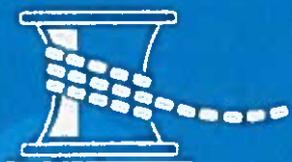


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 18,19 e 20/3/2017



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE



## Primo Piano:

- **Seatrade di Fort Lauderdale (Il Nautilus)**

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Porto e gpl, Ferro e Musolino a confronto..."**  
(Il Gazzettino Veneziaemestre)

### Genova:

**"...Infrastrutture portuali l'Autorità dei Trasporti scende in campo..."**  
(La Repubblica GE)

**"...Canavese: Overcapacity nel Mar Tirreno?..."** (Corriere Marittimo)

**"...Per riparazioni navali privatizzazione del bacino..."** (Il Nautilus)

### Livorno:

**"...Porto 2000".."** (La Nazione LI)

**"...Il Polo delle barchette ..."** (Il Tirreno, La Nazione LI)

### Piombino:

**"...Investimenti e nuovi posti di lavoro..."** (La Nazione LI)

### Napoli:

**"...Piano operativo per gli scali campani..."**(Il Sole 24 Ore)

### Salerno:

**"...Ok di SMET al terminal Ro-Ro..."** (La Gazzetta Marittima)

### Bari:

**"...al via promozione integrata..."** (Ferpress)

### Gioia Tauro:

**"...L'intrigo dei container scomparsi..."**(La Gazzetta del sud)

### Messina:

**"...porti regia unica in Sicilia orientale..."**(La Sicilia, Live Sicilia)

**"...promozione itinerario con le isole Med..."** (Ansa, Il Nautilus)

**"...si accende lo scontro sull'interporto..."** (Giornale di Sicilia)

### Palermo:

**"...rilancio l'area del porto..."**(Giornale di Sicilia)

**"...Migranti, hotspot a Palermo..."** (larepubblica.it, Palermo mania,)

## Notizie dai porti stranieri

## Notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Lloyd's List

## Il Nautilus

---

### Seatrade Cruise Global: promozione turistica e crocieristica dei porti pugliesi



BARI – È questa la novità dell'edizione 2017 del Seatrade Cruise Global, la più importante convention mondiale del settore crocieristico, che ha visto la partecipazione dei porti di Bari, Brindisi, Barletta e Monopoli insieme sotto l'insegna della nascente Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale.

Nel corso della manifestazione, giunta quest'anno alla sua 29esima edizione, si sono tenuti numerosi workshop ed incontri Business to Business con gruppi armatoriali, agenti generali e tour operatori del settore crocieristico al fine di promuovere e valorizzare il ricchissimo patrimonio culturale, architettonico, naturalistico ed enogastronomico della Puglia: dalla Valle d'Itria al Salento, dalla Terra di Bari ai Castelli federiciani dalle Murge ai gioielli dell'entroterra messapica.

Il tutto in un contesto unitario e di fattiva collaborazione e scambio di esperienze con le portualità italiane, coordinate anche quest'anno da Assoportri nella collettiva Cruise Italy, un brand che ha riscosso numerosi apprezzamenti da parte dei principali attori del mercato.

Nel 2017, attraverso i porti pugliesi del versante adriatico, transiteranno oltre 500 mila passeggeri per un totale di 185 toccate, in crescita rispetto al 2016, operate dalle principali compagnie del settore tra cui Costa Crociere, MSC, Aida Cruises, Seven Seas, Renaissance Cruises, Viking Ocean Cruises, Crystal Cruises, Voyages to Antiquity, Sea Cloud Cruises e Cunard.

Da segnalare gli 11 scali nel Porto di Monopoli della Artemis, della Grand Circle Cruiseline, che effettuerà anche una sosta notturna consentendo ai propri ospiti di sperimentare la nightlife della costa Pugliese, la novità della Costa Neoclassica che avrà Bari come unico home-port del sud Italia per un nuovo itinerario che porterà a toccare più scali della Grecia ed il ritorno nel Porto di Brindisi delle navi MSC con la previsione di 29 toccate.

I dati confermano la rilevanza del traffico crocieristico per i porti dell'Adriatico meridionale e per i territori di riferimento e rappresentano la base per continuare a lavorare in sinergia anche per gli anni a venire a partire dalla stagione 2018 che si prospetta già ricca di interessanti novità alla luce del grande interesse manifestato verso i porti pugliesi da alcuni operatori presenti alla manifestazione.

# Il Nautilus

## I porti sardi al Seatrade Cruise Global



OLBIA – La Sardegna come destinazione unica da far conoscere al mondo degli operatori del mercato crocieristico: all'avvio di una stagione che per gli arrivi delle navi da crociera si preannuncia da record, l'Isola si presenta alla Seatrade Cruise Global – la fiera mondiale del turismo crocieristico in corso in questi giorni negli Stati Uniti, a Fort Lauderdale – come una meta capace di fare sistema per far conoscere le proprie bellezze e le proprie particolarità.

E' questo l'obiettivo della partecipazione all'appuntamento annuale in Florida: presentare la destinazione unica in cui i porti del nord e del sud dell'Isola (rappresentati rispettivamente dal commissario straordinario Pietro Preziosi e dal responsabile marketing Marco Mezzano per Olbia e dalla responsabile marketing Valentina Mangiarotti per Cagliari) lavorano per la promozione comune della Sardegna e del suo territorio.

Presenti negli stand ospitati nell'area destinata ai porti italiani anche il sindaco di Cagliari Massimo Zedda e l'assessore al Turismo Marzia Cilloccu: durante la presentazione ufficiale al pubblico, il primo cittadino ha sottolineato come per rafforzare la destinazione Sardegna la squadra non è e non dovrà essere composta solo dai porti isolani ma si lavorerà per rafforzare alleanze strategiche con tutti i porti del Mediterraneo.

L'aumento del 40 per cento degli arrivi delle crociere previsti per il 2017 nel porto di Cagliari, ha spiegato il sindaco, è frutto del grande lavoro di squadra portato avanti da tutte le istituzioni e gli enti coinvolti: un lavoro comune che va replicato a livelli ancora maggiori per rendere la Sardegna e il Mediterraneo sempre più attrattivi in un mercato globale che cresce di anno in anno.

Sono 24 le compagnie di crociera che scaleranno il porto di Cagliari nel 2017 con 41 navi differenti che arriveranno prevalentemente nel periodo tra aprile ed ottobre, per un totale di 163 approdi e e oltre 400.000 passeggeri. A Olbia sono attesi 200.000 passeggeri.

## CHIOGGIA

Porto e gpl  
Ferro "convoca"  
Musolino

R. Perini a pagina IX

CHIOGGIA Incontro a breve tra il primo cittadino e il nuovo presidente dell'Autorità portuale unica

## Porto e gpl, Ferro e Musolino a confronto

Il sindaco: «Sul tavolo la questione del deposito e la revisione dei compiti della stessa Aspo»

Roberto Perini

CHIOGGIA

Entro la settimana, il sindaco Alessandro Ferro si incontrerà col responsabile della nuova Autorità portuale del Veneto, Pino Musolino.

Faranno il punto sulla portualità clodiense, ridottasi un po' alla volta al lumicino (le navi in banchina si contano con le dita di una mano) e sul futuro dell'azienda speciale Aspo, finita nella bufera perché coinvolta nell'insediamento a Punta Colombi del contestato deposito costiero di gas liquido, ormai in avanzata fase di costruzione. «La vicenda

del gpl - annuncia Ferro - non sarà l'unico argomento all'ordine del giorno. È in ballo anche la revisione dei compiti della stessa Aspo, giocoforza destinata a cedere parte delle proprie competenze alla Port authority. L'incontro fra Musolino e l'Aspo non risulta, invece,

ancora in agenda. «Attendiamo la convocazione», assicura il presidente Gian Michele Gambato, convinto che non sussistano ancora i presupposti per formulare anticipazioni. Le questioni da risolvere spaziano dalla demanializzazione dello scalo di Val da Rio alla revisione dello statuto aziendale, duramente criticato da agenti e spedizionieri marittimi internazionali; cioè, dai veri professionisti della portualità, i quali presenti nella struttura dirigenziale all'atto della fondazione dell'Aspo, non dispongono di alcun importante ruolo d'indirizzo.

Il "Cda" risulta, infatti, composto dal Presidente e dal Sindaco affiancati da altri tre membri, tutti designati dalla Camera di commercio. Tra questi, un imprenditore balneare e un artigiano. La questione del passaggio al Demanio del compendio di Val da Rio si preannuncia tutt'altro che facile. Non si sa bene, infat-

ti, quali porzioni dello scalo dovranno passare alla diretta gestione da parte dell'Autorità unica. Secondo la tesi Aspo, il porto infatti sarebbe stato realizzato con fondi pubblici solamente al 30 per cento circa. Il resto ce l'avrebbe messo la Camera di commercio. Circostanza questa, che rende difficile valutare anche le modalità seguite dall'Azienda speciale nella concessione di Punta Colombi alla Socogas.

Mediante gara pubblica, secondo Gambato; con un'inaccettabile forzatura, secondo l'ex sindaco Giuseppe Casson. «Il bando - commenta polemicamente - riguardava un deposito di gasolio per le navi; non i tre bomboloni del gas. Pur apprezzando che l'Aspo abbia sottoposto tutti gli atti alla valutazione di un docente universitario di Diritto - conclude - confido che, nel merito degli atti da me forniti, si pronunci la Procura della Repubblica».

© riproduzione riservata



### PORTO

A breve  
l'incontro fra il  
sindaco  
Alessandro  
Ferro e il  
presidente  
dell'Autorità  
portuale Pino  
Musolino

L'ECONOMIA

## Infrastrutture portuali la rivoluzione dell'Authority

MASSIMO MINELLA

**N**IENTE sarà più come prima. E verrebbe quasi da aggiungere, per fortuna. Ma non è sui giudizi, quanto sul-

la realtà dei fatti che va analizzato uno degli interventi più rivoluzionari nella storia moderna dei moli italiani. Rivoluzionario nella sua semplice volontà di fare chiarezza e di intervenire là dove

necessario, cioè ogniqualvolta che siano violate le più elementari norme di accesso alle infrastrutture portuali. Più volte all'Autorità dei Trasporti sono giunte segnalazioni di azioni di-

scriminatorie che hanno leso diritti e interessi. Così l'authority interviene annunciando l'avvio di un procedimento teso a garantire "un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture".

A PAGINA IV

# Infrastrutture portuali l'Autorità dei Trasporti scende in campo: 'No alle discriminazioni'

## Rivoluzione sui moli: ok al procedimento per garantire che l'accesso sia uguale per tutti

MASSIMO MINELLA

**N**IENTE sarà più come prima. E verrebbe quasi da aggiungere, per fortuna. Ma non è sui giudizi, quanto sulla realtà dei fatti che va analizzato uno degli interventi più rivoluzionari nella storia moderna dei moli italiani. Rivoluzionario nella sua semplice volontà di fare chiarezza e di intervenire là dove necessario, cioè ogniqualvolta che siano violate le più elementari norme di accesso alle infrastrutture portuali. Più volte, infatti, all'Autorità dei Trasporti sono giunte segnalazioni di azioni discriminatorie che hanno leso diritti e interessi. Così, mentre si va completando la riforma della governance portuale attraverso la legge voluta dal ministro Graziano Delrio, l'authority interviene annunciando l'avvio di un procedimento teso appunto a garantire "un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali", aprendo un dossier di cui sarà referente la consigliera Barbara Marinali.

L'azione si svilupperà su più punti, a cominciare dal lancio a breve di una "call for input", vale a dire l'invito a presentare contributi atti a favorire la rego-

larità di servizi fondamentali per il cittadino. L'istruttoria in corso, infatti, nasce dopo le segnalazioni arrivate da alcuni porti relative a "violazioni dei principi di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture". Sono le premesse a una linea di condotta che avrà riflessi profondi sulla vita stessa delle nuove autorità di sistema portuale, a cominciare dalla prima, quella del Mar Ligure Occidentale che unisce gli scali di Genova e di Savona. Sono infatti in programma "misure di regolazione economica su separazione contabile, contabilità regolatoria, trasparenza dei costi, assegnazione delle concessioni, destinazioni funzionali delle aree portuali". Con i porti, quindi, l'autorità potrà a questo punto completare il quadro regolatorio dell'accesso alle infrastrutture, in tutte le modalità di trasporto.

L'avvio dell'iter è stato annunciato al termine del consiglio dell'authority. Già nelle prossime settimane sarà lanciata la call for input, questa sorta di consultazione preliminare, attraverso il sito dell'authority, in cui tutti i soggetti interessati saranno invitati a presentare i propri contributi, secondo uno schema ben preciso, una griglia di domande che porteranno

## - segue

alla redazione dell'atto regolatorio conseguente. A muovere l'azione dell'authority dei trasporti saranno, anche in questo caso principi ispirati "ad agevolare la spinta dell'innovazione tecnologica e a rendere la catena logistica italiana più competitiva nel confronto con la concorrenza europea". E saranno fondamentali proprio i risultati delle varie istruttorie aperte negli scali italiani. L'accesso alle infrastrutture portuali rappresenta infatti la chiave di volta del nuovo sistema nazionale messo a punto con la riforma Delrio e arriva dopo gli interventi su altre modalità e sistemi, dalle manovre ferroviarie ai settori aeroportuale, autostradale e ferroviario.

