



## Primo Piano:

- **Correttivo Porti** (Bollettino Avvisatore Marittimo, La Gazzetta Marittima)
- **Assoporti nella rete WiFi** (La Gazzetta Marittima)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...**Consorzio sviluppo economico...**"(Il Nautilus, La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

"...**Nuova via della seta...**"(Venezia Mestre)

### Genova:

"...**Missione a Hong Kong...**"(La Repubblica GE)

### La Spezia:

"...**La Community sui varchi...**"(La Gazzetta Marittima)

### Ravenna:

"...**Presentazione del progetto Hub Portuale...**"(Ferpress)

### Ancona:

"...**Cooperazione AdSP Tirreno e Adriatico...**"(Ferperess, Il Messaggero, Seareporter, Civonline, Informazioni Marittima, Corriere Marittimo)

### Livorno:

"...**Propeller Club...**" (La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo, Il Telegrafo)

"...**Aumento di capitale...**" (La Gazzetta Marittima, L'Informatore)

"...**Darsena Europa...**"(La Gazzetta Marittima)

### Piombino:

"...**Quattordici miliardi investiti...**"(Il Tirreno)

### Napoli:

"...**Waterfronf...**"(L'informatore Navale)

### Bari:

"...**Subito il Segretario Generale...**"

(Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo quotidiano di Puglia, Brindisi report)

"...**Agevolazioni fiscali...**"(Il Nautilus)

### Brindisi:

"...**Terminal a Sant'Apollinare nei piani della nuova Authority...**"

(Nuovo quotidiano di Puglia)

### Messina:

"...**Ecco perche l'autorità deve restare...**"(Gazzetta del Sud)

"...**Zes dello Stretto...**"(Ilcittadinodimessina.it, Tempo Stretto, La Sicilia)

"...**Porto e progetto Tremestieri...**"(gazzettadelsud.it)

### Palermo:

"...**più sicurezza per il porto...**"

(Quotidiano di Sicilia, MadonieLive, Giornale di Sicilia)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

Via libera della Camera al decreto che regola lavoro e governance

## Correttivo porti, un altro step

Più potere al presidente dell'Adsp, che adotta i piani dell'organico dei camalli. La politica definitivamente "espulsa" dai Comitati di gestione. Riclassificati i porti. Manca solo l'ok del Consiglio dei Ministri

**R**oma. Stanno per arrivare importanti novità sul lavoro nei porti e sulla composizione dei Comitati di gestione, il quale rafforza sempre più il suo ruolo regolativo, a scapito dei giochi politici. Approdato in Parlamento a settembre, il "correttivo porti" è stato approvato dalla IX Commissione Trasporti della Camera, presieduta dal deputato del Pd Michele Mea, e ora dovrà essere esaminato dal Consiglio dei ministri per il via libera definitivo. Si tratta di uno schema di decreto legislativo che modifica la riforma dei porti (169/2016), dà più poteri al presidente sull'organizzazione del lavoro portuale, caratterizza "tecnicamente" il Comitato di gestione, l'organo che delibera e regola le quindici Autorità di sistema portuale (Adsp) italiane, e riordina il processo di classificazione dei porti. Si va verso la centralizzazione dei poteri, un modello di governance lontano dalle "spa" auspiccate dal governatore della Liguria, Giovanni Toti.

**Lavoro portuale.** Sentito il ministero dei Trasporti, il presidente dell'Adsp adotta il "Piano dell'organico del porto", che va aggiornato ogni 3 anni. È un documento di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto per le imprese ex articolo 17 (della legge 84/94). Sulla base del piano, il presidente può adottare il piano di formazione e riqualificazione professionale che verrà finanziato con una quota non superiore al 15 per cento delle entrate fiscali. L'intervento serve a facilitare pensionamenti, prepensionamenti e riduzione dell'organico, andando a utilizzare l'Agenzia del lavoro portuale lì dove è istituita, per ora a Livorno, Trieste, Giola Tauro e Taranto, o programmi di riqualificazione/formazione per gestire gli esuberanti. Secondo le previsioni dello schema, l'attivazione di queste misure è assegnata ai presidenti delle Adsp, ma richiederà il coinvolgimento attivo del sindacato, a partire dall'individuazione dell'organico in ultima pagina

### Correttivo porti

nico del porto in termini dimensionali quale strumento ricognitivo e per la valorizzazione del lavoro portuale in termini di qualità, efficienza e professionalità, tutti requisiti fondamentali per la competitività dei nostri porti, commenta il segretario Ultrasporti, Claudio Tarlazzi.

**Comitato di gestione.** Nell'organismo pubblico in cui convogliano tutte le decisioni dell'Autorità di sistema non possono essere designati sindaci e presidenti di Regione, e in generale coloro che rivestono incarichi di componente di organi di indirizzo politico amministrativo. In altre parole, Comune e Regione devono essere rappresentate da persone che non hanno incarichi nei Consigli comunali o regionali.

**Piano regolatore portuale.** Si sta cercando un modo per velocizzare l'approvazione dei Piani regolatori portuali, troppo spesso impantanati nella burocrazia, dovuta soprattutto a una vasta consulenza, allargata praticamente a ogni istituzione che abita e circonda il porto. Per questo, si sta cercando di limitare il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale. La semplificazione del "decisione", il Comitato di gestione, potrebbe costituire un primo passo.

### Nuova classificazione dei porti

- Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- Categoria II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle Autorità di Sistema portuale (AdSP);
- Categoria III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza interregionale e regionale.

**Querelle col governatore Toti**

## Delrio: "Porti spa? Anarchia italiana"

**G**enova. I singoli porti autonomi, sul modello delle "spa" del northern range, non sono un vantaggio, sono anarchia. «Gli scali hanno già autonomia, non sia anarchia», ha affermato il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, nel corso del convegno "Connettere l'Italia. Genova: futuro in corso", dove si è intrattenuto, tra gli altri, con il patron di Msc, Gianluigi Aponte. Delrio risponde al governatore della Liguria, Giovanni Toti il quale, partecipando anche anche lui all'evento genovese, ha auspicato maggiore autonomia per il porto capoluogo ligure. «È ipercentralista, questa è una visione sbagliata», afferma il governatore su Delrio al Secolo XIX (il ministero dei Trasporti è il dicastero di riferimento normativo per i porti). «Anche continua Toti il divieto per i sindacati entrare nel board (nel Comitato di gestione, ndr), è una scelta sbagliata del ministero». «A metà dicembre - conclude il presidente della Regione Liguria - presenteremo in Consiglio regionale un documento che stiamo preparando in questi giorni. Chiederemo poi al governo se possiamo inserirci nel tavolo già costituito da Emilia Romagna e Lombardia, altrimenti chiederemo l'apertura di un "tavolo ligure", afferma il governatore. Il modello a cui si rifà Toti è quello delle "spa" portuali del bacino anseatico, dove le autorità portuali si comportano come una società, potendo

*segue in ultima pagina*

### Delrio

acquisire, gestire e partecipare in altre società, cosa vietata in Italia. «Credo che il problema fondamentale non sia la trasformazione in società per azioni», afferma Delrio, «non riesco a capire quale possa essere il vantaggio competitivo di avere l'etichetta "spa". I porti italiani sono già dentro una rivoluzione molto importante e seria, hanno ricevuto e riceveranno molti fondi infrastrutturali». «Sono un autonomista convinto - conclude il ministro - ma autonomia non vuol dire anarchia, non vuol dire che ognuno va per conto suo. C'è già una parziale autonomia finanziaria - ha proseguito Delrio -. Dopo 23 anni questo sistema è stato riformato, pensare di fare dopo 10 mesi una nuova riforma mi risulta complicato, anche perché siamo in scadenza di mandato di governo e sono abituato a parlare di cose concrete».

CON UN PROTOCOLLO FIRMATO DAL PRESIDENTE D'AGOSTINO A BRUXELLES

## Assoporti nella rete WiFi.Italia.it

I porti italiani fanno un ulteriore passo avanti verso criteri di operatività innovativi



Nella foto: (da sx) Antonello Giacomelli e Roberto Viola.

### Assoporti nella rete WiFi.Italia.it

e il sistema portuale italiano saranno d'ora in poi a prova di APP, potendo contare su un unico sistema di accesso alla rete wi-fi nazionale, WiFi.Italia.it, e usufruendo così dei servizi che saranno via via offerti.

L'annuncio della firma di due protocolli sottoscritti con il presidente di Property Managers Italia, Stefano Bettanin, e con il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, è stato dato dal sottosegretario di Stato del ministero dello Sviluppo Economico con delega alle Telecomunicazioni, Antonello Giacomelli, a Bruxelles in occasione della firma con il direttore della DG Connect Roberto Viola di un amministrative arrangement per la collaborazione tra WiFi.Italia.it e

il progetto europeo WiFi4EU alla presenza della Commissaria europea all'Economia Digitale Mariya Gabriel.

"Sono particolarmente orgoglioso - ha dichiarato il Sottosegretario Giacomelli - della firma dell'accordo tra WiFi4EU e WiFi.Italia.it nella convinzione che l'esperienza italiana possa costituire una best practice in Europa. Siamo il primo tra i paesi europei ad aver avviato da luglio la costruzione di una rete federata nazionale con il lancio di una APP che consente già ora a cittadini e turisti, italiani e stranieri, di connettersi gratuitamente e usufruire di contenuti e servizi dell'ecosistema turistico".

"Abbiamo colto con favore l'iniziativa del Mise relativamente a WiFi.Italia.it - ha commentato dopo la firma il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino - Sottoscrivendo l'accordo i porti italiani faranno un

ulteriore passo in avanti nel campo dell'innovazione, mettendo a disposizione la connessione Wi-Fi negli ambiti di loro competenza".

Per il presidente di Property Managers Italia, Stefano Bettanin, "l'innovazione è uno dei nostri cavalli di battaglia e per questo siamo la prima Associazione nazionale ad aver accolto subito con grande entusiasmo la sfida del Mise. Gestiamo oltre 25 mila immobili distribuiti capillarmente in tutto il Paese e ben sappiamo che l'ambizione di chi viaggia è ormai quella di vivere esperienze autentiche e non semplici pacchetti; per questo tutto ciò che consente di immergersi nella cultura e nelle tradizioni del posto, come una rete WiFi gratuita e nazionale che veicola contenuti di valore, è un servizio che farà volare il turismo, facendo dell'Italia una best practice a livello europeo e mondiale".

Assoporti, l'associazione che

rappresenta 54 porti nazionali tra cui figurano i maggiori scali marittimi amministrati dalle autorità di sistema portuale, e PM Italia, l'associazione che rappresenta gli imprenditori dell'ospitalità residenziale, si impegnano a favorire l'integrazione delle loro reti wi-fi presenti nei porti e nelle strutture ricettive con le rete nazionale WiFi.Italia.it, il progetto del governo - promosso da Mise, Mihaet e AgID - che fornisce gratuitamente attraverso una App a turisti e cittadini un'unica modalità di accesso alla rete automatica e valida per sempre senza dover ripetere la registrazione o digitare scomode password ad ogni accesso. In particolare, è prevista nei protocolli la diffusione di ecosistemi wireless interoperabili in grado di accompagnare l'utente nel proprio viaggio verso mete di interesse turistico e culturale, oltre alla collaborazione per lo studio di servizi e su progetti congiunti per il potenziamento delle infrastrutture fisiche e tecnologiche.

BRUXELLES - Si allarga la rete federata WiFi.Italia.it. Il turismo nazionale ed internazionale che sceglie le strutture ricettive extra-alberghiere (segue in ultima pagina)

# Il Nautilus

---

## Serracchiani: “Da nuovo Consorzio mezzi per crescita”



TRIESTE – “Il nuovo consorzio di sviluppo economico dell’Area Giuliana permetterà al territorio di poter disporre, anche con i punti franchi, di tutti i mezzi per conseguire l’obiettivo della crescita economica e di nuovi posti di lavoro”. Lo ha detto oggi a Trieste la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, a margine della riunione del Comitato di gestione dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale che ha deliberato la nascita del Consorzio destinato a gestire l’area dell’ex Ezit.

“Oltre al piano di sviluppo della portualità e delle infrastrutture – ha proseguito Serracchiani – adesso mettiamo in campo anche questo progetto di rilancio dell’area ex Ezit. Un consorzio industriale nel quale entrano a pieno titolo il porto e i Comuni del territorio e che quindi parte con il piede giusto perché ha la possibilità di diventare un luogo di rilancio della città e dell’intera regione”.

