottura”, ha commentato il CEO Xeneta Patrik Berglund. “Le tariffe per il trasporto di container da 40 piedi sono effettivamente crollati negli ultimi due anni - con la media a breve termine per Shanghai a Rotterdam ora in piedi al 60% al di sotto del livello Estate 2014. Questa situazione e' dovuto dalla capacità eccessiva cronica e la concorrenza a prezzi stracciati. Ora, come se non bastasse, abbiamo Brexit da affrontare. ”

Berglund CEO di Xeneta dice che “tutto ciò che ostacola il libero commercio aumenta i costi, ma non a beneficio di una delle parti coinvolte nella catena di fornitura del contenitore”:

“Negli ultimi 40 e più anni il Regno Unito ha fatto parte di un blocco megacommerciale in grado di negoziare i trattati commerciali più favorevoli - e quindi i dazi all'importazione - con altri blocchi e nazioni. Ora, tutto ad un tratto, si sta avviando a firmare nuovi trattati con tutti, senza il potere contrattuale della UE nel suo angolo, e che senza dubbio porterà a mansioni superiori, e quindi costi per i caricatori. ”

In termini di gestione della supply chain, la decisione sembra certo di causare ulteriori mal di testa, come spiega Berglund: “la gestione pttomale della supply chain si basa su una rete logistica internazionale, rapida ed efficiente, e va da sé che le frontiere chiuse impediscono quel processo. Il flusso dei container dovrà affrontare un nuovo collo di bottiglia, costringendo gli spedizionieri a prendere in considerazione alternative - come di sourcing più locale (che significa meno trasporto), o impianti di ri-posizionamento nei territori più favorevoli alla negoziazione più facile.

“Le catene di approvvigionamento del commercio globalizzato di oggi sono complesse e interconnesse, ma messo a punto per funzionare in modo efficiente, prendendo il percorso di minor resistenza, ove possibile. Il trasporto container è parte integrante di questa, con tutte le parti basandosi sul buon funzionamento e consegne prevedibili. La decisione Brexit è come gettare un bastone tra le ruote di questa macchina ben oliata ”.

- segue

Berglund dice che è impossibile prevedere l' impatto sui tassi di nolo nel futuro immediato, citando il fatto che il segmento è stato abbastanza imprevedibile prima questa bombapolitica scoppiasse.

Il miglior consiglio a tutte le parti della catena di operatori dei container è semplice - "rimanere informati."

E conclude: "Una complessa rete di fattori, a volte di sottile impatto sulle tariffe di nolo, mantenendole in un costante stato di flusso. Brexit è tutt'altro che sottile e la ricaduta sarà diffusa".

"Tutti i responsabili delle decisioni devono essere consapevoli degli ultimi sviluppi dei costi per poter fare le scelte migliori, e ottenere il prezzo giusto, per i loro carichi. Grandi risorse di dati come la piattaforma software Xeneta - che vanta una base di dati impareggiabile di oltre 12 milioni di contratti e tariffe del trasporto marittimo, numeri provenienti da più di 600 grandi aziende internazionali - sono il modo migliore di avere un' immagine in tempo reale di ciò che sta accadendo in questo momento e reagire di conseguenza".

"Quando l'unica certezza è l'incertezza", conclude, "è necessario essere sicuri che stai ricevendo le informazioni necessarie, quando ne hai bisogno."