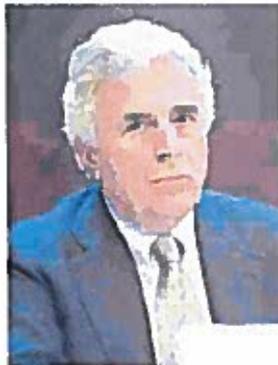
GIORGIO NERI/ANSA

### LE OPERE

# 1

#### CAMANZI

Il presidente dell'autorità dei Trasporti Andrea Camanzi ha appena annunciato l'apertura di un'istruttoria dopo che più volte sono giunte segnalazioni di azioni che hanno teso diritti e interessi. **Authority** interviene annunciando l'avvio di un procedimento teso a garantire "un accesso equo alle infrastrutture".



# 3

#### SIGNORINI

Il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che unisce gli scali di Genova e Savona, si prepara a un nuovo comitato di gestione, dopo quello della scorsa settimana in cui si sono ufficialmente insediati i suoi membri. Il prossimo atto sarà la nomina del segretario generale.



# 2

#### DELRIO

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio. La sua legge di riforma della governance delle autorità portuali si va completando e nel frattempo **authority** dei trasporti ha annunciato l'avvio di un'istruttoria che andrà a incidere anche sulla vita futura delle nuove autorità di sistema portuali per alcuni fondamentali punti.



# 4

#### DANESI

Il presidente dei terminalisti genovesi, a capo del Vte di Pra'-Voltri, Gilberto Danesi. Il tema delle infrastrutture portuali è fondamentale per le categorie economiche legate allo scalo genovese e diventa uno dei punti di forza su cui fare leva per la futura organizzazione dei servizi offerti alla clientela.



# 5

#### DUCCI

L'agente marittimo genovese Gianenzo Ducci, presidente di Federagenti, l'associazione che rappresenta le agenzie a livello nazionale, da sempre in prima linea sul tema dell'accesso alle infrastrutture portuali ha più volte richiamato l'attenzione degli amministratori e della politica sui temi portuali.



## Canavese: Overcapacity nel Mar Tirreno? Nessun rischio

**GENOVA** - Ci sarà in futuro il rischio di un eccesso di offerta terminalistica nel Tirreno settentrionale? Rischio? Ma quale rischio, secondo Rino Canavese, membro del neo Comitato di gestione di Genova-Savona, nonché per 8 anni presidente dell'Authority savonese, il tema dell'overcapacity infrastrutturale "è *spesso utilizzato ma necessita un approfondimento*". A tutte le argomentazioni relative l'overcapacity Canavese non ci crede proprio per niente, anzi non si lascia sfuggire l'occasione per stagliare una linea di demarcazione netta e chiara tra Genova e gli altri porti che costituiscono il sistema del Mar Tirreno, quindi Livorno e La Spezia. [\(VIDEO INTERVISTA\)](#)

*"Dove è l'overcapacity? Quali saranno veramente i porti in grado di attrarre i traffici delle grandi navi? Canavese spiega che le grandi navi, cioè dai 14mila fino ai 19mila Teu richiedono ai porti tre fattori: il pescaggio, le aree di manovra e la capacità di utilizzare gru con doppio spreader, che è il movimentatore del container cioè l'attrezzatura alla base del braccio della gru che aggancia i container dalla nave per movimentarli) e nel caso specifico parlando di doppio movimentatore, come sottolinea l'ex presidente del porto di Savona, "ha la capacità di raddoppiare tempi di resa in banchina nel lavoro di sbarco dei container". "Dove sono i terminal che hanno queste caratteristiche?", continua Canavese, "ci sarebbe overcapacity se ci fossero tre o quattro terminal con queste caratteristiche". Tra il 2015 e il 2016, per un investimento totale di 80 milioni euro, il Terminal VTE di Genova-Pra ha acquistato 8 nuove gru di banchina di ultima generazione, di queste, le quattro arrivate sulla banchina a febbraio 2016 ed operative dalla metà dell'anno, hanno una portata "spreader twin lift di due container" di 65 tonnellate. Permettendo al terminal di movimentare navi portacontainer con capacità 18 mila Teu.*

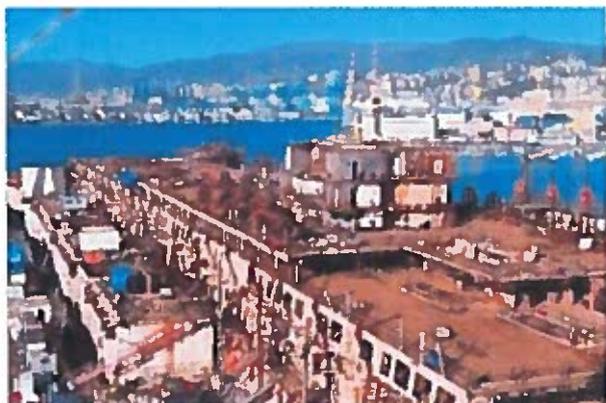
*"Quale terminal oggi può portare navi a meno 18 e può mettere sulle banchine gru a doppio spreader? Questo vuol dire banchine progettate ad hoc perché le banchine vecchie e convenzionali non sono in grado di reggere quei carichi. Posso mettere gru anche con 25 file, ma lavorerò sempre con un unico spreader, quindi tagliando a metà le rese di sbarco. Voi pensate che chi gestisce una nave da 18 mila Teu accetti una resa di sbarco dimezzata?"*

**Lucia Nappi**

# Il Nautilus

---

## Porto di Genova: per riparazioni navali privatizzazione bacini



GENOVA – Il vertice di questo pomeriggio convocato dal presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, con i rappresentanti di Regione e Comune, delle aziende di riparazione navale e dei sindacati ha confermato l’avvio della privatizzazione dei cinque bacini di carenaggio del porto di Genova e la modifica al Blueprint di Renzo Piano per cancellare il tombamento dello specchio acqueo davanti allo Yacht club.

Il primo passo sarà la gara per assegnare i cinque bacini di carenaggio ai privati, da avviare entro giugno, che porterà a fine percorso alla chiusura di Ente Bacini, la società che oggi li gestisce, quindi all’uscita dell’Autorità portuale. I 35 dipendenti non resteranno a casa ma saranno assorbiti dalle aziende che si aggiudicheranno la gara ha sottolineato Signorini, anche se difficilmente potranno passare tutti allo stesso soggetto come hanno chiesto i sindacati dei trasporti.

Il secondo passo sarà la realizzazione del nuovo accosto a Molo Giano per le attività di riparazione navale, con un riempimento ai lati del porticciolo Duca degli Abruzzi, archiviando definitivamente il maxi tombamento. Una scelta quasi obbligata, tanto che gli imprenditori hanno condiviso il percorso, per riuscire a dare in tempi brevi maggiore respiro al comparto.

Preferirebbero il riempimento, che però, osteggiato dallo Yacht club e dai comitati, avrebbe rischiato di restare solo sulla carta.

## LA CITTÀ E IL LAVORO

**PRIVATIZZAZIONE PORTO 2000**  
«LA PRIVATIZZAZIONE DELLA PORTO 2000 SECONDO NOI È POSITIVA, IL SETTORE CROCIERE HA TUTTA LA NOSTRA ATTENZIONE»

# «Pronti a nuovi investimenti in città» Dal porto la Cir allarga gli orizzonti

*Ristorazione commerciale veloce: «Verso una nuova apertura...»*

di MICHELA BERTI

**CONOSCE** bene Livorno e i livornesi «sono nato in casa, davanti ai Bagni Trotta». Michele Barzagli responsabile commerciale dell'area livornese per la Cir, la società che, dal 2014, ha inglobato la storica cooperativa Otto Marzo specializzata nella ristorazione per le mense. La Cir ha dimensioni sovranazionali e numeri di tutto riguardo con 12 mila dipendenti e, solo in provincia di Livorno, vanta un fatturato di 9 milioni di euro l'anno. «Siamo soddisfatti - dice Barzagli dal bar-sel service La Palma nel cuore del porto - questa è una realtà che tiene molto al legame con il territorio. E' venuta anni fa a Livorno perché questa è una piazza interessante». Anche il 2017 si preannuncia un anno buono per la società che, dal bar in porto, lancia la sua sfida: «Noi siamo disponibili ad investire - dice Barzagli - ci siamo per dare ricadute importanti in città. Vogliamo capire come possiamo starci, la disponibilità per parteci-

pare alla crescita di Livorno, da parte nostra, è massima».

**E IL MESSAGGIO** si rafforza: «Siamo molto attenti alle evoluzioni anche in ambito portuale - continua Barzagli - e soddisfatti alla privatizzazione della Porto 2000. Il settore delle crociere ha per noi una particolare attenzione». Specializzata nella ristorazione commerciale veloce, Cir guarda all'ombra dei Quattro Mori: «I nostri uffici marketing - rivela Barzagli mantenendo però una certa cautela - stanno valutando la una nuova apertura, con un nuovo marchio, proprio nel settore della ristorazione veloce. Ci sono in corso indagini di mercato, ottime potenzialità...». In sviluppo anche il settore della ristorazione con catering scuole (a Livorno e Collesalveti) e in molte aziende private. Il responsabile della cucina è Mario Pelusi, cecinese da trent'anni: cinquecento pasti al giorno, più 120 per il self service (aperto dalle 12 alle 14 il lunedì e il venerdì) con tre cuochi di cui un uomo e due donne; poi cinque addette alla mensa e al bar, più tre uomini trasportatori. Nei piatti

per le aziende anche i prodotti legati al territorio come il cacciucco, per le scuole menù blindati. «Tutti i nostri prodotti - incalza Barzagli - vengono analizzati dall'ufficio prodotto e qualità; è tutto certificato al cento per cento. Anche la lavorazione degli operatori è severamente controllata, una piattaforma operativa che vale per tutte le realtà del gruppo Cir». Obiettivo e strategie: «La nostra sfida - dice Pelusi - è quella di migliorare sempre di più la qualità del nostro servizio. E' importante garantire i prodotti a orari ben precisi, tutti vorrebbero pranzare a mezzogiorno, ma questo non è possibile anche se cerchiamo di soddisfare al meglio i nostri clienti».

**E C'È ANCHE** una sfida, fino ad oggi impossibile: «Ci sono delle pietanze adatte all'asporto, altro». Tipo? «Gli spaghetti, è impossibile servire gli spaghetti gustosi, come piacciono agli italiani!».

*(Nelle foto di Novi, dall'alto a sinistra i dipendenti che lavorano al bar self-service del porto, Mario Pelusi e sotto Michele Barzagli)*

### L'IMPEGNO

«Vogliamo partecipare alla crescita del territorio  
Capire come starci...»



**Evoluzione  
crociere**

«SU Livorno siamo molto attenti alle evoluzioni in ambito portuale, come nel settore crocieristico»

## Record di Giovanni Pardini: terzo mandato al timone Cisl

*Al diciottesimo congresso: «C'è la possibilità di creare 6mila nuovi posti, basta perdere tempo»*

«**CI SONO** le prospettive per almeno 6000 nuovi posti di lavoro». Nella splendida location dell'Hotel Palazzo si è svolto il diciottesimo congresso Ust Cisl di Livorno. Di fronte ad una vasta platea i delegati hanno confermato la fiducia, per il terzo mandato consecutivo, a Giovanni Pardini, eletto Segretario Generale. Molte le tematiche trattate nel corso dei lavori, sia in ambito nazionale che in quello più specificatamente territoriale. Il Confermato Segretario Generale dell'Ust Cisl di Livorno Giovanni Pardini, ha parlato subito dopo la sua proclamazione: «Sono soddisfatto per la conferma in una carica così importante, cercherò di onorare con tutto me stesso la fiducia ricevuta per il terzo mandato consecutivo, che rappresenta per certi versi un record».

**E AGGIUNGE:** «Riguardo alla situazione territoriale è il momento di svoltare, questa provincia ne ha tutte le opportunità: esiste la possibilità, in tempi relativamente recenti, di creare almeno 6000 nuovi posti di lavoro. Basta non tergiversare più e lavorare in questo senso, portando a compimento i tanti programmi sul tappeto». Il riferimento delle parole del segretario è ai progetti relativi al porto, alla Darsena Europa, alle questioni Bacini ed alla Porto Crociere, ai nuovi insediamenti produttivi previsti dagli Accordi di Programma, alla questione ospedale, che sia la costruzione di un nuovo insediamento o il ripristino di quello esistente, alla apertura del nuovo supermercato Esselunga, capace di portare 300 nuovi posti di lavoro.

«**PRIMA** di concludere - dice Pardini - permettemi di ringraziare tutti i segretari di categoria, tutti gli attivisti e tutto lo staff che mi ha accompagnato in questo

percorso e continuerà a farlo nei prossimi anni». Anche il Segretario Confederale della Cisl Toscana Riccardo Cerza ha commentato così l'elezione di Pardini: «Un augurio di cuore di buon lavoro al nuovo, vecchio, segretario; nella sua relazione ha messo in eviden-

za tutte le criticità del territorio livornese e non solo.

Sarà un piacere lavorare al suo fianco per risolvere i tanti problemi che angustiano questa realtà; si tratta di un percorso arduo ma altrettanto affascinante». Confermati anche Uliano Bardini e Donatella Parrini come membri della segreteria.