COSTITUITO DALL'AUTORITÀ PORTUALE DI SISTEMA E I TRE COMUNI COSTIERI

## Consorzio di sviluppo per l'area giuliana

Sostituisce il vecchio Ente per la zona industriale  
- Amministrerà anche il punto franco industriale

TRIESTE - Si è costituito presso la sede dell'Autorità portuale triestina, il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana, che andrà a sostituire nelle competenze il vecchio Ente per la Zona Industriale di Trieste (Ezit). È un altro passo avanti nel piano di rilancio del porto e dell'economia giuliana nel complesso. Come è stato nelle fasi più brillanti della

storia di Trieste, dallo scalo - con la gestione delle aree retroportuali ex Ezit - può ripartire da oggi la capacità di attrarre nuove aziende e generare nuovo sviluppo e posti di lavoro.

Il Consorzio - sottolinea una nota dell'Autorità - ha la natura di ente pubblico economico e vede la partecipazione, oltre all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, dei comuni di

Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle-Dolina.

Dal punto di vista patrimoniale, il "nuovo Ezit" avrà un fondo di dotazione iniziale pari a 100 mila euro. La presidenza dell'organismo spetterà a Zeno D'Agostino, e l'Autorità di Sistema avrà la maggioranza delle quote del Consorzio pari al 52%, mentre ai Tre Comuni (segue a pagina 11)

### Consorzio di sviluppo

spetterà il restante 48%, suddiviso in 3 parti uguali.

"Oggi è un grande momento - ha commentato il presidente D'Agostino - perché si completa uno dei tasselli importanti dello sviluppo complessivo del territorio che fa riferimento al porto. È parte di un processo importantissimo di integrazione di tutte le dinamiche

che riguardano lo sviluppo dello scalo, dei punti franchi e delle zone industriali. Finalmente il Consorzio torna ad essere un punto di forza, motore di sviluppo e dinamismo economico del territorio. Da qui parte veramente il futuro dello scalo come lo intendiamo noi."

Obiettivo primario del nuovo organismo consortile sarà quello di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività e iniziative produttive e imprenditoriali, di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche sul territorio giuliano,

nonché la gestione degli incentivi e la consulenza alle imprese per la redazione di progetti per accedere ai fondi europei.

Ci sarà un focus fortemente orientato all'innovazione e al supporto tecnologico a favore degli insediati, e si promuoverà anche al di fuori dell'agglomerato industriale, la prestazione di servizi riguardanti la ricerca tecnologica, la progettazione, la sperimentazione, l'acquisizione di conoscenze di assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa al progresso e al rinnovamento tecnologico. Non

mancherà infine l'attenzione per i giovani imprenditori attraverso la promozione e creazione di fabbriche-laboratorio per l'avvio di nuove attività produttive.

Tra i compiti del nuovo ente vi sarà anche l'amministrazione del Punto Franco Industriale. Non a caso, nella concezione di D'Agostino, "il rapporto con il nuovo Ezit è importantissimo per l'attività portuale legata allo sviluppo industriale e manifatturiero, in un'ottica strategica che vede il punto franco come elemento di forza e di nuova attrattività per il territorio regionale".

## Musolino: «Una nuova via della Seta per avvicinare l'Oriente all'Europa»

### IL DIBATTITO

VENEZIA «A Venezia stiamo seguendo con attenzione il lavoro della Cina sulla Via della Seta del XXI secolo. Già cavalciamo la tigre tramite accordi di partnership con i porti di Tianjin e Ningbo, e con rotte marittime ad hoc per il trasporto di container, project cargo e di prodotti ortofrutticoli. Tuttavia, in attesa che il progetto si concretizzi, occorre che Italia ed Europa facciano sistema. Per affinare la strategia in materia, ottimizzare le risorse e capire quanto di positivo si potrebbe ottenere anche dall'apertura verso i paesi intermedi dell'Eurasia» (cominciando dalla Turchia, dalla Georgia e dall'Azerbaijan). A dirlo ieri è stato Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, durante la tavola rotonda che ha aperto a Ca' Vendramin Calergi la seconda e ultima giornata di "Belt and Road. Seize the Next

Wave of Growth in Eurasia". Convengo promosso da The European House - Ambrosetti e da China Development Institute, che per la prima volta ha affrontato la nuova Via della Seta dal punto di vista dei paesi che l'attraversano e che, come ha spiegato l'ex presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, «si vorrebbe trasformare in appuntamento annuale, alternando Venezia alla Cina». Richiamando la conclusione del XIX congresso del Pcc e le parole del presidente Xi Jinping, Musolino ha continuato spiegando che per tutti «a sfida sta nel costruire una comunità di destini condivisi e nel ragionare su sca-

la continentale o a meno macroregionale. A questo livello, per l'Italia e per Venezia, le precondizioni ci sono: un sistema confindustriale a tutto, nonché imprese pronte ad agganciare la ripresa e a investire su scali messi nelle condizioni di fare rete, grazie a una governance dei sistemi portuali vincente».

L'auspicio che a breve si giunga a un volo diretto tra Venezia e la Cina, invece, è giunto dal presidente del Gruppo Save, Enrico Marchi: «Siamo uno dei tre sistemi intercontinentali in Italia, e per noi la Via della Seta non è una novità - ha detto - I passeggeri da Venezia verso la Cina sono più di 100mila, mentre quelli complessivi ammontano a 10 milioni. Treviso invece ne fa 2,8. Verona 3 e Brescia gode di un collegamento merci trisettimanale con Hong Kong. Ciò per evidenziare che con 50 compagnie per 100 destinazioni, il sistema aeroportuale del Nordest è già una realtà».

Vettor Maria Corsetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PRESIDENTE  
DI SAVE  
ENRICO MARCHI:  
«UN VOLO DIRETTO  
TRA VENEZIA  
E LA CINA»**

L'economia

## Porti, missione a Hong Kong Signorini: "Il governo cinese vuole la nuova diga"

pagina 37

La missione

## "Cinesi interessati alla nuova diga per scommettere sul nostro porto"

Il presidente Signorini  
a Hong Kong fra  
incontri e strategie  
"Non perdiamo questa  
occasione unica"

MASSIMO MINELLA

C'è un uomo che passeggia avanti e indietro, davanti all'ingresso di un albergo. Niente di strano, nonostante mezzanotte sia passata già da un po'. l'albergo in questione si trovi a Hong Kong e la persona sia il presidente dell'autorità portuale di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini. «Potrebbe effettivamente sembrare strano – racconta divertito al telefono Signorini – In realtà sto aspettando mia figlia in arrivo da Shangai». Succede anche questo, nella parentesi al viaggio che ha condotto in Ci-

na il leader di Palazzo San Giorgio insieme a una delegazione del Propeller che ha partecipato alla conferenza internazionale "Asian Logistic&Maritime Conference" e alla "Hong Kong Maritime Week".

La missione, organizzata con l'Associazione Italia Hong Kong, Invest Hong Kong con il supporto di Omlog e Bancheiro Costa, ha messo in fila una serie di incontri, fra cui quelli con il ministro dei Trasporti di Hong Kong, le associazioni degli spedizionieri e dei caricatori e la comunità italiana della regione, e ha visto la sigla del primo accordo di gemellaggio tra l'Iaffa (l'Hongkong association of freight forwarding & logistic ltd) e Spedilporto.

«Nella tavola rotonda a cui ho partecipato – racconta Signorini – abbiamo affrontato i temi legate alle grandi sfide dello shipping, dalle principali difficoltà

che incontrano i porti, al gigantismo fino alle nuove tecnologie e all'automazione. E alla fine, un po' curiosamente, ci sono state date delle palette con la scritta "yes" e "no" che dovevamo alzare come risposte a una serie di domande». Dialettica a parte, una volta di più Signorini spiega di aver verificato il grande interesse della Cina verso i porti del Mediterraneo, in particolare quello del Mar Ligure Occidentale, che unisce Genova e Savona. I cinesi, in effetti, si sono già strutturati con un ufficio "Obor", acronimo di "One belt one road", la grande sfida lanciata dal governo cinese che riapre la via della Seta con una direzione contraria rispetto alla visione storica occidentale, cioè dall'Oriente al Mediterraneo. Ma nel terminale marittimo occidentale compaiono i due porti di Genova e Trieste?

«Mappe ufficiali: non ne sono mai state fatte e questo confer-

ma una volta di più il pragmatismo cinese – dice Signorini – Registro però dei segnali fortissimi circa il loro interesse su Genova. Certo, già oggi la Cina è molto presente e attenta a quello che accade qui, come dimostra ad esempio l'impegno di Cosco che a Genova ha la sua base operativa per tutto il Mediterraneo, ma ora l'attenzione è più forte». Il presidente dell'autorità parla infatti di «reiterate richieste di informazioni già emerse in precedenti incontri, con il forum Euro-China». «Ho registrato un interesse notevole sul progetto della nuova diga foranea che potrebbe in effetti rappresentare un punto di svolta» aggiunge.

Costruita a cinquecento metri da quella attuale per consentire l'ingresso nel porto di Sampierdarena delle portacontainer di ultima generazione, la nuova diga rappresenta una sorta di paradigma del porto del futuro, così come ha ricordato il ministro Del Rio nel suo incontro in redazione a Repubblica, mercoledì scorso. L'opera, insieme alla diga di Pra', ha un costo di un miliardo e 511 milioni. La progettazione è già finanziata e partirà nel 2018, mentre l'opera non ha ancora ricevuto i finanziamenti all'interno del piano del ministero dei Trasporti "Connettere l'Italia", piano da 100 miliardi, 92 dei quali già coperti e otto ancora da recuperare. Ed è questa la sfida da vincere entro la fine della legislatura, dando così compiutezza a un progetto in grado di imporre un balzo definitivo alla Lanterna.

1,5

IL COSTO DELLA DIGA  
La nuova diga foranea del porto di Sampierdarena (insieme a quella di Pra') ha un costo stimato di un miliardo e 511 milioni di euro

100

CONNETTERE L'ITALIA  
Il piano del ministero dei Trasporti "Connettere l'Italia" prevede uno stanziamento di 100 miliardi, 92 dei quali già con copertura finanziaria

## A La Spezia la "Community" sui varchi

LA SPEZIA - Incidere subito sull'organizzazione dei varchi e sveltire il più possibile le operazioni di scarico: (segue in ultima pagina)

## A La Spezia la "Community"

ma nel contempo coinvolgere i maggiori caricatori e quindi le imprese produttrici presso le quali gli autotrasportatori caricano i container con destinazione La Spezia, in progetto di razionalizzazione anche degli orari. Solo in questo modo sarà possibile incidere a fondo sui flussi, evitando le concentrazioni di Tir in coda e favorendo uno smaltimento dei camion, oggi costretti a lunghe e insopportabili code, specialmente in alcune ore centrali del pomeriggio.

Secondo la Community portuale di La Spezia solo un intervento globale che coinvolga tutti player e consenta di evitare i picchi di congestionamento, anche attraverso una nuova pianificazione operativa frutto di una condivisione fra l'Autorità di sistema, il terminal container LSCT ma anche tutti gli operatori portuali di La Spezia, può consentire di raggiungere risultati permanenti.

"Avevamo per primi - sottolinea Sergio Landolfi a nome della Community portuale di La Spezia - sottolineato i rischi di una politica del rinvio e di una sottovalutazione, sia da parte dell'Autorità di sistema portuale, sia da parte del terminal, di un problema che è ormai giunto al calor bianco. Purtroppo le nostre previsioni si sono rivelate corrette ed è giunto il momento di una forte mobilitazione globale di tutte le forze in campo, anche cittadine, per risolvere un problema che minaccia di compromettere seriamente il core business di La Spezia, ovvero il suo porto".

Secondo la Community degli operatori portuali è ormai tramontato il tempo delle soluzioni tampone ed è necessario assecondare lo sviluppo futuro del porto e la crescita dei suoi traffici con misure coerenti.

## Ravenna: Fusignano a Roma per la presentazione del progetto dell'Hub portuale

(FERPRESS) – Ravenna, 24 NOV – “Il progetto dell'Hub portuale di Ravenna è strategico per lo sviluppo economico della nostra città e per questo ne stiamo seguendo l'iter passo passo”.

Lo ha dichiarato il vicesindaco di Ravenna con delega al Porto, **Eugenio Fusignani**. “Oggi ho partecipato all'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, presso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a Roma, dove all'ordine del giorno c'era appunto la presentazione preliminare del progetto definitivo 'Hub portuale di Ravenna – approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto di Ravenna, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del Prp vigente 2007'. Il passaggio successivo, dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sarà la valutazione del Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica”, conclude Fusignani.

## Civitavecchia: presentazione del Porto Commerciale a Fiumicino presso il Comune di Fiumicino

(FERPRESS) – Civitavecchia, 24 NOV – Il Comitato di Gestione di questa AdSP ha approvato il 30 ottobre scorso, l’Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino allo scopo di ottimizzare talune funzioni previste nel PRP. Lo annuncia in una nota l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale, Porti di Roma e del Lazio.

In particolare, è stato previsto lo scambio di funzioni tra le aree e banchine destinate alla cantieristica navale (inizialmente collocate a ridosso della diga di sottoflutto) e le banchine destinate alle navi da crociera (inizialmente collocate in prossimità della darsena pescherecci). Questo scambio di aree consentirà una più rapida delocalizzazione della cantieristica navale, che insiste oggi lungo il canale di Fiumicino in stretta vicinanza con il contesto cittadino. Il progetto del porto commerciale di Fiumicino prevede, infatti, una realizzazione per fasi, di cui la prima sarà quella della realizzazione della Darsena Pescherecci (in considerazione delle criticità per l’accesso e l’attuale stazionamento della flotta pescherecci nel Canale di Fiumicino) e la cui banchina, nella parte nord, sarà appunto destinata, a seguito del predetto ATF, alla cantieristica navale.

Per quanto concerne le banchine destinate alle navi da crociera si segnala che la decisione di dotare il futuro porto commerciale di Fiumicino anche di una modesta funzione crocieristica è stata a suo tempo assunta (la variante al PRP è stata adottata con Delibera della Giunta della Regione Lazio nel 2012) in una logica di sistema del network laziale affinché il porto di Fiumicino e anche il porto di Gaeta potessero essere complementari rispetto al porto di Civitavecchia (primo porto d’Italia per le crociere con circa 840 accosti), tenuto anche conto della necessità di dover soddisfare, in futuro, un ulteriore aumento della richiesta di banchine per tale tipologia di navi. E’, comunque, in atto un approfondimento da parte di questa AdSP al fine di poter non solo assicurare la predetta complementarietà nel settore crocieristico (già riconosciuta nel Piano Integrato di Sviluppo Sostenibile delle Infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell’Area Romana, recentemente adottato dal MIT con decreto del 28 luglio 2017) ma anche di valutare il valore aggiunto che lo scalo di Fiumicino potrà offrire all’intero network portuale laziale.

Dal punto di vista della sostenibilità finanziaria il progetto del porto commerciale di Fiumicino dovrebbe poter contare su un importante co-finanziamento da parte della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e si auspica che il MIT possa fornire il necessario contributo per assicurare il rimborso delle rate di tale finanziamento. Inoltre, la Regione Lazio ha recentemente stanziato (500.000 euro per l’anno 2018 e 500.000 euro per l’anno 2019 con la legge Regionale n.9 del 2017) una somma che sarà poi destinata in parte per la progettazione o realizzazione delle opere del Porto di Fiumicino. Al fine di poter assicurare l’intera sostenibilità finanziaria del progetto, questa AdSP sta cercando di promuovere anche investimenti da parte dei privati ed in particolare di operatori del settore marittimo. Allo stato non sono tuttavia ancora pervenute a questa AdSP formali dichiarazioni di intenti da parte di operatori privati.

## Civitavecchia e Ancona unite per il corridoio Adri-Tirreno

### L'ACCORDO

**CIVITAVECCHIA** Sottoscritto ieri a Civitavecchia dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno l'accordo di collaborazione con l'Adsp di Ancona, presenti il viceministro ai Trasporti Riccardo Nencini e il vicepresidente del Parlamento europeo David Sassoli. L'accordo, nell'ambito della strategia della Macroregione adriatico ionica e dell'accordo istituzionale tra le Regioni Abruzzo e Lazio, intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un «land bridge» (ponte di terra) che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l'Adriatico centrale, integrando le connessioni marittime tra Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia.

1. RIPRODUZIONE RISERVATA

## Firmato accordo cooperazione per corridoio Adriatico -Tirreno



È stato sottoscritto nella sala Convegni dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centro Settentrionale, l'accordo di collaborazione tra l'Adsp di Civitavecchia e di Ancona, alla presenza del viceministro ai Trasporti, Riccardo Nencini, e del vicepresidente del Parlamento europeo, David Sassoli.

L'accordo, che rientra nell'ambito della strategia della **Macroregione adriatico ionica** e dell'accordo istituzionale tra le Regioni **Abruzzo** e **Lazio**, intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un "land bridge" territoriale che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l'Adriatico centrale, con particolare riferimento all'integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia.

Sarà predisposto, come primo passo, un piano di sviluppo progettuale al fine di incrementare i traffici, lo sviluppo economico e l'agilità degli scambi commerciali tra i porti rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema coinvolte. A partire dal piano, le due Adsp collaboreranno negli ambiti dei servizi portuali, della comune azione di promozione dei porti verso le istituzioni comunitarie e della ricerca congiunta di finanziamenti comunitari. Importante anche la dimensione della formazione con la volontà di aprire la collaborazione verso gli istituti nautici regionali.

L'intesa, che potrà eventualmente essere estesa anche ad altre Autorità di sistema, tra cui quella del mar Tirreno settentrionale, mira alla promozione di una strategia comune finalizzata a cogliere le occasioni di sviluppo che possono nascere da un collegamento trasversale fra Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria.

"La nostra Adsp – ha affermato il presidente di Molo Vespucci, **Francesco Maria di Majo** – è fortemente impegnata nella promozione e nello sviluppo di sinergie e rapporti commerciali sia con porti situati sulla sponda tirrenica che su quella adriatica, in linea con quanto previsto dal **Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**, che favorisce accordi di partenariato di filiera fra sistemi portuali. Le Regioni dell'Abruzzo, del Lazio, delle Marche e dell'Umbria sono accomunate da una contiguità territoriale oltre che da flussi di persone e merci sulla direttrice Est-Ovest attraverso gli Appennini. Sussiste, inoltre, un importante corridoio "core" delle **reti Ten-T ("Scandinavo-Mediterraneo")** di cui fanno parte sia il porto di Ancona che il nodo "core" della città di Roma che, ovviamente, è strettamente connesso al tessuto socioeconomico del **porto di Civitavecchia**. La trasversale tirrenico-adriatica interseca, in maniera sinergica, tale corridoio europeo e potrebbe ambire a diventare un altro corridoio euro-mediterraneo in cui la dimensione marittima è prevalente".

"La direttrice tirreno-adriatica potrà costituire pertanto – ha concluso Di Majo – un **corridoio intermodale innovativo** che, partendo dalla **Spagna** e passando per **Civitavecchia**, arriverebbe fino ai Paesi balcanici, determinando notevoli risparmi sia di tempo che di costi diretti e indiretti, ma soprattutto indubbi vantaggi in termini di riduzione dell'impatto ambientale derivante dal trasporto su strada che, peraltro, è uno dei requisiti principali affinché un corridoio possa assurgere a diventare un corridoio europeo".

## -segue

---

“Questo è un accordo strategico – ha sottolineato **Rodolfo Giampieri, presidente dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale** - che unisce trasversalmente Adriatico e Tirreno centrale creando un percorso privilegiato fra Spagna e Croazia, Albania, Grecia e Turchia attraverso i porti di Civitavecchia, Gaeta, Ortona ed Ancona. Una proposta di sviluppo che integra sempre di più i nostri territori all’interno delle reti logistiche comunitarie”.

“L’accordo di collaborazione che abbiamo firmato oggi – ha dichiarato il presidente Giampieri – è volto a favorire la piena integrazione degli scali dell’Adriatico e del Tirreno centrali nelle strategie infrastrutturali e di trasporto nazionali e comunitarie. Un accordo coerente con lo spirito della riforma dei porti nazionali e che si accompagna al rafforzamento delle infrastrutture trasversali al Centro Italia, grazie alla prossima conclusione dei lavori sulla Quadrilatero tra Marche e Umbria. Gli scali dei due sistemi portuali lavoreranno insieme per sviluppare le opportunità che derivano dall’essere connessione trasversale tra la penisola iberica, i Balcani ed il Mediterraneo sud orientale. Una collaborazione che mi aspetto abbia risvolti positivi per le imprese attive nei porti e nei nostri territori, per rafforzare lo sviluppo economico e sostenere l’occupazione”.

Per il **consigliere delegato ai Trasporti della Regione Abruzzo, Camillo D’Alessandro**, la firma dell’accordo “ha una valenza che definirei storica per candidare un pezzo d’Italia a svolgere una funzione finora trascurata. Un risultato che è stato ottenuto anche grazie agli impegni concreti della Regione verso la portualità, con oltre 50 milioni di euro investiti nel porto di Ortona, e alla tenacia con la quale si è voluto evidenziare il potenziale della trasversalità nelle reti logistiche comunitarie e nazionali. Questo accordo ora andrà sviluppato, sia nel contesto della Strategia macroregionale adriatico-ionica, sia nel contesto della politica Ten-T con l’estensione dei corridoi sulla dorsale adriatica.”

Per **Enrico Panunzi, consigliere della Regione Lazio**, l’accordo “in prospettiva futura è importante per lo sviluppo del nord del Lazio anche nell’ottica del completamento della Orte-Civitavecchia, considerata un’infrastruttura strategica e fondamentale per la nostra regione”.

**Fabio Urbinati, consigliere della Regione Marche**, ha rimarcato nel suo intervento la soddisfazione per l’iniziativa. “Sicuramente un grande risultato per l’Autorità di sistema del medio adriatico – ha detto Urbinati – e una grande opportunità per la Regione Marche impegnata nella ricostruzione post-sisma. Le Autorità di sistema portuale oggi hanno superato la difficile fase della spending review e stanno investendo nella manutenzione e nello sviluppo degli scali dei nostri territori. Il potenziamento della dimensione trasversale delle infrastrutture è un sicuro valore aggiunto per le coste come hanno dimostrato quest’estate i dati del turismo sulla costa adriatica servita dalla Quadrilatero.”

# Adsp, Civitavecchia e Ancona sottoscrivono l'accordo di collaborazione

*Presenti anche il vice ministro ai Trasporti Riccardo Nencini e il vice presidente del Parlamento Europeo David Sassoli*



CIVITAVECCHIA - È stato sottoscritto questa mattina, presso la sala Convegni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar tirreno Centro Settentrionale l'Accordo di collaborazione tra l' AdSP di Civitavecchia e di Ancona, alla presenza del Vice Ministro ai Trasporti Riccardo Nencini e del Vice Presidente del Parlamento Europeo David Sassoli.

L'accordo, che rientra nell'ambito della strategia macroregionale adriatico-ionica e dell'accordo istituzionale tra le regioni Abruzzo e Lazio, intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un "land bridge" territoriale che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l'Adriatico centrale, con particolare riferimento all'integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia.

Sarà predisposto, come primo passo, un piano di sviluppo progettuale al fine di incrementare i traffici, lo sviluppo economico e l'agilità degli scambi commerciali tra i porti rientranti nelle circoscrizioni delle AdSP coinvolte. A partire dal piano, le due Autorità collaboreranno negli ambiti dei servizi portuali, della comune azione di promozione dei porti verso le istituzioni comunitarie e della ricerca congiunta di finanziamenti comunitari. Importante anche la dimensione della formazione con la volontà di aprire la collaborazione verso gli istituti nautici regionali.

L'intesa, che potrà eventualmente essere estesa anche ad altre AdSP, tra cui quella del Mar Tirreno Settentrionale, mira alla promozione di una strategia comune finalizzata a cogliere le occasioni di sviluppo che possono nascere da un collegamento trasversale fra Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria.

"La nostra AdSP – ha affermato il presidente di Molo Vespucci Francesco Maria di Majo - è fortemente impegnata nella promozione e nello sviluppo di sinergie e rapporti commerciali sia con porti situati sulla sponda tirrenica che su quella adriatica, in linea con quanto previsto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che favorisce accordi di partenariato di filiera fra sistemi portuali. Le regioni dell'Abruzzo, del Lazio, delle Marche e dell'Umbria sono accomunate da una contiguità territoriale, oltre che da flussi di persone e merci sulla direttrice Est-Ovest attraverso gli Appennini. Sussiste, inoltre, un importante corridoio "core" delle reti TEN-T ("Scandinavo-Mediterraneo") di cui fanno parte sia il porto di Ancona che il nodo "core" della città di Roma che, ovviamente, è strettamente connesso al tessuto socioeconomico del Porto di Civitavecchia. La trasversale tirrenico- adriatica interseca in maniera sinergica tale corridoio europeo e potrebbe ambire a diventare un altro corridoio euro-mediterraneo in cui la dimensione marittima e' prevalente" .

## - segue

---

“La direttrice tirreno-adriatica potrà costituire pertanto – ha concluso Di Majo – un corridoio intermodale innovativo che, partendo dalla Spagna e passando per Civitavecchia, arriverebbe fino ai Paesi balcanici, determinando notevoli risparmi sia di tempo che di costi diretti e indiretti, ma soprattutto indubbi vantaggi in termini di riduzione dell’impatto ambientale derivante dal trasporto su strada che, peraltro, è uno dei requisiti principali affinché un corridoio possa assurgere a diventare un corridoio europeo”.