**BATTAGLIERO** Giovanni Pardini rieletto segretario Cisl

### LE CONFERME

Restano in segreteria  
Uliano Bardini  
e Donatella Parrini

### PRIORITÀ

Dalla Darsena Europa  
ai nuovi insediamenti  
produttivi previsti nell'accordo



### Grazie per la fiducia

«**SONO** soddisfatto per la conferma in una carica così importante, cercherò di onorare con tutto me stesso la fiducia ricevuta per il terzo mandato consecutivo, che rappresenta per certi versi un record»



Ben venga  
il dialogo

Abbiamo deciso di  
sospendere ogni forma di  
protesta e mobilitazione  
per favorire il dialogo

## Schiarita nel trasporto crocieristi «Grande mediazione del sindaco»

Rientrano le manifestazioni di protesta ai varchi degli operatori Csb

di MONICA DOLCIOTTI

**-LIVORNO-**  
«INCONTRO positivo. Ci sono ora i presupposti per riaprire la trattativa con Trumpy Tour che settimane fa ha deciso di affidare il lavoro di trasporto passeggeri con pullman nel settore crocieristi ad altri soggetti di fuori provincia, togliendolo a Csb. Questa è la società che raggruppa quaranta imprese del territorio livornese con 170 addetti ed un fatturato tra i tre e i quattro milioni di euro». A dirlo è Dario Talini (nella foto a sinistra) responsabile Cna Livorno al termine dell'incontro convocato dal sindaco Filippo Nogarini (nella foto a destra) a Palazzo Civico. Al tavolo del sindaco che ha svolto - sottolinea Talini

- un gran lavoro di mediazione» si sono seduti anche **Aurora Portuale**, Porto 2000, oltre Cna, la delegazione di Csb e di Trumpy Tour.

**IL GRAN** lavoro di ricucitura e mediazione del sindaco, affiancato dagli assessori al lavoro Francesca Martini e alla mobilità Giuseppe Vece, è servito a raffreddare il clima che i giorni scorsi si era surriscaldato a livelli preoccupanti con la mobilitazione dei lavoratori e dei titolari delle imprese che fanno capo a Csb. Hanno presidiato i varchi di ingresso al porto da dove entrano ed escono i pullman con i crocieristi diretti alle città d'arte durante lo scalo delle navi al porto di Livorno. «Vista la possibilità ora di riprendere il con-

fronto con Trumpy Tour - assicura Talini - abbiamo deciso di sospendere ogni forma di protesta e mobilitazione per favorire il dialogo tra le parti propiziato lo ribadisco dal sindaco Nogarini».

**IL LAVORO** che Trumpy Tour ha deciso di appaltare dopo il 10 febbraio al raggruppamento di imprese di fuori provincia (Bus & Cruise società consortile che riunisce operatori che sono di Firenze, Perugia, Grosseto e Parma) rappresenta il 40% del fatturato di Csb. Un colpo per le realtà del settore sul territorio. «È arrivato inatteso - precisa Talini - non è stato possibile riorganizzarsi per tempo». Il tempo però stringe perché le grandi navi da crociera sono all'orizzonte: la stagione ripartirà a fine marzo.



# Il popolo delle barchette bussa alla nuova Authority

Mantellassi (Consorzio nautico) chiede al presidente Corsini di inserire nei nuovi organismi anche una rappresentanza della nautica da diporto

LIVORNO

Il popolo delle barchette chiede di sedere ai tavoli della nuova Authority portuale. Lo fa per voce del presidente del consorzio nautico, Piero Mantellassi, che si rivolge direttamente a Stefano Corsini. «Apprezziamo - interviene Mantellassi - la sollecitudine con cui il nuovo presidente sta mettendo mano alla riorganizzazione del Livorno portuale e di sistema del Tirreno settentrionale. Nel fare questo intende partire dalla nomina dei vari organismi come quello di "Partenariato della risorsa mare". Il consorzio nautico chiede quindi al nuovo presidente Corsini che questa divenga l'occasione per inserire finalmente, fra i componenti di questo organismo, almeno qualche figura in rappresentanza della nautica da diporto».

«A Livorno - sottolinea Mantellassi - si conta l'ormeggio di circa 7 mila imbarcazioni. A Giombino e all'isola d'Elba si stimano cifre non inferiori. Un numero così grande di realtà nautiche a ciascuna delle quali si legano le sorti di intere famiglie, richiede una disponibilità altrettanto spiccata al dialogo e alla collaborazione da parte delle istituzioni e dei soggetti competenti per materia presenti sul territorio».

Il rappresentante del consorzio evidenzia che «il settore della nautica da diporto è un fiore all'occhiello per la nostra città: in grado di determinare occupazione e reddito; due aspetti, due «potenzialità» tutt'altro che trascurabili, soprattutto se inquadrati in un prolungato momento di particolare difficoltà per l'economia nazionale e internazionale».



Barche ormeggiate lungo i fossi (Marzi Pentafoto)

### SCUOLA IN VIA CATTANEO



### Scabbia: nuovo caso alla materna "La Rosa"

Un nuovo caso di scabbia è stato riscontrato in un'altra scuola dell'infanzia livornese. Quattro giorni fa il caso della "Rosetta", poi il complesso interessato è stato quello della materna "La Rosa" di via Cattaneo. Anche in questo caso, sono stati avvertiti i genitori, la scuola è stata sottoposta a una

pulizia approfondita e ai genitori è stato consegnato un foglio con le procedure da mettere in atto. «I casi di scabbia - spiegano dall'ufficio Igiene dell'Asl - sono abbastanza comuni nelle scuole dell'infanzia. Perciò non bisogna farsi prendere da eccessivo allarmismo».

«Gran parte della cittadinanza livornese - ripete - è quindi interessata dalla questione della riorganizzazione del panorama nautico locale. Nonostante sia già di per sé notevole il volume d'interessi a esso intrecciati e collegati, ciò a cui occorre prestare l'attenzione

più urgente sono i tanti posti di lavoro che, direttamente e indirettamente, da questo vengono generati».

«Ci auguriamo che il nuovo presidente Corsini - conclude così Mantellassi - sia sensibile a questi temi e alle relative problematiche, tenendo in gran-

de considerazione una realtà sulla quale Livorno ripone importanti aspettative nell'ottica di una ripresa economica». E «auspichiamo che a breve l'interesse del neo presidente si concretizzi con l'adozione di atti specifici».

CONFERENZA DI STAMPA

## **Nel partenariato anche un rappresentante della nautica da diporto**

### **Il consorzio**

---

«**CHIEDIAMO** al neo presidente dell'Autorità Portuale Stefano Orsini di inserire nell'organismo di Partenariato della risorsa a mare anche una figura di rappresentanza della nautica da diporto». Piero Mantellassi, presidente Consorzio Nautico di Livorno lancia l'appello. «La grande presenza di imbarcazioni da diporto nel nostro territorio costituisce un motivo di interesse e richiama la necessaria attenzione verso i problemi connessi al settore. Ma altrettanta urgenza assumono alcune criticità collegate agli aspetti sociali coinvolti nella questione della riorganizzazione del settore. La nautica da diporto attiva molti posti di lavoro: un'economia diretta e indotta, alla quale è necessario prestare il massimo supporto possibile al fine di consentirne una regolare crescita e sviluppo. A Livorno, difatti, si conta l'ormeggio di circa 7mila imbarcazioni».

**PIOMBINO** L'OTTIMISMO DELLA GIUNTA COMUNALE. SETTORI DI SVILUPPO: NAUTICA, CANTIERISTICA E TURISMO

## «Investimenti per 300 milioni: 400 nuovi posti di lavoro»

**PIOMBINO** è ancora nel bel mezzo della crisi (come dimostra la notizia che diamo in apertura di pagina), ma cerca di ripartire e sta riprogettando il proprio futuro. Se ne è parlato durante l'incontro promosso dal Comune all'auditorium del centro giovani. L'assessore Stefano Ferrini ha fatto il punto sulle prospettive che si apriranno nei prossimi tre anni per il territorio. «Abbiamo una previsione di investimenti da parte delle imprese di circa 300 milioni, 100 per la piccola e media impresa, 200 per le grandi aziende. Questo tipo di investimenti porterà a 400 nuovi occupati nella piccola e media impre-

**- PIOMBINO -** sa e a 250 nelle grandi aziende, 650 in tutto. Gli investimenti riguardano settori diversi come la green economy, la nautica e la cantieristica, la maricoltura, l'industria meccanica, turismo». All'incontro, organizzato in collaborazione con la Regione, hanno partecipato il sindaco Massimo Giuliani, il vicesindaco e assessore allo sviluppo economico Stefano Ferrini, l'assessore all'urbanistica Carla Maestrini, Nadia Crivelli di «Invest in Tuscany», Donatella Cicali, settore politiche orizzontali e sostegno alle imprese della Regione, Guido Cruschelli, settore regionale lavoro e formazione e Maria Giovanna Lotti, Provincia Livorno sviluppo.

**A INTRODURRE** l'incontro è stato il sindaco: «Negli ultimi anni abbiamo risposto a una crisi economica internazionale che ha radici lontane, avviando una riprogettazione del territorio che sia in grado di creare sinergie tra vari comparti economici e cercando di stimolare una diversificazione economica all'interno di una monocultura industriale che per decenni ha caratterizzato Piombino». Da qui la necessità di concentrarsi sulle infrastrutture ma anche sulle reti di comunicazione: «Una soddisfazione essere tra le principali città italiane a poter vantare più di 14.000 unità immobiliari già raggiunte dalla fibra ottica». «Il nostro obiettivo deve essere realizzare un modello di sviluppo sostenibile per il territorio che sia duraturo e in grado di rinnovarsi» ha concluso il sindaco.



**IMPEGNATO** L'assessore alle attività produttive Stefano Ferrini

### L'OBIETTIVO

«Un nuovo modello di sviluppo sostenibile nel tempo»

# Crisi nell'indotto delle acciaierie La Sme manda a casa 21 persone

*I sindacati hanno ottenuto gli ammortizzatori sociali per 5 mesi*

- PIOMBINO -

**NON SI ESAURISCE** l'onda lunga delle crisi delle Acciaierie. Con il blocco delle lavorazioni residue le ditte appaltatrici sono costrette a cessare l'attività. La Sme service di Bertocci, da mesi non ha più commesse ed ha aperto una procedura di licenziamento per i 21 lavoratori. I sindacati sono riusciti a trattare e avere una cassa integrazione per 5 mesi, ma la situazione è appesa ad un filo e i lavoratori dovranno decidere in una prossima assemblea. «Abbiamo sempre sostenuto che l'indotto è il tessuto sociale più esposto ed in questi anni - affermano le organizzazioni sindacali Fim Fiom Uilm - e ci siamo battuti attivando tutti i percorsi possibili di tutela, a prevenzione e contro ogni forma di licenziamento». «Una delle ultime trattative - spiegano i sindacati - tra le più difficili, ci ha visto convocati dalla Sme service del gruppo Bertocci che da molti mesi ci riferisce di non avere le commesse necessarie a garantire la tenuta dei contratti di solidarietà in corso, che prevedono appunto almeno il 40% dell'attività lavorativa. Da qui la decisione, dopo mesi di trattative in cui i sindacati hanno ricercato soluzioni per evitare i licenziamenti, anche a fronte dell'atteso piano Cevital che avrebbe dovuto concretizzarsi. Ancora oggi, in assenza di questa condizione, l'azienda Sme il mese scorso ha dichiarato ai sindacati la sua impossibilità a procedere con l'attività per tutti i lavoratori, sostenendo



**LA RABBIA** Uno sciopero a dei metalmeccanici Piombino

### **LA CLAUSOLA** Dopo 5 mesi in mancanza di nuovi contratti partono i licenziamenti

che avrebbe chiuso i contratti di solidarietà ed aperto i licenziamenti collettivi per mancanza di lavoro».

**FIM FIOM E UILM** hanno contestato questa decisione «pretendendo che a fronte di un residuo di cassa integrazione straordinaria, oppure utilizzando quella pre-

vista dal decreto per le aree di crisi complessa, si procedesse con l'apertura di questo ammortizzatore senza ricorrere ai licenziamenti. Dopo giorni di dure trattative l'azienda ha acconsentito ad aprire la cassa integrazione ma, temendo che la situazione di scarico lavorativo rimanesse tale ad oggi, ha preteso la clausola che al termine dei 5 mesi di cassa integrazione se non vi fossero stati cambiamenti rispetto all'assetto e ai volumi produttivi, avrebbe proceduto con i licenziamenti o ad un riassetto, senza possibilità di impugnabilità». «Una clausola - concludono i sindacati - che l'azien-

da ha ritenuto irremovibile fino alla fine, quale condizione inderogabile per concedere i 5 mesi di cassa integrazione e per garantire il diritto di prelazione rispetto alle possibili assunzioni future, una volta ripartito il lavoro. In questo scenario i lavoratori si sono espressi con il proprio pensiero, rigettando quello che per molti è stato interpretato come un ricatto. Fim-Fiom-Uilm hanno chiesto una ulteriore assemblea con i lavoratori Sme che si svolgerà nella prossima settimana durante la quale dovremmo incontrare nuovamente anche l'azienda».

m.p.

Scali marittimi. Al via un programma di sviluppo integrato per oltre 200 milioni di euro nel triennio 2017-2019

## Piano operativo per gli scali campani

Vera Viola  
NAPOLI

■ Via libera al Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, con l'approvazione da parte dell'Organismo di partenariato e la successiva riunione del Comitato di gestione. Il nuovo Piano stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. È stato inviato al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Del Rio.

Si tratta del primo Piano operativo approvato in Italia. «Non un passaggio solo formale - precisa Pietro Spirito da pochi mesi alla guida degli scali campani dopo un lungo periodo di commissariamenti - ma uno strumento che serve a inquadrare e a definire una strategia di sistema per costruire una nuova identità basata sul consolidamento e sul rafforzamento delle specificità portuali, in un disegno sinergico, evitando quella

competizione interna distruttiva che non ha consentito di concentrare le energie migliori verso una proiezione mediterranea ed internazionale».

Il Piano operativo triennale, quanto agli investimenti, concentra l'attenzione sui progetti già fissati nel Grande Progetto, finanziati dall'Uc e dalla Regione Campania: ammonta a 141 milioni il programma di investimenti per lo scalo partenopeo, a 73 milioni i progetti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi. Per il solo scalo partenopeo sono previsti il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario. Mentre per Salerno obiettivi primari sono il completamento della "Porta Ovest", l'allargamento della imboccatura del porto e il potenziamento del terminal traghetti per traffico ro-ro. Infine, per il porto di Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare l'at-

tracco di mega-yacht e al rilancio dell'industria cantieristica. «L'indirizzo strategico - ha affermato Spirito - è potenziare il sistema campano come sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico di 14 milioni di abitanti e dalla presenza di importanti poli produttivi, dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio».

Il progetto di dragaggio del Porto di Napoli è stato condiviso ed approvato dal ministero dell'Ambiente e prevede l'utilizzazione della vasca di colmata costruita nella Darsena di Levante. Per i dragaggi del Porto di Salerno sono in corso le procedure di verifica per la valutazione dell'impatto ambientale.

A poco più di tre mesi dall'insediamento di Spirito e dall'attuazione della riforma del sistema portuale italiano, in Campania si ha la netta sensazione che si sia voltato pagina. Intermodalità e retroportalità sono considerate le vere sfide per una reale moderniz-

zazione competitiva. «È uno di quei deficit di sistema che sinora ha giocato a svantaggio dei porti italiani - aggiunge il presidente Spirito - Ora abbiamo la consapevolezza che occorre costruire un telaio strategico robusto, innanzitutto per utilizzare infrastrutture e servizi esistenti. Si può fare, gradualmente».

Uno dei temi che più sono stati dibattuti negli anni riguarda la delocalizzazione del terminal gasiero, di strategica importanza per Napoli. Su questo punto la nuova Autorità ha le idee chiare. «Delocalizzare senza conoscere la destinazione finale è una sciocchezza» dice Pietro Spirito. «Se ne parlerà quando le istituzioni troveranno una soluzione adeguata. A noi tocca garantire - aggiunge - l'approvvigionamento energetico per 14 milioni di cittadini e per una parte rilevante del tessuto produttivo nazionale. Del tema di tornerà a parlare quando le idee saranno chiare e condivise».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Ok di SMET al terminal Ro-Ro per Salerno**

**SALERNO** - Lungimiranza e pragmaticità. Queste le parole con le quali Domenico De Rosa, in qualità di amministratore delegato del Gruppo SMET, ha commentato la decisione di inserire nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno la realizzazione di un terminal dedicato all'intermodalità marittima. "Ho più volte sottolineato - ha dichiarato l'AD De Rosa - quanto i traffici generati da questo settore siano in costante crescita e da ritenere perciò una grande risorsa. In quest'ottica ritengo fondamentale la presa di coscienza che l'ottimizzazione degli spazi è di vitale importanza, soprattutto per una fruizione migliore da parte di tutti gli operatori".

La realizzazione di un terminal dedicato ai veicoli rotabili significherà sicuramente un ulteriore e considerevole incremento di traffici per lo scalo campano, con una rilevante ricaduta economica (segue in ultima pagina)

## *Ok di SMET al terminal*

ed occupazionale per il distretto salernitano. Il porto di Salerno è al primo posto del Sud Italia in termini di unità rotabili. Il 60% del tonnellaggio movimentato nel 2015 è stato rappresentato dalle unità Ro-Ro: ben 7 milioni di tonnellate contro poco più di 4 milioni e mezzo di contenitori. Si tratta di un trend in crescita senza sosta a partire dal 2011, che con questa importante novità registrerà senza dubbio un ulteriore incremento per i prossimi anni.

"Un plauso al presidente Pietro Spirito e al Comitato di Gestione, ha aggiunto Domenico De Rosa. Ora agli imprenditori resta il delicato compito di mettere a sistema questa infrastruttura e di creare valore sulla base di tali interessanti premesse progettuali".

Il gruppo Smet è leader nel trasporto multimodale a livello europeo. Ha sede a Salerno e uffici operativi in tutta Italia e in Spagna, Portogallo, Francia, Belgio, Paesi Bassi, Germania, Slovenia, Grecia, Romania e Tunisia. Il fatturato aggregato 2016 ha superato i 200 milioni di euro, 1.400 sono i posti di lavoro (tra dipendenti diretti e indiretti), mentre il parco veicolare supera le 2.000 unità di carico.

## Porti pugliesi: al via promozione integrata e sinergica dell'attività turistica e crocieristica

(FERPRESS) – Roma, 17 MAR – “Promozione integrata e sinergica dell'attività turistica e crocieristica dei porti pugliesi. È questa la novità dell'edizione 2017 del Seatrade Cruise Global, la più importante convention mondiale del settore crocieristico, che ha visto la partecipazione dei porti di Bari, Brindisi, Barletta e Monopoli insieme sotto l'insegna della nascente Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale”. Lo si apprende da una nota stampa dell'Autorità Portuale del Levante.

“Nel corso della manifestazione, giunta quest'anno alla sua 29esima edizione, si sono tenuti numerosi workshop ed incontri Business to Business con gruppi armatoriali, agenti generali e tour operatori del settore crocieristico al fine di promuovere e valorizzare il ricchissimo patrimonio culturale, architettonico, naturalistico ed enogastronomico della Puglia: dalla Valle d'Itria al Salento, dalla Terra di Bari ai Castelli federiciani dalle Murge ai gioielli dell'entroterra messapica.

Il tutto in un contesto unitario e di fattiva collaborazione e scambio di esperienze con le portualità italiane, coordinate anche quest'anno da Assoportori nella collettiva *Cruise Italy*, un brand che ha riscosso numerosi apprezzamenti da parte dei principali attori del mercato.

Nel 2017, attraverso i porti pugliesi del versante adriatico, transiteranno oltre 500 mila passeggeri per un totale di 185 toccate, in crescita rispetto al 2016, operate dalle principali compagnie del settore tra cui Costa Crociere, MSC, Aida Cruises, Seven Seas, Renaissance Cruises, Viking Ocean Cruises, Crystal Cruises, Voyages to Antiquity, Sea Cloud Cruises e Cunard.

Da segnalare gli 11 scali nel Porto di Monopoli della Artemis, della Grand Circle Cruiseline, che effettuerà anche una sosta notturna consentendo ai propri ospiti di sperimentare la *nighlife* della costa Pugliese, la novità della Costa Neoclassica che avrà Bari come unico *home-port* del sud Italia per un nuovo itinerario che porterà a toccare più scali della Grecia ed il ritorno nel Porto di Brindisi delle navi MSC con la previsione di 29 toccate.

I dati confermano la rilevanza del traffico crocieristico per i porti dell'Adriatico meridionale e per i territori di riferimento e rappresentano la base per continuare a lavorare in sinergia anche per gli anni a venire a partire dalla stagione 2018 che si prospetta già ricca di interessanti novità alla luce del grande interesse manifestato verso i porti pugliesi da alcuni operatori presenti alla manifestazione”.

In transito dal porto di Gioia Tauro

## Traffico di rifiuti o una "bufala"? L' intrigo dei container scomparsi

*Smentite dall' Albania ma c' è un' interrogazione parlamentare*

Domenico Latino GIOIA TAURO Il porto di Gioia trascinato in una gigantesca "bufala"? Così fosse, avrebbe del clamoroso la recente interrogazione parlamentare presentata giovedì dal deputato grillino Riccardo Nuti per chiedere al Governo di far luce su un presunto traffico di rifiuti dalle proporzioni spaventose che vedrebbe coinvolto il nostro Paese, l' Albania e la Macedonia per un totale di 28.600 tonnellate di "monnezza", anche pericolosa (rifiuti urbani e industriali provenienti da Napoli, Bari e Imperia), che ora nessuno sa che fine abbia fatto.

«Regolarmente imbarcati a Gioia Tauro - scrive Nuti - diretti alla discarica di Drisla (Skopje), Macedonia e scaricati al porto di Durazzo, Albania, senza tuttavia aver mai raggiunto destinazione e aver mai varcato il confine albanese-macedone».

L' iniziativa prende spunto da una recente inchiesta giornalistica di un sito web (30 mila visualizzazioni in 48 ore), ripresa da diverse testate nazionali e approdata nei Balcani, secondo cui nel corso del 2016 ben 1.300 container con 22 tonnellate di spazzatura ciascuno si sarebbero "persi" tra il porto di Bari, da dove sono usciti, e la Macedonia, dove non sono mai arrivati.

Uno scoop che è stato però bollato come fake news, ossia un falso. Soprattutto oltre Adriatico: per il giornalista Carlo Bollino, ex Gazzetta del Mezzogiorno ora alla guida di una tv albanese, siamo di fronte a «una bugia che da dieci giorni fa il ping pong impazzito tra due Paesi in assenza di qualunque documento e di prova: investigazioni condotte contattando le istituzioni albanesi e italiane - scrive - dimostrano al di fuori di ogni ragionevole dubbio che questa storia è semplicemente inventata».

L' articolo riferisce di una conferenza stampa a margine dell' incontro svoltosi a Tirana tra Adriatik Llalla, procuratore generale della Repubblica di Albania, e il procuratore nazionale antimafia Franco Roberti sul contrasto ai traffici di droga e armi e di una domanda "impertinente": «Procuratore, migliaia di container provenienti dal porto calabrese di Gioia Tauro e diretti in Macedonia sono sbarcati a Durazzo e scomparsi lungo il tragitto... sembra contenessero rifiuti urbani e industriali.

L' Albania è diventata la nuova pattumiera d' Europa?», ha incalzato un cronista.

## - segue

---

L'alto magistrato avrebbe però fatto spallucce per rispetto del segreto istruttorio. «È vero - si sostiene nel pezzo - Italia e Albania indagano sui "rifiuti scomparsi" sulla rotta dei Balcani. Documenti in nostro possesso testimoniano che i containers ufficialmente destinati alla discarica macedone non hanno varcato la frontiera. Al porto di Durazzo sono certamente sbarcati. Scaricati dalle navi mercantili delle grandi compagnie armatrici e imbarcati in Calabria, a Gioia Tauro. Lo confermano i numeri delle **Autorità portuali**. Nel 2016, le compagnie di shipping internazionali hanno consegnato 24.816 containers provenienti da tutto il mondo e in transito dal porto di Gioia; di questi, 2.604 erano indirizzati in Macedonia ma alla frontiera con l'Albania ne sono passati solo 1.140. La lista dei transiti parla chiaro». Dunque, dove sono finiti?

Intanto l'ambasciatore albanese in Italia, Anila Bitri, ha inviato richiesta di rettifica al sito precisando che non esiste nessuna indagine sulla possibilità d'ingresso illegale dei containers con i rifiuti. Inoltre, si precisa che durante la riunione con il procuratore Roberti «non si è discusso di tale questione». Davvero uno strano caso...

# La Sicilia

---

## «Porti, regia unica in Sicilia orientale»

CATANIA. Il problema dell'accorpamento delle Autorità portuali è un quiz inestricabile in Sicilia, perché Catania e Augusta sono in competizione, Messina-Milazzo non vogliono andare con Gioia Tauro, insomma un guazzabuglio che il ministro Graziano Delrio sta cercando faticosamente di risolvere, cominciando con la nomina di Annunziata che finora ha gestito il porto di Salerno e che arriva in Sicilia (dopo l'avvenuto sì di Crocetta) preceduto da ampia stima. Sullo spinoso argomento propone una soluzione interessante l'imprenditore messinese Vincenzo Franza, amministratore delegato di Caronte&Tourist S.p.A e che insieme al fratello Pietro guida uno dei più forti Gruppi siciliani. «È un tema che coinvolge l'intera Sicilia orientale e provo a offrire il mio modesto contributo al dibattito in corso a Messina, Catania e Augusta in tema di Autorità portuali. Che la riforma dei porti del ministro Delrio abbia creato dei malumori, è cosa nota. Sono tuttavia certo che i maggiori problemi sono sorti in Sicilia Orientale. Forse perché qui, più che altrove, la logica, il buonsenso e l'esperienza appaiono piegate a poco comprensibili ragioni, forse - ma il dubbio è forte - politiche. Basta leggere della continua polemica tra Catania e Augusta per l'allocazione della sede dell'Autorità di sistema, mentre anche a Messina il dibattito è ancora aperto ».