“Questo è un accordo strategico – ha sottolineato Rodolfo Giampieri, Presidente dell’AdSP del Mare Adriatico Centrale - che unisce trasversalmente Adriatico e Tirreno centrale creando un percorso privilegiato fra Spagna e Croazia, Albania, Grecia e Turchia attraverso i porti di Civitavecchia, Gaeta, Ortona ed Ancona. Una proposta di sviluppo che integra sempre di più i nostri territori all’interno delle reti logistiche comunitarie”.

“L’accordo di collaborazione che abbiamo firmato oggi - ha dichiarato il Presidente Giampieri - è volto a favorire la piena integrazione degli scali dell’Adriatico e del Tirreno centrali nelle strategie infrastrutturali e di trasporto nazionali e comunitarie. Un accordo coerente con lo spirito della riforma dei porti nazionali e che si accompagna al rafforzamento delle infrastrutture trasversali al centro Italia, grazie alla prossima conclusione dei lavori sulla Quadrilatero tra Marche e Umbria. Gli scali dei due sistemi portuali lavoreranno insieme per sviluppare le opportunità che derivano dall’essere connessione trasversale tra la penisola iberica, i Balcani ed il Mediterraneo sud orientale. Una collaborazione che mi aspetto abbia risvolti positivi per le imprese attive nei porti e nei nostri territori, per rafforzare lo sviluppo economico e sostenere l’occupazione”.

Per il Consigliere delegato ai trasporti della Regione Abruzzo, Camillo D’Alessandro, la firma dell’accordo “Ha una valenza che definirei storica per candidare un pezzo d’Italia a svolgere una funzione finora trascurata. Un risultato che è stato ottenuto anche grazie agli impegni concreti della Regione verso la portualità, con oltre 50 milioni di Euro investiti nel porto di Ortona, ed alla tenacia con la quale si è voluto evidenziare il potenziale della trasversalità nelle reti logistiche comunitarie e nazionali. Questo accordo ora andrà sviluppato, sia nel contesto della strategia macroregionale adriatico- Ionica, sia nel contesto della politica TEN-T con l’estensione dei corridoi sulla dorsale adriatica.”

Per Enrico Panunzi, Consigliere della Regione Lazio, l’accordo “in prospettiva futura è importante per lo sviluppo del nord del Lazio, anche nell’ottica del completamento della Orte-Civitavecchia, considerata una infrastruttura strategica e fondamentale per la nostra regione.

Fabio Urbinati, Consigliere della Regione Marche, ha rimarcato nel suo intervento la soddisfazione per l’iniziativa “Sicuramente un grande risultato per l’Autorità di Sistema del medio adriatico e una grande opportunità per la Regione Marche impegnata nella ricostruzione post sisma. Le Autorità di Sistema portuale oggi hanno superato la difficile fase della spending review e stanno investendo nella manutenzione e sviluppo degli scali dei nostri territori. Il potenziamento della dimensione trasversale delle infrastrutture è un sicuro valore aggiunto per le coste, come hanno dimostrato quest’estate i dati del turismo sulla costa adriatica servita dalla Quadrilatero”.

# Nencini in visita all'Adsp per il convegno sul ruolo futuro dei porti nel Mediterraneo

*Sarà preceduto dalla firma dell'accordo di collaborazione tra il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale Rodolfo Giampieri*

CIVITAVECCHIA - Il Vice Ministro dei Trasporti Riccardo Nencini è atteso in porto per il convegno "The role of Mediterranean Ports in the future of European Transport Corridors".

Un evento che si terrà domani alle 9,30 presso la sala convegni dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Si parlerà del Mediterraneo e del ruolo che i suoi porti rivestiranno nel futuro nell'ottica dello sviluppo.

Una giornata importante perché il convegno sarà preceduto dalla firma dell'accordo di collaborazione tra il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale Rodolfo Giampieri. Le due Authority sottoscriveranno e illustreranno il progetto.

Nel corso dei lavori interverranno il vice presidente del Parlamento Europeo David Sassoli, rappresentanti della Regione Lazio, della Regione Marche e della Regione Abruzzo e altri rappresentanti del settore marittimo. Nella prima sessione di lavoro si parlerà dello stato del network centrale e del suo potenziale di sviluppo positivo nel Mediterraneo. Nella seconda sessione si parlerà degli scenari che si prospettano per i porti del Mediterraneo nel futuro del network TEN - T.

# Informazioni Marittime

---

## Trasversale tirrenico-adriatica, accordo tra le AdSP del Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Adriatico Centrale

Venerdì scorso a Civitavecchia è stato sottoscritto un accordo di collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, che amministra i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona.

L'accordo, che è stato sottoscritto alla presenza del viceministro ai Trasporti, Riccardo Nencini, e del vicepresidente del Parlamento europeo, David Sassoli, rientra nell'ambito della strategia della Macroregione adriatico-ionica e dell'accordo istituzionale tra le Regioni Abruzzo e Lazio e intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un "land bridge" territoriale che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l'Adriatico centrale, con particolare riferimento all'integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia.

Si comincerà con la predisposizione di un piano di sviluppo progettuale al fine di incrementare i traffici, lo sviluppo economico e l'agilità degli scambi commerciali tra i porti rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di Sistema coinvolte. A partire dal piano le due AdSP collaboreranno negli ambiti dei servizi portuali, della comune azione di promozione dei porti verso le istituzioni comunitarie e della ricerca congiunta di finanziamenti comunitari. L'accordo assegna rilevante importanza anche al tema della formazione, con la volontà di aprire la collaborazione verso gli istituti nautici regionali.

# Corriere Marittimo

## Civitavecchia e Ancona, siglato l'accordo di cooperazione tra le Authority

**Tirreno e Adriatico più vicini: Firmato l'accordo di cooperazione tra le AdSP del Mar Tirreno Centro-settentrionale e del Mar Adriatico Centrale durante la Conferenza Internazionale "The role of Mediterranean Ports in the future of Europeans Transport Corridors".**

di Gaudenzio Parenti

**CIVITAVECCHIA**– Durante i lavori della Conferenza Internazionale "The role of Mediterranean Ports in the future of Europeans Transport Corridors" tenutasi a Molo Vespucci alla presenza, tra gli altri, del vice ministro dei Trasporti Riccardo Nencini e del vice presidente del Parlamento Europeo David Sassoli, si è data forma e sostanza alla **partnership tra le AdSP del Mar Tirreno Centro-settentrionale e del Mar Adriatico Centrale. L'accordo di cooperazione, firmato ad inizio conferenza dai rispettivi presidenti**, si pone al centro di una concreta proposta di sviluppo economico intermodale da far "navigare" sulla direttrice di un collegamento fra Spagna, Balcani e Mediterraneo sud-orientale e potrà essere estesa anche ad altre AdSP, tra cui quella del Mar Tirreno Settentrionale.

*"La nostra AdSP– ha affermato il presidente di Molo Vespucci Francesco Maria Di Majo– è fortemente impegnata nella promozione e nello sviluppo di sinergie e rapporti commerciali sia con porti situati sulla sponda tirrenica che su quella adriatica, in linea con quanto previsto dal PSNPL, che favorisce accordi di partenariato di filiera fra sistemi portuali. Le regioni dell' Abruzzo, del Lazio, delle Marche e dell'Umbria sono accomunate da una contiguità territoriale oltre che da flussi di persone e merci sulla direttrice Est-Ovest attraverso gli Appennini. Sussiste, inoltre, un importante corridoio "core" delle reti TEN-T ("Scandinavo-Mediterraneo") di cui fanno parte sia il porto di Ancona che il nodo "core" della città di Roma che, ovviamente, è strettamente connesso al tessuto socioeconomico del Porto di Civitavecchia. La trasversale tirrenico- adriatica interseca in maniera sinergica tale corridoio europeo e potrebbe ambire a diventare un altro corridoio euro-mediterraneo in cui la dimensione marittima e' prevalente".*

*"La direttrice tirreno-adriatica potrà costituire pertanto – ha concluso Di Majo – un corridoio intermodale innovativo che, partendo dalla Spagna e passando per Civitavecchia, arriverebbe fino ai Paesi balcanici, determinando notevoli risparmi sia di tempo che di costi diretti e indiretti, ma soprattutto indubbi vantaggi in termini di riduzione dell'impatto ambientale derivante dal trasporto su strada che, peraltro, è uno dei requisiti principali affinché un corridoio possa assurgere a diventare un corridoio europeo".*



## - segue

---

Gli fa quindi eco il presidente **Rodolfo Giampieri dell' AdSP del Mar Adriatico Centrale**: *“Questo è un accordo strategico che unisce trasversalmente Adriatico e Tirreno centrale creando un percorso privilegiato fra Spagna e Croazia, Albania, Grecia e Turchia attraverso i porti di Civitavecchia, Gaeta, Ortona ed Ancona. Una proposta di sviluppo che integra sempre di più i nostri territori all'interno delle reti logistiche comunitarie”*.

*“L'accordo di collaborazione che abbiamo firmato oggi – ha continuato Giampieri – è volto a favorire la piena integrazione degli scali dell'Adriatico e del Tirreno centrali nelle strategie infrastrutturali e di trasporto nazionali e comunitarie. Un accordo coerente con lo spirito della riforma dei porti nazionali e che si accompagna al rafforzamento delle infrastrutture trasversali al centro Italia, grazie alla prossima conclusione dei lavori sulla Quadrilatero tra Marche e Umbria. Gli scali dei due sistemi portuali lavoreranno insieme per sviluppare le opportunità che derivano dall'essere connessione trasversale tra la penisola iberica, i Balcani ed il Mediterraneo sud orientale. Una collaborazione che mi aspetto abbia risvolti positivi per le imprese attive nei porti e nei nostri territori, per rafforzare lo sviluppo economico e sostenere l'occupazione”*

### **LE DUE SESSIONI DELLA CONFERENZA:**

La Conferenza è poi proseguita con la prima sessione **“The Status of the Core network and its potential positive development in the Mediterranean sea”**, moderata da Rodolfo Giampieri che ha visto tra i relatori, **Davide Sassoli**, vice presidente del Parlamento Europeo, **Carlo Secchi**, Coordinatore del Corridoio Atlantico della Commissione Europea, **Camillo D'Alessandro**, consigliere delegato ai Trasporti della Regione Abruzzo, Fabio Urbinati, consigliere della Regione Marche, **Enrico Panunzi**, consigliere della Regione Lazio, la rappresentante dell'Ambasciata di Croazia in Italia **Mladenka Sarac Roncevic**,

**Enrico Luciani**, presidente della **Compagnia Portuali di Civitavecchia**, intervenuto a nome dei lavoratori portuali, salutando molto favorevolmente questo accordo nella direttrice del nuovo sistema portuale italiano voluto dal ministro Delrio, ha fatto un appello al vice ministro Nencini di **“non avere paura” ad approvare il “Correttivo Porti”** ( Decreto Legislativo a breve in CDM) in tutta la sua interezza (come appena licenziato dalla Commissione trasporti della Camera), così da rendere finalmente la portualità italiana unica, competitiva ed efficiente.

La Conferenza è poi andata a conclusione con la sessione dedicata a **“ Expected scenarios for Mediterranean Ports in the future of TEN-T Network”**, moderata dal presidente Di Majo alla quale sono intervenuti tra gli altri: Francesco Benevolo, presidente RAM, il presidente dell'Authority sarda Massimo Deiana, il vice ministro Nencini.

Importanti e molto apprezzate sono state infine le parole del vice ministro che con un ragionamento ad **“ampio raggio”** politico-istituzionale ha analizzato il momento particolare e le future sfide della logistica e delle infrastrutture in un' ottica non solo nazionale ed europea ma trans-continentale, soprattutto alla luce di importanti progetti di investimento come quello imponente della **“La nuova via della seta”**.

NEL CONSUETO INCONTRO DEL LUNEDÌ A LIVORNO

## Dogana e innovazione il punto al Propeller Club

Le aspettative per lo sportello unico e la nuova tecnologia Teraheartz per identificare carichi illegali

LIVORNO - Si è parlato del ruolo della Dogana nell'ultima conferenza del Propeller Club labronico, e delle sue due anime: quella dell'innovazione tecnologica e quella sempre più "estesa", ed in tutte le possibili declinazioni, del controllo merci a tutela dei cittadini. Invitati dalla presidente Maria Gloria Gianni Pollastrini i dirigenti Massimo Ricasoli e Luigi Garruto dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Livorno; e inoltre Massimiliano Bitossi e Riccardo Poletti dell'Istituto di Fisica Nucleare rispettivamente sez. Pisa/EGO-Virgo e sez. Pisa/Università di Siena e Stefano Garzelli, Ceo di Blue Team Computers.