**Ha senso l'integrazione di Messina e Milazzo con i porti della Calabria? Esiste una visione strategica che certifichi i benefici di questa unione? Che prospettive ci sono?**

«Se Augusta è il Porto "core" (per intenderci, quello che secondo i piani di sviluppo comunitario è destinato a diventare lo snodo dei principali traffici merci europei), perché mai la sede dell'Autorità sarà Catania? Che senso ha l'accorpamento Catania -Augusta senza ricomprendere i porti di Messina, da cui transitano ancora oggi gran parte delle merci provenienti e dirette alle due province? A Messina si discute da anni sui reali problemi della mobilità tra le due sponde dello Stretto e, per ragioni a me incomprensibili, l'accorpamento in un'unica Autorità di Messina e Gioia Tauro viene da alcuni presentata, quasi come giustificazione di un accorpamento altrimenti innaturale, come la soluzione taumaturgica proprio di questo problema. Sui presunti vantaggi dell'integrazione del Porto di Messina con Gioia Tauro - piuttosto che quella, che ritengo assai più logica, con Catania e Augusta - si sono espressi "politici" e sedicenti "esperti", traguardando mirabili e futuribili obiettivi (tirando in ballo perfino il raddoppio del Canale di Suez!); ma non c'è stato nemmeno un commento favorevole da parte di chi veramente lavora ed opera in questi porti o degli esperti del settore. L'integrazione viene spacciata

## - segue

---

quale soluzione per i problemi della mobilità nello Stretto (per intenderci, il movimento di pedoni e auto che devono andare da Messina e Reggio, città tra le quali c'è un forte pendolarismo, e viceversa), dimenticando che non rientra tra i compiti fissati dalla legge per le **Autorità Portuali** governare la mobilità pedonale e veicolare tra diversi Porti».

### **Ma allora chi governa la mobilità pedonale e veicolare?**

«Dove esistono problemi di mobilità interurbana (e non di trasporto merci), la soluzione naturale è la creazione di una Agenzia della Mobilità (ce ne sono diverse, ad esempio in Piemonte e in Emilia). L'agenzia della Mobilità è un Ente pubblico, da istituire con decreto ministeriale (trattandosi di mobilità interregionale), cui parteciperebbero tutti i players della mobilità locale (i Comuni, le aziende di trasporto locale, le ferrovie, le società di traghettamento veloce e lento). Questa Azienda dovrebbe ricevere, e gestire, i finanziamenti destinati alla continuità territoriale nella zona, dettando le regole per il coordinamento tra i diversi mezzi di trasporto. Una realtà più completa e istituzionale di quanto proposto in questi giorni dai soli Comuni di Messina e Reggio Calabria. Tenuto conto che a oggi l'orario dei treni non è sincronizzato con quello della **navi**, che non esiste un biglietto unico per chi prende mezzi pubblici in Calabria e deve traghettare per poi prendere di nuovo mezzi pubblici **siciliani**, e che il ministero dei Trasporti approva ed emette il bando pubblico per appaltare le corse dei mezzi veloci (come se le linee degli autobus cittadini venissero determinate da Roma...), l'Agenzia della Mobilità sarebbe un bel passo avanti».

Insomma, è un bel pasticcio! «La realtà dei trasporti delle merci **siciliane** è infatti ben diversa. Augusta, Catania e Messina sono i porti da cui entrano ed escono la stragrande maggioranza delle merci della **Sicilia Orientale**, e già oggi (anche senza una **Autorità Portuale** unica che li coordini) svolgono funzioni complementari e ben distinte. Porto di Augusta: vocato, per spazi e dimensioni, alla gestione di grandi flussi di merci in container o alla rinfusa, e vicino ai grandi poli industriali e ai petrolchimici **siciliani**. Porto di Catania: già oggi leader del cabotaggio e trasporto merci con semirimorchi (e solo in minoranza con camion guidati) e destinazione di significativi flussi di container, essendo interfaccia naturale della zona industriale etnea. Messina: porta della **Sicilia** per gli automezzi commerciali guidati (che ancora oggi trasportano la maggioranza delle merci in entrata/uscita), che alternativamente traghettano sullo Stretto o imbarcano sulle Autostrade del Mare. E poi Milazzo, **porto** sul Mar Tirreno e interfaccia della retrostante zona industriale e della raffineria, nonché hub per i collegamenti con le isole Eolie».

Insomma, tre distretti **portuali** già operanti in una naturale sinergia.

«Sì, ma frantumata dalla scelta incomprensibile di legare Messina alla Calabria, il cui unico **porto** rilevante è Gioia Tauro (gli altri sono piccoli porti locali che nulla hanno a che vedere con le merci della nostra terra). Gioia Tauro, per chi non ne ricordasse la storia, è nato come **porto** del terzo polo siderurgico nazionale (mai realizzato) ed è oggetto di concessione cinquantennale ad una società privata (proprio così: in gran parte è in concessione pluridecennale ad un unico soggetto privato) per trasformarlo in **porto** di transhipment (ovvero un **porto** in cui **navi** grandissime, che portano migliaia di containers tra i diversi continenti, li scaricano in modo che essi vengano poi ricaricati su **navi** più piccole e portati a destino nel Mediterraneo). Oggi questo modello non funziona più, in quanto i grandi operatori hanno scelto ognuno un **porto** "dedicato", con la conseguente grave crisi di Gioia Tauro, che rischia addirittura la chiusura senza l'arrivo di un "Cavaliere Bianco».

### **Ma che c'entra tutto questo con le merci **siciliane**?**

«Niente. La soluzione? Semplice: lasciare i Porti calabresi al loro naturale sviluppo (transhipment o altro), creare l'Azienda per la Mobilità nello Stretto di Messina, finalizzata a garantire la conurbazione tra le due sponde, nonché fungere da valido ausilio all'**Autorità Portuale** per la pianificazione territoriale, tornare all'**Autorità Portuale** della **Sicilia Orientale** (tutta), unendo le **Autorità Portuali** di Messina e

## -segue

---

Milazzo, Catania e Augusta. Un unico territorio, un unico flusso di merci, un' unica gestione delle merci, dal Canale di Sicilia al Tirreno meridionale (Milazzo).

E la sede? «Semplice: due anni in ognuna delle Città (due Comuni Metropolitan e un Porto "Core", ognuno già dotato di idonea sede). Una sede mobile dunque (agevole da realizzare, in quanto il periodico spostamento riguarderebbe il Presidente , il Segretario generale, e il luogo dove si riunisce il comitato di gestione), non per assecondare uno sciocco campanilismo, bensì col solo scopo di valorizzare periodicamente le diverse peculiarità dei diversi porti, tutti aventi uguale dignità, evitando che l' aver fissato una sede comporti il formarsi di un centro d' interesse principale».

### Accorpamento, arriva dal Ministro la procedura di revoca del decreto

CATANIA - "Avvio del procedimento di revoca del decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 25 settembre 2015". Con questo oggetto il Mise ha comunicato alle tre Camere di Commercio di Catania, Siracusa e Ragusa e ai due uffici regionali, presidenza e assessorato alle Attività Produttive, di voler avviare la procedura di revoca in autotutela del decreto di accorpamento "tenuto conto delle criticità che hanno generato una situazione di rilevante conflittualità e di grave incertezza che stanno caratterizzando - si legge nella nota inviata dal ministero - il processo di accorpamento, ma soprattutto della volontà espressa dalla Regione Sicilia di voler rivalutare complessivamente il processo in atto". Tutto ciò a seguito delle numerose istanze presentate al "presidente Crocetta dal territorio di Siracusa e alle quali il presidente della Regione intende dare seguito". "Alla luce di quanto esposto questo Ministero intende avviare in autotutela il procedimento di revoca del decreto" del 2015. Nella stessa nota si designano i responsabili dei procedimenti e si danno 10 giorni, "ai portatori di interessi pubblici o privati cui possa derivare un pregiudizio dall'attuazione del provvedimento, per presentare memorie, documenti e osservazioni". La data è quella del 15 marzo il protocollo del Mise è il 96459. Con questo atto la Super Camera del Sud Est subisce un ulteriore stop per dare seguito a volontà politiche che nulla avrebbero a che spartire con questo accorpamento che è nato il 21 febbraio 2015 con le delibere firmate dalle tre Camere di Commercio di Catania, Siracusa e Ragusa. Le uniche deputate a iniziare questo processo. E di strano non c'è solo questo visto che il ministero sta decidendo di revocare in autotutela a fronte di conflittualità, incertezze e segnalazioni alla magistratura che, al momento, non sono supportate da certezze o da sentenze anche solo in primo grado di giudizio. Ma cos'è che sta succedendo? Per capirlo dobbiamo fare un piccolo passo indietro e tornare allo scorso 30 dicembre, giorno in cui il governatore firmò il buon esito della procedura di accorpamento delle tre Camere e delegò all'assessore regionale Mariella Lo Bello la convocazione del nuovo Consiglio Camerale. L'assessore onorò la delega e convocò il Consiglio per il 14 febbraio. Convocazione che lo stesso assessore (valeva ancora la stessa delega?) fece slittare al 28 febbraio. Nel frattempo Crocetta aveva scritto al ministro Calenda per informarlo di voler revocare il decreto di accorpamento del Sud Est e che, nelle more sarebbe stato, in ogni caso conveniente, non muoversi e attendere un incontro per decidere il da farsi.

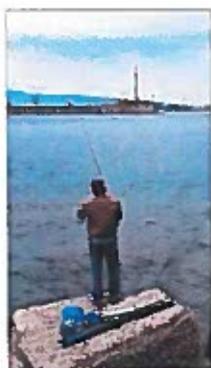
## - segue

---

Era da poco scoppiato il caso sull' **autorità portuale "scippata"** ad Augusta a favore di Catania e uno degli assessori, proprio Bruno Marziano di Siracusa, aveva promesso le proprie dimissioni da assessore davanti a questa, ennesima, mancanza di tutela del territorio di Siracusa. Così anche se la procedura di accorpamento è corretta, lo ha scritto la stessa Lo Bello nella lunga lettera inviata al ministero a fine febbraio, a qualcosa bisogna rinunciare... magari all' accorpamento del Sud Est? Il ministro accetta e propone di discuterne in conferenza stato-regioni, c' è un però: questa conferenza non è un posto per discutere come se fossimo seduti al bar. Le discussioni si fanno su proposte serie, atti concreti. Il ministro ha fatto il decreto di accorpamento del 2015. Quindi il ministro è l' unico che può revocarlo o pensare di revocarlo. E questo fa, in autotutela, senza aver chiesto alle tre Camere di Commercio un proprio atto. Dà, però, ai soggetti che dovessero ritenersi lesi da questa decisione, la possibilità di presentare pareri o commenti contrari. Adesso si può andare in conferenza stato-regioni e l' appuntamento viene fissato a "trenta giorni dalla data di avvio" precisa la nota del ministro. Tra i soggetti potrebbe esserci la cordata di Confcommercio, quella uscita vincente da questa procedura e che qualcuno vorrebbe facesse fuoco e fiamme. "Lo dico con chiarezza - precisa Riccardo Galimberti presidente di Confcommercio Catania - la forza dei concetti e dei principi non sta nei toni o negli annunci ma nel rispetto delle procedure. Noi siamo sempre per la legalità e invece assistiamo a un fenomeno, direi borderline della politica. Insomma, Crocetta chiede al ministro di incontrarlo ma non lo incontra. Il ministro dice di voler portare la questione in conferenza stato-regioni, passa un mese ma questo non succede. Adesso il ministro dice di voler procedere in autotutela ma, contemporaneamente, dà alle controparti dieci giorni di tempo per le controdeduzioni. Controdeduzioni che noi faremo, sia chiaro, - ribadisce Galimberti - ferme restando le criticità già espresse sulla questione di Siracusa. Per quanto riguarda il territorio di Catania, a parte la legalità della procedura, finora asseverata dallo stesso assessorato regionale e dallo stesso ministro, mi chiedo come si possa andare contro la volontà delle parti. Detto ciò stiamo aspettando, dal commissario Rizzo, la convocazione che abbiamo sollecitato con urgenza". Rammaricato, soprattutto per il tempo perso, è Gaetano Mancini presidente di Confcooperative Sicilia: " Se il ministero fosse entrato nel merito delle questioni quando le abbiamo sollevate probabilmente adesso avremmo una Camera di Commercio nel pieno dei suoi poteri e nel rispetto delle sue rappresentanze. E questo sarebbe un vantaggio per tutti". Intanto, mentre Catania attende la convocazione da parte del commissario della Camera di Commercio, quella di Ragusa ha già convocato il proprio consiglio per il prossimo 23 marzo. Sul piatto rimangono comunque e ancora adesso i limiti imposti per gli accorpamenti delle CCIAA e confermati dalla legge Madia : un minimo di 75.000 imprese, i vincoli del bilancio, il confine territoriale e un numero massimo di Camere in Italia che non dovrà superare il numero di 60. UnionCamere dovrà (o potrà?) ricordare questi aspetti quando, finalmente, le scadenze imposte dalla Madia daranno a lei lo scettro di decidere le unioni delle Camere che non saranno costituite entro maggio 2017?

## Porti: Messina promuove itinerario con altre isole Med

Nel 2017 si registrerà una crescita del 5% di crocieristi



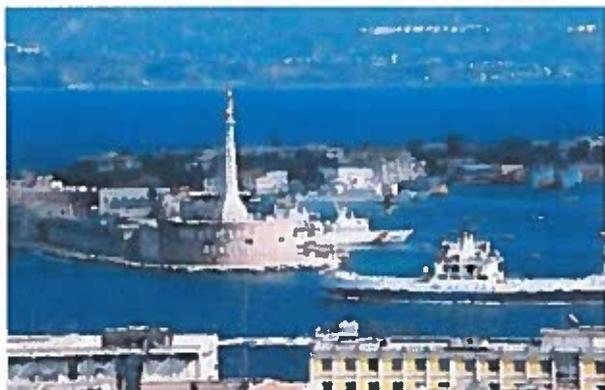
L'autorità portuale di Messina ha sottoscritto un protocollo d'intesa con alcuni porti delle isole del Mediterraneo occidentale per la promozione congiunta con le compagnie crocieristiche di un itinerario che metta insieme realtà accomunate da radici storiche e culturali, tradizioni, enogastronomia. Nello stand "Cruise Italy, one country many destinations", organizzato da Assoport per i 30 porti italiani, le tre autorità portuali di Messina-Milazzo, Catania e Palermo hanno congiuntamente promosso il sistema portuale siciliano al Sea-trade Cruise Globale di Fort Lauderdale. "I porti di competenza delle tre AP - dice l'Autorità portuale di Messina - hanno ancora una volta riscosso grande successo per la vasta offerta turistico, culturale, enogastronomica, naturalistica dell'isola, sicuramente fra le più diversificate al mondo".

Messina avrà numeri importanti anche nell'anno in corso. "Il 2017 vedrà i porti siciliani confermare il milione di passeggeri, condotti nell'isola da una trentina di compagnie internazionali - prosegue l'Authority - e in particolare Messina registrerà una crescita del 5% di crocieristi, dato importante perché in controtendenza rispetto al calo del 9,68% previsto nei porti italiani (dato Cemar Agency Network 2017)".

# Il Nautilus

---

## Porto di Messina: promosso itinerario con altre isole Med



**MESSINA** – L'autorità portuale di Messina ha sottoscritto un protocollo d'intesa con alcuni porti delle isole del Mediterraneo occidentale per la promozione congiunta con le compagnie crocieristiche di un itinerario che metta insieme realtà accomunate da radici storiche e culturali, tradizioni, enogastronomia.

Nello stand "Cruise Italy, one country many destinations", organizzato da Assoport per i 30 porti italiani, le tre autorità portuali di Messina-Milazzo, Catania e Palermo hanno congiuntamente promosso il sistema portuale siciliano al Seatrade Cruise Globale di Fort Lauderdale. "I porti di competenza delle tre AP – dice l'Autorità portuale di Messina – hanno ancora una volta riscosso grande successo per la vasta offerta turistico, culturale, enogastronomica, naturalistica dell'isola, sicuramente fra le più diversificate al mondo".

Messina avrà numeri importanti anche nell'anno in corso. "Il 2017 vedrà i porti siciliani confermare il milione di passeggeri, condotti nell'isola da una trentina di compagnie internazionali – prosegue l'Authority – e in particolare Messina registrerà una crescita del 5% di crocieristi, dato importante perché in controtendenza rispetto al calo del 9,68% previsto nei porti italiani (dato Cemar Agency Network 2017)".

MALUMORI ANCHE NELLA MAGGIORANZA. Un' area del centro storico dovrebbe essere destinata ad accogliere tir carichi di merce e i passeggeri. Il progetto fu bocciato dieci anni fa

## Milazzo, si accende lo scontro sull' **interporto**

*L' opposizione ostacola con forza l' amministrazione e sostiene che l' opera è inopportuna in quanto metterebbe in crisi la viabilità*

Il progetto prevede che all' interno di quest' area vengano posizionati pure dei terminal destinati ai turisti diretti alle Eolie che verrebbero successivamente trasferiti al porto con dei servizi di bus.

Angelo Laquidara OOO Grande preoccupazione in città per la paventata progettazione di un centro Hub da parte del gruppo Euroilink per trasformare il centro commerciale dell' area ex Montecatini in piattaforma logistica. In pratica, una sorta di **interporto** "allargato" che riceva tutto ciò che riguarda il trasporto delle merci movimentate dai tir, sonoramente bocciato anni addietro dai sindaci passati. Già, da alcuni giorni si parlava di questa possibile invasione di mezzi pesanti in città e, ieri è arrivata la conferma con l' uscita di un protocollo d' intesa predisposto dal Gruppo Franza, dal Centro Mercantile Milazzo (sempre riconducibile tramite Euroilink al Gruppo Franza), da **Autorità Portuale** di Messina e dal comune mamertino.

Un area di stoccaggio per autoarticolati provenienti dalla Calabria e da altri porti del Mediterraneo o provenienti da tutta la Sicilia destinati in altri porti comunitari. Insomma un' **invasione di mezzi pesanti** che transiterebbero principalmente dal Cianfro, il quartiere più popolato della città, con tutte le conseguenze che ne derivano. Non solo; all' interno di quest' area verrebbero posizionati pure dei terminal destinati ai turisti diretti alle Eolie che verrebbero successivamente trasferiti al porto con dei servizi di bus.

Il protocollo d' intesa è stato sottoposto dal sindaco alla sua maggioranza consiliare e, a quanto pare, non ha avuto un buon successo, tant' è che il primo cittadino lo porterà a conoscenza nei prossimi giorni alle forze politiche cittadine per un dibattito aperto e per capire come muoversi. Intanto ieri stesso, sulla vicenda è intervenuto l' ex sindaco Nino Nastasi, vicino all' amministrazione Formica, il quale non sembra molto d' accorso su questa ipotesi. "Il protocollo d' intesa proposto dal gruppo Genovese-Franza, all' **Autorità Portuale** ed al comune di Milazzo, - scrive Nastasi - disvela completamente una strategia che contrastammo vittoriosamente al suo primo manifestarsi nel 2003, con il blocco della rotta commerciale Gioia Tauro -Milazzo. Dopo, con l' avallo di amministrazioni compiacenti, fu proposto un

## - segue

---

piccolo centro commerciale ed un mega parcheggio nell' area ex Montecatini: il primo nucleo dell' intero progetto di "...un Hub di servizi inter portuali che consentirebbe di poter far transitare la quasi totalità dei turisti che si imbarcano e sbarcano per le isole Eolie da Milazzo...e sul versante merci, si potrebbe realizzare un sistema di servizi di intermodalità..." come recita la relazione all' ipotesi presentata a comune ed **Autorità Portuale**". Secondo l' ex primo cittadino mamertino "il vero disegno del Gruppo è abbastanza chiaro: drenare tutto il movimento di merci, passeggeri e mezzi, attuale e potenziale, che ruota attorno al porto, per gestirlo nell' ambito di strutture e servizi di loro esclusiva proprietà. Una vera e propria sottrazione di risorse generate da un motore - il porto - la cui proprietà è ancora pubblica. Ignoro quali affidamenti il Gruppo pensa di avere acquisito. Probabilmente non sanno che a Milazzo c' è una nuova amministrazione con una nuova maggioranza consiliare, ben diverse dalle precedenti, che certamente si opporranno a questo scippo di risorse e di prospettive per la nostra Città, Oltre che alla devastazione del territorio che il proposto insediamento, con le sue molteplici relazioni verso mare e verso l' entroterra, comporta". A conclusione, Nino Nastasi "va duro" sull' **Autorità portuale** messinese, corresponsabile a suo dire di questo scellerato progetto. "Finalmente tutti abbiamo compreso - scrive l' ex sindaco perché l' **Autorità Portuale**, pur avendone l' obbligo e le risorse, non ha voluto realizzare la stazione marittima nei Molini Lo Presti: avevano ben altro per la testa". (\*ALA\*)

Termini Imerese

## La sfida di Giunta: rilanciamo l' area del porto

OOO «Il mio progetto politico è legato ad un' idea di città nuova, che utilizzi in pieno le proprie risorse marittime, rilanciando la centralità dell' area portuale: un cantiere aperto a tutti coloro che vorranno farne parte»: con queste parole, dopo mesi di consultazioni e di confronto con il mondo delle associazioni e le forze politiche moderate, Francesco Giunta rompe il silenzio e annuncia la candidatura a sindaco di Termini Imerese. Una «sfida» la definisce, all' insegna della volontà di concentrare le forze civiche e dare voce all' area moderata, ad oggi frammentata. La decisione è maturata negli ultimi sei mesi: da settembre, infatti, si è costituito il gruppo «Francesco Giunta 2017», formazione che i promotori definiscono «assolutamente trasversale, i cui componenti saranno accomunati dall' interesse per la buona amministrazione e il rilancio della città, in chiave economica e culturale».

«Partiremo dalle piccole cose - preci sa Giunta - senza illudere l' elettorato, che giustamente reclama, in prima battuta, la risoluzione dei problemi legati alla quotidianità. Il territorio è in forte sofferenza, la necessità prioritaria è quella di accendere i riflettori sulle nostre potenzialità». Giunta, 47 anni, avvocato, di orientamento cattolico e moderato, si è sempre dichiarato un sostenitore della politica non urlata, fatta di dialogo e confronto, lontana dagli estremismi e volta alla «riappacificazione sociale». (\*FGI\*)

## Migranti, un hotspot a Palermo: sorgerà nel terreno confiscato ai Graviano

*L'area è in viale Regione siciliana a monte dello svincolo di via Oreto e da anni è stata affidata al Comune*

Un hotspot per ospitare fino a 500 migranti aprirà entro giugno a Palermo. In viale Regione siciliana in un'area a monte dello svincolo di via Oreto la prefettura di Palermo ha individuato un terreno confiscato alla famiglia mafiosa dei Graviano dove verrà realizzato il centro di accoglienza per i profughi che sbarcano al porto di Palermo. Si tratta di 2.800 metri quadrati di terreno non edificato dove il ministero dell'Interno, attraverso la protezione civile, realizzerà alcuni prefabbricati per ospitare sia i migranti adulti che i minori stranieri non accompagnati in attesa di essere smistati ai centri di seconda accoglienza. Il terreno confiscato ai Graviano è stato affidato da anni al Comune di Palermo. La scelta del posto è stata fatta dalla prefettura in accordo con l'amministrazione. Nelle scorse settimane sono stati fatti tutti i sopralluoghi per verificare che il terreno sia adatto ad ospitare l'hotspot. Verifiche che hanno dato esito positivo. Una parte della struttura verrà destinata alla prima accoglienza dei minori stranieri non accompagnati. L'annuncio della realizzazione dell'hotspot "leggero" a Palermo è arrivato ieri in commissione Migranti a Montecitorio dove la prefetta Gerarda Pantalone, il capo del Dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione del ministero dell'Interno, ha riferito sui nuovi centri previsti nel Sud Italia. «Tramonta l'ipotesi di creare un hotspot a Mineo - ha detto - attualmente il centro per richiedenti asilo più grande d'Europa, mentre si stanno svolgendo lavori per aprirne altri due entro giugno nella caserma Gasparro di Messina ed in un'area messa a disposizione dall'Agenzia per i beni confiscati alle mafie a Palermo». «Su Mineo - ha aggiunto Pantalone - l'intenzione è quella di alleggerire il centro, che è passato da una punta di 3.800 ospiti a dicembre agli attuali 3.200».

# Palermo Mania

---

CRONACA E POLITICA

## Palermo, migranti: un bene confiscato diventerà un centro accoglienza

*Uno hotspot per ospitare fino 500 migranti aprirà entro giugno a Palermo. In viale Regione siciliana in un' area a monte dello svincolo di via Oreto la prefettura di Palermo ha individuato un terreno confiscato alla famiglia mafiosa dei Graviano...*

**PALERMO.** Uno hotspot per ospitare fino 500 migranti aprirà entro giugno a Palermo . In viale Regione siciliana in un' area a monte dello svincolo di via Oreto la prefettura di Palermo ha individuato un terreno confiscato alla famiglia mafiosa dei Graviano dove verrà realizzato il centro di accoglienza per i profughi che sbarcano al porto di Palermo. Si tratta di 2.800 metri quadrati di terreno non edificato dove il ministero dell' Interno, attraverso la protezione civile, realizzerà alcuni prefabbricati per ospitare sia i migranti adulti che i minori stranieri non accompagnati in attesa di essere smistati ai centri di seconda accoglienza. Il terreno confiscato ai Graviano è stato affidato da anni al Comune di Palermo .

MARCO GULLÀ

Presenza di posizione dell' ex sindaco di Lipari Giacomantonio

## **Ticket di sbarco** nelle isole Non si placano le polemiche

*Dopo il via libera all' aumento arrivato nel contesto del Milleproroghe*

Salvatore Sarpi Lipari Non si placano le polemiche e le prese di posizione sul **ticket di sbarco** nelle isole del Comune di Lipari, dopo il via libera al suo aumento arrivato nel contesto del Milleproroghe. L' ultima, in ordine di tempo, arriva dall' ex sindaco di Lipari, Michele Giacomantonio. «Ci sono - ha scritto in una lettera aperta inviata al sindaco Marco Giorgianni - alcuni elementi nel regolamento del **ticket** sui mezzi di trasporto che mi inquietano fortemente e mi spingono a pensare che la sensibilità dei nostri amministratori sia in forte declino. Premetto subito che sono favorevole al **ticket** per il turismo e per i turisti purché servano a finanziare il decoro e i servizi. Le cose belle si pagano ed è giusto che l' onere per la loro manutenzione non cada interamente sui residenti».

Ed è a questo punto della lettera che l' esponente del Pd di Lipari pone l' accento su quella - che a suo avviso - è una grave discriminazione. «Ma che c' entrano con l' obbligo di pagare il **ticket** - scrive Giacomantonio - i parenti dei liparesi che abitano in Sicilia, provincia di Messina o addirittura sulla costa tirrenica ed erano abituati a venire il sabato e la domenica a trovare genitori, nonni e parenti?»

Perché punirli? Perché cercare di tagliare i legami che legano le generazioni? Non mi dica che si è pensato ad alcune esenzioni. Quali? I figli di eoliani che abitano a Milazzo? E perché Milazzo sì, e Messina, Falcone, Olivarella, Barcellona, Torregrotta, Spadafora no?