Partendo dai dati 2016 della Dogana relativi al numero delle dichiarazioni merci import (8 mln) ed export (18,5 mln) forniti da Massimo Ricasoli, che testimoniano una ripresa se confrontati con quelli degli anni più critici, è evidente come, per la loro quantità, non sia possibile effettuare controlli su tutte le operazioni: ecco dunque che ricorrendo ad una tecnologia sempre più sofisticata, nella quale l'ente da anni investe moltissimo - ultima in ordine di tempo la telematizzazione dei varchi per ridurre gli stazionamenti - si riescono a raggiungere performance altrimenti impraticabili. Si è parlato dunque di pre-clearing di corridoi doganali e di tutte le innovazioni

che hanno contribuito a rendere l'Agenzia delle Dogane italiana un'eccellenza in termini di performance. Con la legge 169 inoltre si realizzerà a breve lo sportello unico doganale e dei controlli e le Dogane dovranno controllare la totalità delle merci, anche quelle che oggi sono sottoposte alla verifica di autorità diverse come nel caso dei controlli alimentari o veterinari. Da sottolineare, e lo hanno fatto i dirigenti doganali, che la sicurezza dei controlli sulle merci si riflette sulla sicurezza dei traffici portuali aumentando la competitività degli scali virtuosi. E soprattutto occorre pensare - ha precisato Garruto - che uno "scotto" sui controlli espone a serio rischio i cittadini che entrano in contatto con merci potenzialmente pericolose. Da qui l'intuizione della Dogana di Livorno di collaborare con l'Istituto di Fisica Nucleare per mettere a punto ed utilizzare in ambito marittimo in modo innovativo la tecnologia Terahearts per poterne utilizzare le caratteristiche di precisione e velocità.

La THz, presentata da Bitossi e Poletti dell'ISFN, che può essere utilizzata comunque anche in altri ambiti come quelli aeroportuali, di confine ed altri ancora, consente di individuare determinate materie all'interno delle diverse unità di carico - escluse quelle metalliche come i containers che potrebbero

localmente dall'interno - fornendo un cambio totale di prospettiva in quanto, se prima era l'uomo dover interpretare l'immagine sul video catturata dai raggi x per capirne la natura ora può cercare direttamente il "materiale" che gli interessa basandosi sulla evidenziazione di determinate frequenze molecolari tipiche di ciò che si cerca. Con ciò si riescono a individuare - in tempo reale e con precisione - droga, rifiuti tossici, armi. Un sistema rivoluzionario che permette di bloccare traffici, anche aerei, in tempo reale, di fare controlli molto più estesi, che necessita inoltre di spazi più ridotti ed ha un costo dimezzato rispetto agli attuali scanner ma, soprattutto, non nuoce assolutamente alla salute dell'uomo. Il tutto si è tradotto in un progetto di software che ha partecipato ad un bando della Regione Toscana ed è stato cofinanziato con degli assegni di ricerca i cui tempi di ingegnerizzazione sono stimati in 18 mesi. Con questo software - ha detto Garzelli della Blue Team - si potrà intercettare il contenuto illecito in una unità di carico ed a quel punto, con l'attivazione di algoritmi attraverso la lettura di banche dati quali A.I.D.A. e altre piattaforme portuali, identificare la provenienza della merce, il proprietario e chi l'ha spedita. L'incontro fra Garzelli ed i due ricercatori dell'ISFN è stato del tutto fortuito ma ha prodotto un progetto in grado di dare una svolta determinante sotto il profilo della

precisione e dell'immediatezza ai controlli sulle barchine e questo - ha detto lo stesso ideatore - fa riflettere sulla necessità che la ricerca esca dai laboratori per incontrare l'impresa e mettere concretamente a frutto i suoi studi. Nel corso della serata sono stati mostrati da Bitossi le applicazioni possibili della THz nei porti - e non solo - attraverso i sensori ai gate d'uscita e anche con sensori passivi di radiazioni per il rilevamento del contrabbando dei rifiuti. I rilevatori THz per la loro facilità di trasporto potrebbero essere anche montati su droni o veicoli elettrici e lavorare H24 su superfici molto estese come quelle dei grandi terminal, sempre in relazione con i database delle Dogane ma anche dei terminalisti. La tecnologia risulta inoltre estremamente interessante anche per i corrieri espressi per il controllo sistematico dei pacchi postali sul nastro trasportatore. Il progetto per l'applicazione della THz in ambito portuale è stato ritenuto cruciale dalla Regione Toscana ma l'ISFN ne ha diversi altri in cantiere, uno dei quali volto a contribuire al programma di sicurezza dei porti nei domini marittimi della Nato.

Nel corso della serata, molto partecipata da soci, ospiti ed autorità, la presidente Gianni ha annunciato di aver organizzato in collaborazione con le Dogane per il mese di gennaio altri incontri sul cyber crime e sulle contraffazioni su web

Cinzia Garofoli



Nella foto: (da sx) Massimo Ricasoli, Luigi Garruto, Massimiliano Bitossi, Gloria Gianni Pollastrini, Stefano Garzelli, Riccardo Poletti.

## La tecnologia TeraHertz in aiuto dei controlli doganali / Convegno Propeller Club Livorno

**LIVORNO** – Una nuova tecnologia per l'identificazione di droghe, esplosivi, denaro e merce di contrabbando, per la cui applicazione sarà realizzato un prototipo tra 18 mesi. Questo l'oggetto del **convegno organizzato dall'International Propeller Club Port of Leghorn** nella sede gentilmente concessa dello Yacht Club.

A permettere questo passo in avanti nei controlli doganali e aeroportuali sarà proprio l'utilizzo della **frequenza TeraHertz**, innocua per gli esseri umani, ma in grado di individuare in pochi secondi **"l'impronta digitale" spettrografica dei materiali**. I tempi di scansione veloci e il collegamento ai database portuali consentirebbero di aumentare esponenzialmente i controlli senza rallentare la catena logistica.

A parlare di questa nuova opportunità, ospiti della **presidente Maria Gloria Giani Pollastrini**, c'erano Massimo Ricasoli e Luigi I. Garruto (Agenzia delle Dogane), Massimiliano Bitossi (Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Sez. Pisa/ EGO-Virgo), Riccardo Paoletti (Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Sez. Pisa /Università di Siena) e Stefano Garzelli, CEO di Blue Team Computers. Nell'occasione è stato anche consegnato un crest al Capitano di Vascello Massimo Seno, comandante in seconda della Direzione Marittima di Livorno, il quale si appresta a ricoprire il prestigioso comando del Compamare di La Spezia.

Dopo i saluti della presidente Giani Pollastrini alle autorità presenti – tra le quali il **questore di Livorno, Orazio D'Anna, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali** – sono iniziate le relazioni degli ospiti. Ad aprire i lavori è stato Massimo Ricasoli: *"La Dogana è una istituzione che si occupa del controllo delle merci e non delle persone; casomai delle merci addosso alle persone. Basta dare uno sguardo ai dati nazionali che vedono 8 milioni di importazioni e 18 di esportazioni per capire che non è possibile controllare tutto".* *"Storicamente, per agevolare controlli e spostamenti delle merci, sono stati istituiti il magazzino di temporanea custodia, il pre-clearing e i corridoi controllati. A breve prenderà il via anche lo sportello unico doganale. Un'efficiente telematizzazione dei varchi permetterebbe di separare le merci pronte che necessitano con altri controlli".*

**Luigi Garruto** ha ricordato come la Dogana, al di là dei controlli finanziari, svolga un prezioso ruolo nel campo della sicurezza: *"È più facile riscontrare illeciti extra-tributari quando le merci sono riunite per i controlli doganali; aspetto peraltro confermato dall'esito di molte operazioni di polizia. L'Agenzia si sta impegnando anche nella lotta al traffico di rifiuti in partenza dall'Italia. Con le adeguate tecnologie ci sarebbero i margini per aumentare la sicurezza dei traffici, velocizzare i controlli e, conseguentemente, aumentare la competitività del porto".* Garruto ha infine ricordato che il costo dello 'sconto' dei controlli è sempre alto perché consente che il mercato sia inondato di merci inidonee e forse pericolose.

**Stefano Garzelli** e la sua Blue Team Computers realizzano software per aziende e per il settore portuale: *"Ho avuto la fortuna di incontrare i fisici dell'INFN e la tecnologia TeraHertz. Esiste da diversi anni, ma era rimasta nei laboratori. È possibile applicarla sui telonati e sulla merce fuori dai contenitori. Con un'adeguata programmazione è possibile definire a priori che tipo di merce ricercare".* *"Finora – ha proseguito Garzelli – si interpretava il contenuto dall'immagine. Con i TeraHertz cambia tutto: non solo possiamo impostare il tipo di merce da individuare automaticamente, ma non servono neppure aree dedicate perché il sistema non è nocivo per l'uomo e agisce in tempo reale. Se si incrociano i controlli con i dati e le dichiarazioni doganali, si ottiene un quadro completo. Questo progetto è piaciuto anche alla Regione Toscana e abbiamo avuto degli assegni di ricerca per concretizzarlo".*

## - segue

---

**Massimiliano Bitossi** (INFN), è entrato nel merito della tecnologia: “è un sistema veloce senza falsi negativi e positivi, e non frena la catena logistica. La frequenza TeraHertz si trova fra l'infrarosso e le microonde; non passa attraverso i metalli e non è nociva per l'uomo, mentre gli Xray dei varchi sembra siano nocivi oltre i 400 attraversamenti”. Bitossi ha spiegato con una dettagliata presentazione come il sistema possa individuare autonomamente un “fingerprint”, una impronta elettromagnetica che corrisponde a una serie di materiali già segnalati al computer.

L'impronta chimica di determinati composti, quali esplosivi e droghe, viene riconosciuta dal sistema e comparata con quella memorizzata, facendo scattare un allarme a un operatore magari impegnato in altre attività. Non solo: il sistema può riconoscere impronte di per sé non pericolose (ad esempio il poliestere) ma che non dovrebbero essere presenti in un determinato carico (nell'esempio precedente una spedizione di maglie dichiarate come soltanto di lana).

Questa tecnologia, oltre ad essere non radioattiva, consente controlli in tempo reale con un duplice beneficio: non è necessario fermare i mezzi ed è inoltre possibile controllare teoricamente anche il 100% della merce se la si fa attraversare un portale come un gate (aero)portuale. Questa frequenza è studiata da 15 anni e consente agevolmente di controllare anche pacchi e buste postali. Essendo una tecnologia matura, ci sono gli estremi per realizzare un modello funzionante alla metà del costo di uno scanner per container tradizionale. La miniaturizzazione consente infine di montare l'attrezzatura su dei droni o dei veicoli elettrici pilotati da remoto. Tra 18 mesi sarà pronto il primo prototipo, il cui uso potrebbe aiutare molto forze di polizia, dogane, autorità portuali e corrieri.

Prima di chiudere i lavori, la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini ha voluto salutare e ringraziare il comandante in seconda della Direzione Marittima, il **Capitano di Vascello Massimo Seno**. A Livorno dal 2011, Seno ha saputo coordinare molte emergenze, anche quella della nave da crociera Concordia. Dal 25 novembre il comandante andrà a guidare il comparto marittimo di La Spezia. Ricevendo il crest del Propeller, Seno ha spiegato che: *“A Livorno sono stato bene. È stata una palestra di professione impressionante. Si può dire: è uno dei porti più importanti di Italia. La mia famiglia per il momento resterà qui”*. Ed un saluto è stato dato ai presenti anche dal Console Onorario di Grecia dott.ssa Elena Konstantos, ospite del Club per la serata.

FRONTE DEL PORTO SCANSIONE DEI CONTAINER CON IL SISTEMA FREQUENZA TERAHERTZ. INTERESSANTE CONVEGNO AL PROPELLER CLUB

## Impronta digitale delle merci: la scienza in aiuto della logistica

**IDENTIFICAZIONE** di droghe, esplosivi, denaro e merce di contrabbando, sarà presto più facile in banchina. Questo l'oggetto del convegno organizzato dall'International Propeller Club Port of Leghorn, nella sede dello Yacht Club. Sarà l'utilizzo della frequenza TeraHertz, innocua per gli esseri umani, ma in grado di individuare in pochi secondi "l'impronta digitale" spettrografica dei materiali. I tempi di scansione veloci e il collegamento ai database portuali consentirebbero di aumentare esponenzialmente i controlli senza rallentare la catena logistica. Massimo Ricasoli, della dogana livornese, ha ricordato che a breve prenderà il via anche lo sportello unico doganale. Un'efficiente telematizzazione dei varchi permetterebbe di separare le merci pronte con quelle che necessitano altri controlli. Luigi I. Garruto ha ricordato come la Dogana, al di là dei controlli finanziari, svolga un prezioso ruolo nel campo della sicurezza: «È più facile riscontrare illeciti extra-tributari quando le merci sono riunite per i controlli doganali; aspetto confermato dall'esito di molte operazioni di polizia. L'Agenzia è impegnata anche nella lotta al traffico di rifiuti in partenza dall'Italia. Con le adeguate tecnologie ci sarebbero i margini per aumentare la sicurezza dei traffici, velocizzare i controlli e, conseguentemente, aumentare la competitività del porto». Garruto ha ricordato che il costo dello 'sconto' dei controlli è sempre alto perché consente che il mercato sia inondato di

merci inidonee e forse pericolose. Stefano Garzelli e la sua Blue Team Computers realizzano software per aziende e per il settore portuale: «Ho avuto la fortuna di incontrare i fisici dell'INFN e la tecnologia TeraHertz. Esiste da diversi anni, ma era rimasta nei laboratori. È possibile applicarla su telonati e merce fuori dai contenitori».