«Mi si risponde che si è tenuto conto dei figli di eoliani nati a Lipari. Ma ormai chi nasce più a Lipari? E perché punire chi, in passato, per il parto ha dovuto andare a Messina, Palermo, Roma? Si dice che si è tenuto conto di chi è proprietario d' immobile. E allora mio nipote per venire a trovare sua madre con i figli senza spendere un patrimonio deve aspettare che la madre muoia ed erediti la casa?».

**SALVATORE SARPI**

## Pesca: dragaggio porto canale Mazara, chiesto inizio lavori

Ultimatum lanciato dagli operatori del settore



(TRAPANI), 17 MAR - "Se entro una settimana non verrà avviata la mancata navigabilità del porto canale del Transmazaro, dove non vengono effettuati lavori di dragaggio da circa 40 anni, il Coordinamento territoriale filiera ittica di Mazara del Vallo, con il Comitato Pro pulizia porto canale, promuoverà iniziative per riaffermare, legge in una nota "la dignità di armatori, pescatori e operatori marittimi e portuali che subiscono da anni una insopportabile ingiustizia: la privazione della fonte principale di vita per loro e le loro famiglie, cioè l'uso del porto di Mazara, che ha contribuito al prosciugamento economico e sociale dell'intera città". La decisione è stata assunta al termine di una riunione svolta oggi e durante la quale è stata redatta una nota inviata al Ministero dell'Ambiente, agli Assessorati regionali Territorio e ambiente e Agricoltura e pesca, alla Prefettura di Trapani, al commissario straordinario regionale per la mitigazione dissesto idrogeologico e al sindaco di Mazara del Vallo. Intanto, proprio oggi, un peschereccio è rimasto incagliato nelle acque del fiume Mazaro mentre tentava di raggiungere un cantiere navale.

## Dragaggio, la situazione è "in alto mare"

GIARDINI. Situazione "in alto mare" per quanto riguarda i lavori di completamento del progetto di dragaggio dell' area portuale di Schisò e del contestuale ripascimento dell' arenile della zona di Naxos e Tysandros. La possibilità di riprendere gli interventi per ultimare le opere effettuate tra maggio e giugno dello scorso anno rischia di essere ulteriormente compromessa.

Dopo aver offerto nella scorsa stagione turistica la possibilità a turisti e bagnanti di godere di una spiaggia ricca di sabbia, la data per la ripresa dei lavori per concludere il progetto originario sembra ancora incerta.

Dapprima la decisione di riprendere gli interventi a stagione balneare conclusa, e dunque a partire da novembre, poi il rinvio dovuto alle ripetute mareggiate che avrebbero vanificato i lavori svolti, prevedendo infine di riattivare i mezzi necessari al dragaggio in primavera. Ma ora che la stagione primaverile è ormai alle porte ecco che si registra un nuovo impedimento. Secondo le indicazioni della Capitaneria di porto, la ditta aggiudicatrice dell' appalto avrebbe dovuto portare a compimento la nuova fase di interventi entro la metà del mese di aprile, sia

perché la stagione balneare sta per ripartire ma soprattutto per il fatto che tra qualche settimana l' intera area portuale sarà soggetta a restrizioni e divieti in concomitanza con l' evento del G7 che si terrà a Taormina il 26 e 27 maggio. Tempi che molto probabilmente non potranno essere rispettati «poiché - come asserito dal direttore dei lavori, ingegnere Adolfo Veroux - in questo momento non vi sono a disposizione mezzi idonei per eseguire le operazioni di movimentazione della sabbia dato che il pontile da utilizzare si trova impegnato a Ve nezia e non se avrà disponibilità a breve».

A questo punto, si potrebbe optare per un ulteriore rinvio delle operazioni, subito dopo la conclusione del vertice mondiale, presumibilmente per la prima decade di giugno. Ma in questo caso, tutto dipende dalle indicazioni della Capitaneria di porto, trattandosi in un periodo in cui la stagione balneare è ormai avviata. Veroux è comunque ottimista e fiducioso e dice: «Speriamo di trovare un accordo con la Capitaneria di porto anche perché per i lavori da attuare potrebbero bastare appena una manciata di giorni, forse neanche una settimana, poiché si tratta di prelevare gli ultimi 4mila metri cubi di materiale sabbioso e distribuirlo nei tratti di costa già interessati dal deposito della sabbia lo scorso anno».

FRANCESCA GULLOTTA.

FRANCESCA GULLOTTA

CON LA PARTECIPAZIONE DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

## Protocollo a Trieste tra porto e scienza

Obiettivo lo sviluppo industriale dell'area portuale



**TRIESTE** - Si parte dalla certezza che ricerca e industria costituiscono fattori trainanti per la crescita e lo sviluppo di un territorio. Da qui il protocollo d'intesa tra AREA Science Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale firmato a Trieste, alla presenza della presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani.

I due enti vogliono così collaborare per realizzare un modello di sviluppo industriale innovativo basato sull'integrazione e la valorizzazione di asset già presenti sul territorio: dalla logistica portuale all'elevata concentrazione di enti di ricerca con personale altamente

qualificato. Trieste e tutto il Friuli Venezia Giulia, inoltre, hanno da sempre una vocazione internazionale, grazie alla posizione geografica e alla presenza di infrastrutture che ne fanno un nodo strategico per il trasporto di merci dall'Europa Centrale e Balcanica ai mercati orientali.

Con il protocollo, che ha una durata di tre anni, le due realtà istituiscono tavoli tecnici, occasioni di dialogo e confronto per individuare linee d'azione in grado di attrarre nuovi investimenti per un territorio sempre più competitivo e produttivo. Saranno individuate e sperimentate nuove metodologie per agevolare insediamenti industriali

ad alta tecnologia, con particolare attenzione all'innovazione nel settore manifatturiero, della logistica e dell'economia circolare. Si vuole, inoltre, privilegiare un'industria che non inquina, limiti il consumo di materie prime e minimizzi e riutilizzi gli scarti di produzione.

"L'accordo - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - va inquadrato strategicamente in due filoni fondamentali di sviluppo del porto di Trieste: l'integrazione con il mondo dell'innovazione e della ricerca e l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto nei punti franchi. AREA Science Park ci permette di approfondire in maniera completa le nostre potenzialità, creando soprattutto un legame solido e proficuo con il mondo globale delle imprese ad alto contenuto tecnologico che sono uno dei nostri obiettivi per l'insediamento in aree di punto franco. Tra Carso e mare nasce una collaborazione nuova e inedita con uno scambio di competenze importanti, utilizzando risorse di prim'ordine sempre esistenti sul territorio, ma che solo ora per la prima volta accettano sfide importanti, e soprattutto concrete".

"Attrahendo nuovi investimenti produttivi - dichiara Sergio Paoletti, presidente di AREA Science Park - s'innescerà un processo virtuoso in grado di generare ricadute su tutto l'ecosistema, dalla formazione al lavoro, dalla ricerca all'industria. L'accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale rappresenta, quindi, una sfida per l'intero Sistema della Scienza e dell'Innovazione del Friuli Venezia Giulia. Un'occasione unica per diventare una struttura in espansione che valorizzi le competenze presenti e, allo stesso tempo, si arricchisca di nuove".

## Al Propeller Livorno il presidente Corsini e l'ammiraglio Di Marco

LIVORNO - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale toscano ingegner Stefano Corsini - la cui nomina è stata formalizzata con il decreto di cui abbiamo già scritto nei giorni scorsi - sarà ospite del Propeller Club livornese lunedì 27 marzo alle 19 nella consueta riunione conviviale del sodalizio nei locali dello

(segue a pagina 4)

## Al Propeller Livorno

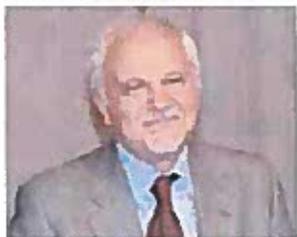
Yacht Club Livorno, sul forte della Rocca al porto mediceo.

L'incontro si propone di salutare il neo-presidente dell'Autorità e di presentargli il cluster portuale livornese. Nell'occasione sarà anche festeggiata la "greca" del neo contrammiraglio (Cp) Vincenzo Di Marco, comandante della Capitaneria di porto e direttore marittimo della Toscana, promosso con decorrenza dall'inizio dell'anno.

IL PRESIDENTE CORSINI ALLE PRESE CON LA NASCITA DELL'ADSP

## Livorno/Piombino, ruoli e dubbi

Ieri un lungo incontro con i piombinesi - I solleciti per il comitato di gestione



Stefano Corsini

LIVORNO - Avanti e indietro tra Livorno, Piombino e Roma, non si può dire che sia cosa da poco il nuovo impegno del presidente Stefano Corsini, quello di mettere insieme realtà portuali tanto

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

### Livorno/ Piombino

diversificate e abituate a operare singolarmente. In più c'è in ballo la ormai vevata *questio* dell'incarico di segretario generale, con tutte le ricadute - anche di beglie interne e di contestazioni in fil di diritto - che l'indubbio dinamismo di Massimo Provinciali sta provocando nelle due strutture.

Ieri il presidente Corsini, accompagnato com'è ormai prassi da Massimo Provinciali (e la cosa ha fatto storcere la bocca a parecchi piombinesi) è stato nella sede dell'Autorità di Piombino per più di mezza giornata. Incontro operativo, peraltro sollecitato "caldamente" da Claudio Capuano e dallo stesso ex commissario Luciano Guerrieri, per cercare di capire. Capire che cosa? Pare che abbiano suscitato risentimenti una nota giunta dalla segreteria generale di Livorno con in nuovo logo dell'Autorità di sistema portuale, non concordato, e con la richiesta di "stemperare" i fulizzi che, non concordati, sarebbero sembrati una prevaricazione di ruoli. Forse c'è una eccessiva sensibilità a parole e a ruoli non ancora ben concordati, forse c'è quel dubbio - non risolto sul piano ufficiale - sulla legittimità o meno degli incarichi conferiti in regimine commissariale, che secondo alcuni sarebbero decaduti con l'ufficializzazione della presidenza Corsini: tanto per esser chiari, sia a Livorno che a Piombino c'è chi s'interroga se il segretario gene-

rale di Livorno abbia o meno già competenza anche su Piombino, o addirittura operi in legittimità o dovrebbe essere immediatamente sostituito da un facente funzione dell'apparato, in attesa che Corsini e il comitato di gestione eventualmente lo reintegrino sulla base della legge di Riforma.

La costituzione del comitato di gestione rimane, oggi, al di là dei "mal di pancia" giustificati o meno dei due apparati portuali, il discrimine indispensabile per chiarire gli assetti della nuova AdSP affidata all'ingegner Corsini. E va riconosciuto al presidente di aver bruciato le tappe per la sua costituzione: ha già chiesto ai due sindaci di Livorno e Piombino e al presidente della Regione di nominare i loro delegati. Il quinto membro è di legge il comandante del porto, il neo-ammiraglio Vincenzo Di Marco, che oltretutto è anche ben addentro ai meccanismi e agli aspetti giuridici avendo fatto brillantemente il commissario di **Autorità portuale**. Per quello che se ne sa, sia il sindaco di Livorno sia quello di Piombino avrebbero già scelto chi inviare il comitato di gestione; e si tratta adesso di vedere in che tempi risponderanno. La veloce, anzi velocissima costituzione del suddetto comitato risolverebbe dubbi, preoccupazioni e timori di ricorsi sulla legittimità di atti che potrebbero investire anche il mondo degli operatori. Il che sarebbe un pessimo inizio per la tanto attesa riforma.

DOPO IL DISSEQUESTRO DEL "MEDITERRANEO" DI LIVORNO

## Bacini, riparte la gara

Già pronto il piano per rimuovere con i "carrelli" il relitto dell'Urania - Ma i tempi non saranno brevi

LIVORNO - Il bacino galleggiante "Mediterraneo" è stato dissequestrato. Dopo un anno e mezzo dal tragico incidente occorso alla nave oceanografica Urania, che costò la vita ad un operaio di 38 anni, la magistratura ha tolto i sigilli, comunicandolo ad Azimut/Benetti che dalla settimana scorsa ha ripreso possesso del bene.

"In questi 18 mesi non siamo mai rimasti fermi - ha detto Massimo Provinciali a nome dell' **Authority** - Nei prossimi giorni dovrebbero (segue in ultima pagina)



## Bacini, riparte la gara

maturare le condizioni per la rimozione del relitto della nave Urania, e potremo così cominciare a verificare i danni e a gestire le ricadute sui tempi di gara". La gara in questione, come noto, è per l'affidamento della gestione del comparto dei bacini. Bandita il 27 marzo del 2015, è sospesa dal giorno dell'incidente, verificatosi il 25 agosto dello stesso anno. Il 15 settembre 2016 il bacino Mediterraneo è stato rimesso in

galleggiamento grazie ai tecnici della Benetti e il 23 settembre 2016 il tribunale ha autorizzato l'apertura dei "passi d'uomo" per lo svuotamento delle casse di zavorra liquida ancora piene, al fine di portare la platea del bacino al livello della banchina, operazione anche questa già effettuata. Dopo l'effettuazione delle operazioni di pulizia e smaltimento rifiuti, dopo l'ingresso dei periti del tribunale e dell'assicurazione nel relitto dell'Urania, è finalmente arrivato il dissequestro.