**MASSIMILIANO** Bitossi (INFN), è entrato nel merito della nuova tecnologia: «È un sistema veloce senza falsi negativi e positivi, e non frena la catena logistica. La frequenza TeraHertz si trova fra l'infrarosso e le microonde; non passa attraverso i metalli e non è nociva per l'uomo. Bitossi ha spiegato come il sistema possa individuare autonomamente un "fingerprint", una impronta elettromagnetica che corrisponde a una serie di materiali già segnalati al computer. L'impronta chimica di determinati composti, quali esplosivi e droghe, viene riconosciuta dal sistema. Non solo: il sistema può riconoscere impronte di per sé non pericolose (ad esempio il poliestere) ma che non dovrebbero essere presenti in un determinato carico. In chiusura la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini ha voluto salutare e ringraziare il comandante in seconda della Direzione Marittima, il Capitano di Vascello Massimo Seno che dal 25 novembre il comandante andrà a guidare il comparto marittimo di La Spezia. Un saluto è stato dato ai presenti anche dal Console Onorario di Grecia dottoressa Elena Konstantos, ospite del Club per la serata.

A.F



### ALTO LIVELLO

La presidente del Propeller Maria Gloria Giani Pollastrini con il parterre dei relatori

SOTTOSCRITTO IN ASSEMBLEA DALL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

## Interporto Vespucci, l'aumento di capitale

Dieci milioni di euro come era stato deciso già l'anno scorso - In corso la cessione di aree per insediamenti

COLLESALVETTI - L'assemblea dei soci dell'Interporto Vespucci di Guastalla ha approvato l'aumento di capitale di 10 milioni di euro che l'Amministrazione portuale, allora presieduta da **Giuliano Galliani**, aveva promesso nel 2016

nel quadro del potenziamento dei rapporti tra lo scalo marittimo e il suo retroporto. L'Amministrazione di sistema del Tirreno settentrionale presieduta da Stefano Corsini - che è socio importante del Vespucci - ha così confermato l'impegno, che era stato anche "benedetto" dalla Regione Toscana.

L'aumento di capitale va di pari passo a altri interventi tesi da una parte a garantire il servizio di retroporto - collegamenti ferroviari diretti con la rete e attraverso lo "scavalco" con il porto - e dall'altra a favorire insediamenti produttivi, come ha evidenziato il sindaco (segue a pagina 11)

### Interporto Vespucci

di Collesalveti Lorenzo Bacci. È anche in atto una cessione di aree che dovrebbe favorire nuovi insediamenti produttivi. Come noto si è chiuso all'inizio di questa settimana il bando per le dichiarazioni d'interesse sulle ultime aree privatizzabili del Vespucci: e l'interesse c'è stato. Con l'ipotesi di una crescita esponenziale dei traffici legata al dichiarato interesse della MSC di Aponte per la piattaforma Europa, anche il Vespucci non può che ricevere un'iniezione di ottimismo su un futuro dell'intero comparto logistico del "sistema" Livorno-Piombino.

# L'Informatore Navale

---

Livorno: Conferenza stampa sul porto e sul suo sviluppo. Lunedì prossimo, a Palazzo Rosciano, a partire dalle ore 12



Livorno, 24 novembre 2017 – Partecipano il presidente Corsini, l'ammiraglio Tarzia, Enio Lorenzini (Lorenzini terminal) e Luca Becce (TDT).

Le prime navi da 9.000 Teu che scalano Livorno: il lavoro di squadra tra Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto, servizi tecnico nautici e Operatori, per avere un porto "big ship ready", e il futuro, che è rappresentato da progetti importanti per lo sviluppo dello scalo labronico. Si parlerà di tutto questo in una conferenza stampa programmata per lunedì prossimo, a cui prenderanno parte il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini; il comandante della Capitaneria di Porto, ammiraglio Giuseppe Tarzia; il numero uno del terminal Lorenzini, Enio Lorenzini, e l'amministratore delegato di TDT, Luca Becce. Prevista anche la partecipazione dei rappresentanti dei servizi tecnico nautici: saranno presenti il capo pilota del porto di Livorno, Massimiliano Lupi; il capo gruppo ormeggiatori, Massimo Luperini, e Corrado Neri, per i rimorchiatori della Fratelli Neri spa. L'appuntamento è per il prossimo 27 novembre, a partire dalle ore 12, presso il quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (scali Rosciano 6/7).

## Aponte e la darsena Europa



Gianluigi Aponte

**GENOVA** - Chi si era chiesto, giorni fa, quale reale motivo avesse spinto un mega-armatore come Gianluigi Aponte a venirsene inaspettato spettatore dell'ingresso della sua mega-ship "Aelene" a Livorno, adesso probabilmente si potrà dare una risposta: dalla sponda Est della Darsena Toscana, Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

## Aponte e la darsena

dove con la sua MSC è socio da due anni del terminal Lorenzini, Aponte guardava verso il largo, puntando verso la futura piattaforma Europa. Fantasie del cronista che cerca per forza i diavoli? Da Genova, dove insieme al ministro Delrio l'armatore ha preso parte all'incontro "Connettere l'Italia", l'ha detto papale papale: MSC parteciperà alla gara per la piattaforma Europa di Livorno. "Per il momento da soli - ha specificato - poi vedremo". Lapidario come sempre, Gianluigi Aponte ha lanciato il suo messaggio che certo deve aver fatto un gran piacere a Stefano Corsini, presidente dell'AdSP del Tirreno settentrionale, al governatore della

Toscana Enrico Rossi - che sulla piattaforma Europa si è speso e si sta spendendo personalmente - e ovviamente ad Enlo Lorenzini e al suo socio Ugo Grifoni, che nel loro terminal "multipurpose" operano con crescenti numeri anche sui contenitori grazie specialmente ad MSC.

Come si configurerà l'interesse di MSC per la piattaforma Europa? Meglio: per la Darsena Europa, che è il primo "step" del grande progetto, dedicato proprio ai contenitori? MSC si è ormai impegnata sulle gigantesche MGX da oltre 23 mila Teu (vedi su queste stesse pagine) ed è chiaro che deve puntare a un porto che possa accoglierle. Un porto che con la darsena Europa abbia non solo fondali, banchine e attrezzature adatte, ma sia anche e specialmente collegato alle grandi reti ferroviarie nella pianificazione TEN-T europea. Da qui l'importanza dei binari che

già oggi arrivano in banchina nel TDT e da Lorenzini, ma specialmente dell'adeguamento a rete cargo veloce e compatibile con i grandi comogli del collegamento attraverso Firenze alla dorsale ferroviaria verso Bologna e Milano. Quel progetto che Enrico Rossi va tenacemente perseguendo e che si gioca l'alternativa con il più lontano e problematico "traforo" per Genova. Con un unico vero problema: la tombatura dello sbocco in Darsena Toscana del canale del Navicelli, che rappresenta una impossibile "strozzatura" anche verso la darsena Europa. Lo sanno tutti, Rossi per primo, ma ancora non si vedono - o almeno, non sono programmate - soluzioni. Che Aponte, con la sua esperienza e la fretta che gli impongono i tempi dello shipping, non può non aver sollecitato. Aspettiamo dunque soluzioni. In fretta, ma ledeamente in fretta, se possibile.

## Da "cattedrale" a risorsa del "sistema"

**COLLESALVETTI** - *Facciamo un'ipotesi: fu parte del mio mestiere provarci. Con la spinta propulsiva che Gianluigi Aponte ha dato alla realizzazione della piattaforma Europa, l'interporto/retroporto Vespucci ha acquistato già da subito un incremento di valore superiore alla pur importante ricapitalizzazione.*  
**Antonio Fulvi**  
(segue a pagina 11)

## Da "cattedrale" a risorsa

zione dell'AdSP. Anzi: sarà una coincidenza, ma la ricapitalizzazione arriva quando Aponte si è

detto interessato alla piattaforma livornese. Coincidenze come queste hanno quasi il valore di prove. E ci aiutano a sperare.

Chi ha seguito, nei decenni, la storia del Vespucci si può rendere conto facilmente come quella che allora fu definita "cattedrale nel deserto" oggi abbia acquistato

un ruolo e un futuro importanti. Le aree sono quasi sature, le auto del Gragnani stanno invadendo persino spazi che erano vocati ad altro, e gli insediamenti anche produttivi aumentano. Risultati di una buona gestione, certo: Risultati di una gestione che, pur trovandosi la palla al piede

di scelte sbagliate del passato, ha saputo stringere la cinghia, tirare avanti e rilanciare. Oggi il Vespucci non è più una palude mangiasoldi ma una risorsa. A patto che la logistica di collegamento - ferrovie e scavalchi promessi - sappia bruciare i tempi. Proviamo a crederci: a dare tutti una mano.

## LA CRISI DELLE DITTE

### «Indotto, servono misure straordinarie»

Fim, Fiom e Uilm rivendicano la propria azione e accusano l'Usb: ci attacca solo per ottenere qualche tessera in più

PIOMBINO

Usb poco tenera con le sigle confederali dei metalmeccanici. Che replicano con altrettanta durezza al sindacato autonomo recentemente nato anche a Piombino.

«È evidente - scrivono Fim, Fiom e Uilm - che per l'Usb è molto più facile attaccarci, piuttosto che contestare le aziende e proporre soluzioni che siano percorribili per dare una risposta concreta ai lavoratori. In tutti questi anni non hanno portato alcun contributo a sostegno delle vertenze di Piombino per salvare i posti di lavoro, né per i diretti, né per l'indotto».

Le tre organizzazioni di categoria affermano di aver fatto in questi anni decine di iniziative, che ne stanno facendo ancora e continueranno «nonostante le mille difficoltà. Solo per avere visibilità e autolegittimarsi, è vergognoso attaccare chi tutti i giorni

si impegna a cercare le migliori soluzioni per tutti, speculando sulla pelle dei lavoratori. Tutti questi paladini dell'ultimo minuto, che hanno trovato terreno fertile in questa crisi bestiale e che oggi si vendono come i detentori della verità assoluta, farebbero bene a portare avanti le proprie idee e le proprie proposte, ammesso che ne abbiano. Ma è evidente - si aggiunge nella nota - che non è così, e trovano il loro sport preferito nell'attaccare chi da oltre 9 anni si impegna a tutelare i lavoratori».

Fim, Fiom e Uilm non hanno dubbi: l'Usb mancherebbe sia di conoscenza del problema, che di fondamento, «come ad esempio il "tutti dentro" riferito ai lavoratori diretti che noi abbiamo sempre rivendicato come elemento imprescindibile per la salvaguardia di tutti i posti di lavoro, ed ottenuto il 1 novembre 2016 con il passaggio dei lavoratori in Aferpi e Piombino Logistics».

«Sproloqui», insomma basati sulla scarsa conoscenza della normativa. «Se conoscessero la Legge Marzano, probabilmente

capirebbero che questa prevede regole di accesso ben precise, in cui le piccole aziende del territorio come quelle dell'indotto, non sono comprese per requisiti. E questo - prosegue la nota - per effetto della legge che ha validità in tutto il territorio nazionale e non solo a Piombino. E siccome per noi non esistono lavoratori di serie A o serie B, ma esistono solo le persone e le loro famiglie da tutelare, ci siamo attivati fin dall'inizio di questa vicenda - a fronte di queste gravi difficoltà e carenze normative - per chiedere al Governo misure eccezionali che derogassero alla legge vigente al fine di tutelare l'indotto».