Il prossimo passo sarà togliere il relitto dell'Urania. Sono state allo studio due soluzioni: tagliare

le sovrastrutture del relitto per toglierle con una gru (forse quella del pontone Italia dei Neri, in grado di sollevare fino a 1000 tonnellate) e poi rimuovere il resto dello scafo spostandolo a terra con gli speciali carrelli della Benetti, oppure - soluzione che probabilmente sarà scelta - "carrellare" tutto il relitto dell'Urania, e spostarlo a terra, per procedere subito alla riparazioni finali del Mediterraneo. Che potrebbe tornare in piena efficienza nell'inizio dell'estate, in tempo per il programmato varo di uno dei maxi-yachts in allestimento nei capannoni azzurri del grande cantiere. Spetta **all'Authority** pro-

**cedere** di sistema stabilire come procedere in collaborazione con il cantiere Benetti e con l'armatore del relitto dell'Urania. I tempi sono, come sempre, importanti. E peraltro sono già previsti incontri tra lo staff tecnico della Benetti e quello dell' **Authority portuale** per definire la Road Map dell'intervento. Nel frattempo riparte la gara per la gestione dei bacini, con la richiesta dei "piani industriali" da parte dei concorrenti, che sono la stessa Benetti con il Consorzio bacini e l'altro gruppo dei riparatori navali "antagonisti". Da quello che si è potuto capire, non ci sarà una assegnazione in tempi rapidissimi: probabilmente la gara finirà dopo l'estate.

## Forum portualità il programma e le tematiche

LIVORNO - Come già preannunciato su queste colonne, il prossimo 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Na-

zionale sulla Portualità e la Logistica, evento promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa. Gli inviti, curati da RAM e firmati dal suo presidente Antonio Cancian, stanno arrivando alle varie rappresentanze del cluster marittimo e portuale nazionale.

L'evento è strutturato in due diversi momenti. La mattina, vi sarà l'appuntamento pubblico sul tema "Portualità, trasporto marittimo e logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia" con gli interventi di Lucio Caracciolo (Lines), Olaf Merk (OECD), Enrico Grassi (Corte dei Conti Europea), Herald Ruijters (DG

Move) e le conclusioni del ministro Graziano Delrio. Nel pomeriggio, invece, il Gabinetto del Ministro e la Struttura Tecnica di Missione, intendono prevedere un momento di confronto sullo stato di attuazione del PNSPL, allargato a tutti gli interlocutori delle diverse pubbliche amministrazioni che hanno  
(segue in ultima pagina)

## Forum portualità

ruoli e funzioni decisive nel settore della portualità, ed ovviamente con il pieno coinvolgimento delle diver-

se associazioni di rappresentanza del cluster marittimo.

Questo secondo incontro sarà strutturato come un vero e proprio workshop, al quale si parteciperà su invito, ed incentrato sui provvedimenti adottati nell'ultimo anno in attuazione proprio del PNSPL.

Avremo quindi diversi discussant e diversi temi, tra gli altri: l'avvio della Piattaforma Logistica Nazionale, la nuova normativa su escavie dragaggi, le nuove regole di programmazione e pianificazione delle opere in ambito portuale, le nuove Linee Guida per la realizzo-

ne dei PRG di Sistema Portuale, i regolamenti attuativi di marebonus e ferrobonus, l'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale Unionale.

Il tutto si svolgerà dalle ore 15 alle ore 18, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia (Porto di Livorno).

CON IL PERFEZIONAMENTO DELL'ACQUISIZIONE DA PARTE DI ONORATO ARMATORI

## LTM, nuovi vertici e programmi

Giuseppe Savarese e Matteo Savelli al vertice della società - Piena collaborazione con Renzo Conti

LIVORNO - Come avevamo già annunciato, il gruppo Onorato Armatori ha acquisito LTM (Livorno Terminal Marittimo), società terminalistica della Darsena del porto di Livorno, specializzata nella gestione del traffico Ro-Ro e anche Ro-Ro-Pax delle autostrade del mare. L'operazione è avvenuta attraverso l'acquisizione da parte del gruppo Onorato della maggioranza della holding Agenar Spa e, di conseguenza, della sua controllata LTM. Nei giorni scorsi, nel corso della riunione dell'assemblea dei soci e del nuovo consiglio d'amministrazione, il comandante Giuseppe Savarese e Matteo Savelli sono stati nominati rispettivamente presidente e amministratore delegato della società.

"Attraverso l'acquisizione - dice una nota ufficiale - il gruppo Onorato Armatori gestirà un ter-

(segue in ultima pagina)



Giuseppe Savarese



Matteo Savelli

## LTM, nuovi vertici

terminal polifunzionale, a servizio del traffico cabotiero nazionale ed estero, per la ricezione, l'imbarco e lo sbarco, lo smistamento e la movimentazione delle merci con prevalenza del settore rotabile. Una conferma, dunque, dell'interesse che il Gruppo nutre per il porto di Livorno, crocevia fondamentale per il traffico merci e passeggeri delle Compagnie del Gruppo Onorato Armatori, che in questo modo potranno ulteriormente consolidare i collegamenti dello scalo toscano con i più importanti porti italiani, in particolare quelli della Sardegna e della Sicilia. Il porto di Livorno sta diventando sempre più rilevante e strategico per il gruppo Onorato Armatori - afferma Giuseppe Savarese, neo presidente di LTM, che tra le altre cariche ricopre anche quella di direttore generale di Moby, di cui è responsabile della gestione operativa della flotta. Questo scalo è fondamentale per il consolidamento e il potenziamento del nostro network, che sono certo proseguirà anche in futuro. Porterò avanti questo incarico con grande impegno e orgoglio, consapevole dell'importanza della carica che mi è stata conferita".

Sottolineata anche la piena collaborazione con Renzo Conti, oggi socio di minoranza in LTM e manager storico del terminal "con il quale il gruppo è felice di lavorare e grazie al quale sarà possibile proseguire per lo sviluppo del terminal".

# Intese e progetti commerciali Ora l'Algeria prova a ripartire

FEDERICA ZOJA

**P**er riprendere il cammino di crescita economica interrotto si bruscamente a seguito del crollo del prezzo del petrolio, Algeri gioca tutte le carte a disposizione sedendosi a più tavoli. Da un lato, infatti, l'Algeria ha appena ottenuto dall'Unione Europea un significativo sostegno alla diversificazione industriale: un pacchetto di misure da 40 milioni di euro è stato sottoscritto dalle parti in occasione del Consiglio di Associazione Ue Algeria. Dall'altro, però, è nel Vicino Oriente che il Paese nordafricano ha trovato nel primo trimestre dell'anno il partner più sollecito. Con otto accordi e svariati memorandum d'intesa siglati nei settori petrolchimico, salute, turismo e servizi, la 12esima sessione della Commissione mista algerino-saudita ha sancito un riavvicinamento fra le due capitali arabe. L'intesa di maggiore rilievo è quella firmata da Asmidal Manal, per parte algerina, e Itadiola, in casa saudita, con un investimento di 15 mi-

liardi di dollari: valorizzazione, sfruttamento, trasformazione, commercializzazione del fosfat rappresenta il cuore dell'alleanza fra i due Paesi, regolata da tre contratti di ampio respiro.

Poi, le società Ionic e Warq al-Sanwar hanno trovato un accordo nel settore dell'industria della carta, mentre

**Dopo il crollo del prezzo del petrolio il Paese cerca di rilanciarsi anche grazie a un accordo industriale con la Ue da 40 milioni di euro**

Iris Jc Industrie e al-Morjan nei servizi e nella messa a punto di piattaforme turistiche. Infine, l'equipaggiamento e la gestione di centri ospedalieri sarà frutto dell'intesa fra Azur medical e Ans. Detto questo, il volume complessivo dell'interscambio com-

merciale fra Algeria e Arabia Saudita è ancora contenuto: circa 800 milioni di dollari. Modesti anche gli investimenti diretti sauditi in Algeria: solo 2,5 miliardi di dollari. Tutta colpa della regola del 51/49, sottolinea Riyadh, desiderosa di aumentare l'impegno nel Mediterraneo: finché non ci saranno agevolazioni per gli investimenti privati e un clima d'affari più favorevole, l'impegno saudita non potrà fiorire come altrove.

Algeri pare non curarsi delle critiche, visto che i partner interessati non mancano. Per il progetto di porto commerciale da realizzare a el-Hamdania, a 70 km dalla capitale, l'algerina Lem ha trovato nella sud-coreana Yuhill-Yooshin le competenze e la celerità richieste: presentato un piano dettagliato, le due società hanno ricevuto dalla Banca africana per lo sviluppo (Afdh) un prestito del valore di 900 milioni di dollari. Ma lo sviluppo di tutto l'hub marittimo sarà a cura della China state construction engineering corporation, che conserverà il 49% della società statale, e **l'Al Autorità portuale** algerina per il restante 51%. Insomma, Pechino non si scompone per la regola del 51/49 e sta coinvolgendo istituti bancari e aziende nazionali e private nella grandiosa infrastruttura, da realizzare entro il 2021. Quanto alle aziende europee, nuove possibilità in terra algerina potrebbero giungere soprattutto dal primo pilastro della piattaforma di misure varata: sviluppo delle energie rinnovabili ed efficientamento energetico, cui è stata assegnata una "dote" di 10 milioni di euro. Sui 10 milioni di euro destinati alla riforma delle finanze pubbliche e sui 20 attribuiti al programma per l'attuazione dell'accordo di associazione Ue-Algeria, essi dovrebbero produrre un ambiente economico più appetibile per le imprese straniere. Ma non è detto che se ne avvantaggino proprio quelle Ue: nei settori meccanico, petrolifero, chimico si moltiplicano i contratti fra aziende locali e partner cinesi per produrre in territorio nordafricano già entro il primo semestre 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DALLA PREVISTA PARTENZA DEL 1° APRILE DEI NUOVI SERVIZI

## Le tre "alleanze" dei contenitori: così in competizione sulle rotte

Un dettagliato studio dell'agenzia internazionale inglese Drewry su i porti più battuti e sulle potenzialità delle alleanze tra vettori - Chi prevale nel Mediterraneo e quali saranno gli scali più frequentati

LONDRA - L'agenzia internazionale inglese Drewry ha analizzato con un lungo e dettagliato studio le tre nuove "Alleanze" nel settore dei containers che dovrebbero entrare in funzione dal prossimo 1° aprile, modificando radicalmente i networks mondiali.

Come si vede dalla tabella qui sopra, sono state prese in esame le

potenzialità delle alleanze "2M" (tra Maersk e Msc) la "Ocean Alliance" (CMA, Cosco, Evergreen e Oocl) e "The Alliance" (Hapag-Lloyd, NIK, Mol, K-Line) con la valutazione dei rispettivi servizi settimanali e delle flotte.

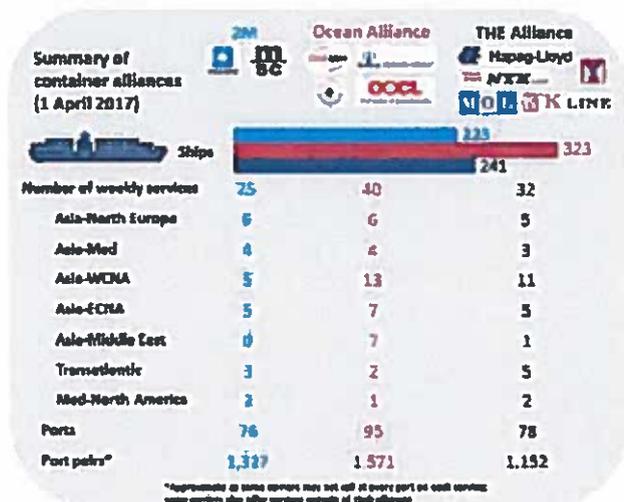
Secondo il rapporto di Drewry è la "Ocean Alliance" ad avere il maggior numero di servizi con un

totale di 40 loop, seguita nell'ordine da "The Alliance" con 32 servizi e da "2M" con 25. Viene sottolineato tuttavia che a vantaggio di "2M" gioca la maggior portata delle navi, che compensa la minor frequenza delle toccate di alcuni servizi.

Tra le varie considerazioni, si riporta il fatto che la Cina centrale ha il maggior numero di partenze

settimanali dal Far East con 131 "gu" seguita dall'area Hong Kong/Taiwan/South China con 118. Il porto più usato in Asia è Shanghai con 58 partenze settimanali, seguito da Ningbo con 54.

Per quanto riguarda l'Europa, Rotterdam è il porto più utilizzato dalle tre alleanze con 21 arrivi alla settimana, seguito da Antwerp con (segue in ultima pagina)



### Le tre "alleanze"

19. In Francia il porto più servito è Le Havre con 13 arrivi alla settimana. Nella Gran Bretagna Southampton prevale con 10 arrivi settimanali seguito da Felixstowe con 9.

"2M" prevale nel Mediterraneo occidentale con 25 scali settimanali contro i 19 di "Ocean" e i 16 di "The Alliance". Nel Mediterraneo orientale, compreso l'Adriatico ci saranno 42 arrivi alla settimana su 19 porti. Il Pireo è il porto che avrà il maggior numero di arrivi settimanali, esattamente 7.

Secondo Drewry, le tre alleanze copriranno con servizi molto intensivi la maggior parte delle rotte più significative, per quanto "rimangono alcune aree con limitata competizione per le quali si auspica che interverranno cambiamenti".