Fim, Fiom e Uilm rivendicano al loro operato l'aver ottenuto che nelle aree di crisi complessa fosse concesso un ulteriore an-

no di cassa integrazione straordinaria, «adottata per alcune aziende, impedendo il licenziamento di decine di lavoratori. Con le aziende abbiamo sempre cercato di stipulare ogni tipo di accordo possibile, talvolta anche derogando agli strumenti ordinari. È chiaro - proseguono - che il tempo non ha giocato a nostro favore ma il nostro lavoro non si ferma e attraverso i nume-

rosi tavoli aperti per l'indotto, siamo riusciti ad avere almeno lo sblocco dei 30 milioni da destinare alle politiche attive del lavoro per i disoccupati e la mobilità in deroga per coloro che la terminano nel 2017. Ovviamente - chiude la nota delle tre organizzazioni - queste misure non sono né risolutive, né soddisfacenti perché Piombino necessita di interventi straordinari soprattutto per ampliare le tutele sociali. Ma non accettiamo lezioni da chi promuove solo azioni di natura propagandistica, buona solo a ottenere un applauso o una tessera».



Una delle manifestazioni in difesa dell'indotto (foto Paolo Barlettani)



Un momento del flash mob in piazza Cappelletti (PaBar)

## NAPOLI, WATERFRONT, WORK IN PROGRESS: Passeggiata illustrata lungo il tratto storico del porto



Napoli, 24 novembre 2017 – Il 3 dicembre prossimo a cura del Propeller Club Port of Naples in collaborazione con aniai Campania, Lega Navale Italiana, CNR IRISS, Community Psychology Lab Università Federico II, Friends of Molo San Vincenzo.

La ricorrenza di Santa Barbara anche quest'anno offre l'opportunità di avvicinare la comunità urbana al cluster marittimo facendo conoscere gli spazi e le funzioni del porto.

Dopo le maratonine sul Molo San Vincenzo – al momento non accessibile perché finalmente sono in atto i lavori di messa in sicurezza – il Propeller Club Port of Naples organizza una visita guidata nel porto storico di Napoli. La visita, che partirà dall'Immacolatella Vecchia e si concluderà al Molosiglio, toccherà i principali edifici storici, descriverà i lavori in corso e quelli futuri, raccontando il waterfront che verrà.

Guide d'eccezione saranno il Presidente del Porto ,Prof.Pietro Spirito , i progettisti e i rappresentanti delle istituzioni competenti per le trasformazioni delle strutture portuali e del waterfront.

Qualcosa si muove, si accelerano i lavori, si progetta, si aprono nuovi cantieri: il porto si trasforma e si ricongiunge con la città.

### Programma

h 10.00 raduno dei partecipanti nei pressi del Varco Immacolatella del Porto di Napoli e partenza della visita guidata.

### Prima tappa: Immacolatella Vecchia

Su progetto di Domenico Antonio Vaccaro, il palazzo dell'Immacolatella fu fatto edificare da Carlo III di Borbone alla metà del 18° secolo, a mare tra il molo grande e il castello del Carmine, nel bacino del Mandracchio, collegato da due ponti alla terraferma. L'edificio ospitava la Deputazione della Salute ed era un elemento primario del paesaggio urbano e portuale. A seguito delle trasformazioni novecentesche del porto, è oggi inglobato nella colmata della calata Porta di Massa. Aspetta da anni un intervento di restauro e una funzione che lo faccia rivivere come cerniera tra il porto e la città.

### Seconda tappa: Ex Magazzini Generali

L'edificio dei Magazzini Generali è una attrezzatura portuale per lo stoccaggio delle merci in disuso da molti anni. Opera razionalista dell'architetto Marcello Canino risalente agli anni quaranta del secolo scorso, è stata oggetto di ampi dibattiti. In occasione del concorso di progettazione per il ridisegno del waterfront negli anni 2000, se ne ipotizzò la demolizione che però fu bloccata dal vincolo posto dalla Soprintendenza competente. Dopo anni di discussioni sul suo destino, oggi si prevede di destinarlo a sede del Museo del Mare e delle Migrazioni.

## - segue

---

### Terza tappa: Stazione Marittima

La stazione marittima è un progetto razionalista dell'arch. Cesare Bazzani ed caratterizzata dalla notevole dimensione, dai volumi puri e dal colore bianco che ne fanno un elemento forte del paesaggio portuale e urbano, chiudendo la prospettiva che da Palazzo San Giacomo attraversa piazza Municipio e arriva al Molo Angioino. La nuova infrastruttura, fortemente voluta dal governo fascista anche per motivi di propaganda, fu conclusa nel 1936 per rispondere al crescente traffico portuale. L'impianto è classico e simmetrico con due corpi che si sviluppano lungo il molo e sono collegati da un corpo trasversale a ponte dove in origine arrivava la linea ferroviaria.

### Quarta tappa: Metropolitana di Napoli Porto

La metropolitana di Napoli, anche se non è stata ancora completata, è famosa nel mondo per le sue stazioni dell'arte. La fermata di Piazza Municipio è in funzione ma non è ancora collegata con il porto così come previsto dal bel progetto degli architetti Álvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura. A conclusione dei lavori, come sarà illustrato dai rappresentati della società esecutrice, i piani inclinati realizzeranno un collegamento fisico e visivo tra porto e città, rendendo la stazione un elemento di collegamento tra il mare e la collina del Castel Sant'Elmo.

### Quinta tappa: Progetto del nuovo Molo Beverello

Il Progetto del nuovo Molo Beverello è parte del più ampio progetto, frutto di un concorso internazionale, vinto nel 2004 dal raggruppamento coordinato da Michel Euvé, architetto francese di fama internazionale, per la riqualificazione del waterfront monumentale del Porto di Napoli. Il progetto, che sarà illustrato da uno dei progettisti, prevede la realizzazione di una zona filtro, una "filtering line", tra porto e città, uno spazio pedonale con attività commerciali, culturali e di servizio, connesso con la galleria ipogea di collegamento con la stazione della metropolitana, che consentirà alla città di affacciarsi sul porto senza interferire con le sue attività.

### Sesta tappa: Molo San Vincenzo

Il Molo San Vincenzo, opera voluta dai Borbone nella seconda metà dell'Ottocento secondo un progetto di Domenico Fontana del XVI sec., si estende nel mare per circa 2,5 km e, fino alla prima guerra mondiale è stato un importante avamposto difensivo. Oggi, a dispetto del suo valore storico-culturale e paesaggistico-architettonico, risulta in uno stato di generale abbandono e chiusura. Sostanzialmente diviso in due parti, di cui la prima, prosecuzione della città verso il mare, con strade, piazze, edifici, non è accessibile ed è di proprietà della Marina Militare, mentre la seconda parte, il molo vero e proprio, si allunga nel mare proteggendo il porto verso i quadranti sud-occidentali è di proprietà e competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno. Recentemente sono in atto lavori di messa in sicurezza del Molo nella parte di competenza della AdSP ed è in atto un ampio dibattito per restituirlo sia alla sua funzione portuale sia alla comunità urbana come spazio pubblico sul mare.

Termine passeggiata : ore 12.

## PORTI ADRIATICI

APPELLO ALL'AUTHORITY

### L'INVITO DEL PARLAMENTARE PD

Nei giorni scorsi era stato designato ad interim, per due mesi, l'ammiraglio in pensione Salvatore Giuffrè

# Tomaselli: «Il presidente nomini il segretario generale al più presto»

● «Il presidente Ugo Patroni Griffi sciogla il definitivamente il nodo relativo alla nomina del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale». È il «sommesso» e «disinteressato» invito rivolto dal senatore Salvatore Tomaselli al numero uno dell'Authority. «La nomina si è protratta oltremodo per non considerare del tutto legittimi gli interrogativi che da giorni si pongono gli attori istituzionali e gli stessi operatori del cluster portuale adriatico, interessati alla piena funzionalità ed efficacia dell'azione di un così importante e decisivo ente» ricorda il parlamentare del Pd. «Al di là dei tempi tecnici necessari ed utili ad istruire una scelta così delicata - sottolinea Tomaselli -, che ha

visto raccogliere curriculum e validarli tramite l'Anac con una procedura non scontata né richiesta dalle norme e per questo ancora più apprezzabile per trasparenza, è pur vero che la nomina del Presidente Patroni Griffi risale ad aprile e ormai siamo alle porte di dicembre. Delle due l'una: o tra i curriculum esaminati, considerata la natura fiduciaria della nomina, il Presidente non ritiene ve ne sia alcuno degno di valutazione positiva oppure attorno a questa vicenda (non sarebbe la prima volta) si giocano relazioni e pressioni, anche di natura politico-istituzionale, che finora hanno impedito di scegliere a chi affidare una così importante responsabilità». Da qui l'invito: «Conoscendo e stimando profondamente il

Presidente Patroni Griffi sono certo che questa seconda ipotesi sia infondata ed estranea. Il Presidente sciogla nei prossimi giorni questo nodo, in piena autonomia e confidando nelle qualità e nelle competenze che gli sono già state avanzate o in altre che, magari, ulteriormente potranno rendersi disponibili. In una scelta di tale natura, tutta di merito, sono certo che non mancheranno di essere tenute in debita considerazione le stesse professionalità che sono venute o che verranno dalla comunità brindisina e che, per affidabilità e senso delle istituzioni, ben possono concorrere alla responsabilità di partecipare, alla valorizzazione del patrimonio di infrastrutture e di opportunità di sviluppo dei porti adriatici pugliesi».

## Salvatore Tomaselli "esorta" il presidente dell'Autorità di sistema portuale Patroni Griffi a stringere i tempi La strigliata del senatore: «Subito il segretario»

● Scintille, dopo l'ennesimo rinvio della nomina del segretario generale della nuova Autorità di sistema portuale, tra il senatore Pd Salvatore Tomaselli e il presidente dell'Authority Ugo Patroni Griffi, accusato di avere atteso troppo tempo per la nomina del nuovo segretario generale dell'ente.

«La nomina del segretario generale dell'Autorità di sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale - esordisce il senatore democratico - si è protratta oltracciò per non considerare del tutto legittimi gli interrogativi che da giorni si pongono gli autori istituzionali e gli stessi operatori del cluster portuale adriatico, interessati alla piena funzionalità ed efficacia dell'azione di un co-

al importante e decisivo ente».

Al di là dei tempi tecnici necessari ed utili ad istruire una scelta così delicata, prosegue Tomaselli, «che ha visto raccogliere curriculum e validarli tramite l'Anac con una procedura non accitata né richiesta dalle norme e per questo ancora più apprezzabile per trasparenza, è pur vero che la nomina del presidente Patroni Griffi risale ad aprile e ormai siamo alle porte di dicembre. È, quindi, delle due l'una: o tra i curriculum esaminati, considerata la natura fiduciaria della nomina, il presidente non ritiene ve ne sia alcuno degno di valutazione positiva oppure attorno a questa vicenda (non sarebbe la prima volta) si giocano rela-



### Il rinvio

La scelta attesa per venerdì non è arrivata per le dimissioni del brindisino Nicola Zizzi

zioni e pressioni, anche di natura politico-istituzionale, che finora hanno impedito di scegliere a chi affidare una così importante responsabilità».

Conoscendo e stimando Patroni Griffi, Tomaselli si dice

certo che questa seconda ipotesi sia infondata. «Ed allora, voglio sperare che lo stesso presidente - è il suo auspicio - possa accogliere un sommessissimo e disinteressato invito: sciolga nei prossimi giorni questo nodo, in piena autonomia e confidando nelle qualità e nelle competenze che gli sono già state avanzate o in altre che, magari, ulteriormente potranno rendersi disponibili in questo tempo che si protrae».

È proprio nell'ambito di questa scelta, Tomaselli si dice convinto che Patroni Griffi terrà in debito conto «le stesse professionalità che sono venute o che verranno dalla comunità brindisina e che, per affidabilità e senso delle istituzioni, ben possono concorrere alla responsabilità di partecipa-

re, sotto la guida del presidente Patroni Griffi, alla piena valorizzazione del patrimonio di infrastrutture e di opportunità di sviluppo che i porti adriatici pugliesi potranno cogliere in modo coeso ed unitario».

La nomina del segretario generale, dopo l'attesa a causa della mancata nomina del rappresentante di Bari nel comitato di gestione, sarebbe dovuta arrivare ieri ma è stata rimandata nuovamente, a detta del presidente, a causa delle dimissioni di Nicola Zizzi da rappresentante del Comune di Brindisi. Zizzi, infatti, è tra i selezionati per il ruolo di segretario e dunque ha voluto rimuovere in anticipo una possibile causa di incompatibilità, nel caso in cui il presidente dovesse scegliere proprio lui per ricoprire quel ruolo.

# Authority, segretario generale: "Patroni Griffi sciolga presto il nodo"

"Sono certo che non mancheranno di essere tenute in considerazione le professionalità che sono venute dalla comunità brindisina"

*Riceviamo e pubblichiamo un intervento del senatore Salvatore Tomaselli (Pd) sulla nomina del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Basso Adriatico.*

La nomina del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale si è protratta oltremodo per non considerare del tutto legittimi gli interrogativi che da giorni si pongono gli attori istituzionali e gli stessi operatori del cluster portuale adriatico, interessati alla piena funzionalità ed efficacia dell'azione di un così importante e decisivo ente.

Al di là dei tempi tecnici necessari ed utili ad istruire una scelta così delicata, che ha visto raccogliere curriculum e validarli tramite l'Anac con una procedura non scontata né richiesta dalle norme e per questo ancora più apprezzabile per trasparenza, è pur vero che la nomina del Presidente Patroni Griffi risale ad aprile e ormai siamo alle porte di dicembre.

E, quindi, delle due l'una: o tra i curriculum esaminati, considerata la natura fiduciaria della nomina, il Presidente non ritiene ve ne sia alcuno degno di valutazione positiva oppure attorno a questa vicenda (non sarebbe la prima volta) si giocano relazioni e pressioni, anche di natura politico-istituzionale, che finora hanno impedito di scegliere a chi affidare una così importante responsabilità.

Conoscendo e stimando profondamente il Presidente Patroni Griffi sono certo che questa seconda ipotesi sia infondata ed estranea. Ed allora, voglio sperare che lo stesso Presidente possa accogliere un sommesso e disinteressato invito: sciolga nei prossimi giorni questo nodo, in piena autonomia e confidando nelle qualità e nelle competenze che gli sono già state avanzate o in altre che, magari, ulteriormente potranno rendersi disponibili in questo tempo che si protrae.

In una scelta di tale natura, tutta di merito, sono certo che non mancheranno di essere tenute in debita considerazione le stesse professionalità che sono venute o che verranno dalla comunità brindisina e che, per affidabilità e senso delle istituzioni, ben possono concorrere alla responsabilità di partecipare, sotto la guida del Presidente Patroni Griffi, alla piena valorizzazione del patrimonio di infrastrutture e di opportunità di sviluppo che i porti adriatici pugliesi potranno cogliere in modo coeso ed unitario

NEL PORTO

## Il terminal a Sant'Apollinare nei piani della nuova Authority

● Il capannone ex Montecatini diventerà un terminal crociera. L'intenzione, già messa nero su bianco dall'allora Autorità portuale di Brindisi, è stata confermata con l'inserimento del progetto nel Piano operativo triennale della nuova Authority di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, sorta dalla fusione tra quella di Bari e quella di Brindisi.

La vera certezza, a dire il vero, arriverà solo con il nuovo Piano regolatore di sistema, che dovrà sancire la nuova destinazione funzionale del sito. Dopo di che, si potrà pensare al vero e proprio adeguamento. O meglio, trasformazione. Che richiederà, naturalmente, risorse tutt'altro che trascurabili ma rispetto alle quali i tecnici dell'ente portuale si dicono piuttosto tranquilli. Sono tante, infatti, le possibilità di finanziamento offerte per questo genere di iniziative da governo e Unione Europea.

L'intenzione di trasformare il capannone ex Montecatini in un terminal crocieristico polifunzionale risale ormai a qualche anno fa ma ha scontato più di qualche rallentamento, anche a causa della riforma della portualità italiana che si è fatta attendere e che di fatto ha bloccato la programmazione e la realizzazione delle opere maggiori nel porto di Brindisi.

La certezza della conve-

nienza dell'operazione, tra l'altro, è arrivata solo dopo gli studi sull'ingresso delle mega-navi da crociera nel porto interno attraverso canale Pigonati. Un passaggio che molti ritenevano impossibile ma che si è dimostrato, al contrario, fattibile. Solo ottenuta questa certezza, però, si è potuto inserire il

progetto all'interno della programmazione dell'allora Autorità portuale di Brindisi.

Nel 2016, dunque, l'ente inserì il terminal crociera nell'ex capannone Montecatini all'interno delle schede inviate al Ministero dei Trasporti nell'ambito del procedimento per la redazione

del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, dunque nella fase pre-riforma, confermando l'intenzione di realizzare quel progetto.

Anche perché le presenze di questi anni sembrano offrire una garanzia sufficiente sul fatto che questo tipo di traffico possa scalare a Brindisi per un periodo ragionevolmente lungo e tale da consentire di costruirvi investimenti redditizi.

L'idea iniziale era quella di utilizzare un terzo dello spazio disponibile per il vero e proprio terminal mentre gli altri due terzi per un contenitore museale ed espositivo gestito dalla Triennale di

Milano. Un progetto verso il quale i vertici della fondazione milanese avevano dimostrato grande entusiasmo, proprio come l'allora amministrazione comunale. Diversi erano stati i sopralluoghi all'interno del capan-

none ed anche gli incontri in città, per provare a concretizzare un'idea che, alla fine, è sfumata definitivamente.

Al posto del contenitore museale sarebbe comunque possibile immaginare un vero e proprio quartiere fieristico. Lo stesso sogno portato avanti qualche anno fa dalle istituzioni locali e poi arenatosi e sparito nel nulla, tanto da spingere diverse manifestazioni, a partire dal Salone nautico di Puglia, ad emigrare verso altri lidi.

In questo modo, nel gioiello di archeologia industriale potrebbero coesistere il terminal per le mega navi da crociera ed il luogo fisico, appositamente attrezzato, nel quale ospitare fiere e saloni ma anche eventi pubblici di genere diverso. Una soluzione facilitata anche dal fatto che l'Autorità portuale ha completato i lavori per la realizzazione di una strada di collegamento diretto tra via delle Bocce a Costa Morena Ovest. Nell'ambito di questi lavori, infatti, è stata ampliata anche la viabilità che arriva fino alle spalle del capannone, che fino a qualche tempo fa era piccola e non consentiva un buon afflusso in caso di eventi pubblici.



**Il sito inserito nel nuovo "Pot" Il Piano regolatore stabilirà l'utilizzo**

**Triennale di Milano Ormai svanita l'idea di succursale nel Mezzogiorno**

# Il Nautilus

**Agevolazioni fiscali: AdSP MAM e Banco di Napoli sottoscrivono un accordo**



BARI – Martedì 5 dicembre alle ore 11.00 nella “Sala Consiglio” del Rettorato del Politecnico di Bari, il presidente dell’AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale del Banco di Napoli s.p.a, Francesco Guido, sottoscriveranno un accordo di collaborazione finalizzato a supportare le imprese che operano con l’Ente portuale nelle attività finanziarie e di investimento.

L’accordo, peraltro previsto dal cosiddetto Decreto Sud (DL n.91 2017) che, per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno, introduce l’istituzione delle Zone Economiche Speciali (le ZES), è volto a sostenere le imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall’AdSP nella realizzazione del piano operativo triennale di investimenti; tale supporto avverrà mediante finanza ordinaria e straordinaria attraverso un contributo diretto dell’Istituto bancario. Le imprese, inoltre, avranno la possibilità di trasferire o di farsi anticipare i crediti maturati nei confronti dell’AdSP, anticipi o cessioni del credito, direttamente dalla banca in modo da rafforzare la garanzia del puntuale adempimento delle obbligazioni assunte dall’azienda.

“Attraverso l’accordo- commenta il presidente- garantiremo sostegno e consulenza alle imprese che attualmente operano nelle nostre aree portuali e retro-portuali, comunque inserite nella ZES e, al contempo, favoriremo l’interesse di potenziali nuovi stakeholders, anche stranieri che, in virtù dei numerosi servizi offerti, saranno invogliati a investire nei nostri porti.”

Un importante ruolo in tale accordo viene recitato dall’Associazione Studi e Ricerche Mezzogiorno – SRM, attraverso attività di ricerca delle direttrici di sviluppo economico delle aree portuali e retro-portuali incluse nelle ZES, i cui risultati, parametrati sulle caratteristiche del territorio, saranno poi diffusi ai potenziali utilizzatori.

“Con l’Istituto di credito- conclude Patroni Griffi- intendiamo avviare un percorso sinergico, finalizzato a rendere sempre più appetibili le nostre aree portuali e retro-portuali a nuove forme di investimento. Adeguato supporto finanziario, infrastrutturazione e semplificazione delle procedure, agevolando le aziende, costituiscono un volano concreto per lo sviluppo economico di un territorio.

Un' infornata di provvedimenti nell' ultima seduta del Comitato: via libera al bilancio di previsione e al Piano triennale

## Ecco perché l' **Autorità portuale** deve restare

*Il nuovo Teatro in Fiera, il grande Terminal crocieristico, il potenziamento delle banchine: opere per 80 mln*

Domenico Bertè Potrebbe essere stata anche l' ultima delle riunioni del comitato portuale di Messina. A un mese, o poco più, dalla scadenza della piena autonomia dell' Authority peloritana, arriva il nulla osta per il bilancio preventivo del 2018 dell' ente, e per il prezioso Piano triennale delle opere.

Lavora come se ci fosse un domani lungo e florido il commissario **Antonino De Simone**.

E fa bene perché se è vero che la proroga di un anno è quasi arrivata alla scadenza, è anche vero che ci sarà verificare l' intervento promesso dal neogovernatore siciliano Nello Musumeci per un allungamento-revisione dei programmi di accorpamento con Gioia Tauro.

Bilancio e triennale E i due nulla osta, al bilancio e al Piano triennale, serviranno a non congelare tutta l' attività dei prossimi mesi, impegnando ingenti somme su investimenti preziosi per la portualità e la città in genere. Fra le opere finanziate ci sono da registrare in questi ultimi giorni una serie di importanti aggiornamenti.

Teatro in Fiera È stato, per esempio, spedito al Genio civile il progetto del nuovo Teatro in fiera. Un' opera da oltre 13 milioni di euro e che dovrà ospitare anche la nuova sede dell' **Autorità portuale**.

Dopo aver superato il vaglio della Regione l' elaborato è finito per il controllo dei calcoli al Genio e a breve potrà avere il nulla osta di Comune, Vigili del fuoco e Soprintendenza.

Terminal crocieristico Il progetto definitivo del nuovo terminal crocieristico è pronto.

Entro due mesi, dovrà essere presentato ed approvato dalla Conferenza dei servizi. Si passerà successivamente alla redazione dell' esecutivo e quindi alla gara che potrebbe, dunque scattare entro giugno prossimo. Base d' asta 3,9 milioni di euro.

Rettifica banchine E proprio in quell' area, quella destinata alle navi da crociera, è prevista un' opera dal valore complessivo di 32 milioni di euro: la rettifica di 4 banchine. La linea degli approdi, in questo momento è spezzata. Molti angoli che non consentono di sfruttare a pieno l' affaccio in centro città. Con questi lavori si creerebbero solo due linee di approdo perché verrebbero rettificata e ampliate le banchine I settembre (9 milioni) la Peloro, la Marconi e la Rizzo per altri 23 mln. Di recente, per la

## -segue

---

variazione dello strumento urbanistico, è stato approvato l' adeguamento tecnico funzionale del progetto realizzato dallo studio Mallandrino di Palermo, che poi dovrà avere il parere di Palazzo Zanca ed il nulla osta della Regione e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Si cercherà, comunque, di accelerare i tempi.

**Molo Norimberga** Entro la fine di quest' anno, infine, andrà a gara la progettazione dell' allungamento e ampliamento del molo Norimberga. Un' opera da 20 mln di euro che renderà di un terzo più grande questo approdo chiamato a svolgere una funzione centrale anche quando sarà aperto il nuovo porto di Tremestieri, visto che sarà un approdo emergenziale per le giornate di scirocco e potrebbe divenire il nuovo riferimento per il traffico "leggero" nel momento in cui la Rada San Francesco sarà liberata definitivamente dalle attuali funzioni e destinata, come previsto dal Prg portuale, al diportismo, con la realizzazione di un nuovo porticciolo.

**Milazzo-Giammoro** Ma ci sono buone notizie anche per Milazzo dove è questione di giorni la consegna lavori alla ditta Ricciardello del pontile di Giammoro, un' opera da 22 milioni di euro, segnata da una serie infinita di vicissitudini e stop forzati. Sono arrivati anche tutti gli ultimi nulla osta per far ripartire i lavori sospesi un anno fa nella banchina XX luglio del porto mamertino.

Presto a gara anche la progettazione dell' allargamento dell' attuale molo foraneo per un investimento programmato di 7 milioni di euro.

**La mobilitazione** Sono attesi anche diversi nuovi deputati regionali questa mattina all' iniziativa in favore della creazione della 16. **Autorità Portuale di Sistema dell' Area Integrata dello Stretto**, promossa dai sindacati Fast Confsal e Ugl. Oggi e domani a piazza Cairolì dalle 10 proseguirà la raccolta firme, ma sarà anche l' occasione di focalizzare le oggettive difficoltà e priorità del settore, anche nel confronto con la deputazione regionale che le organizzazioni sindacali ha invitato. «Dopo le ultime dichiarazioni del neo presidente della Regione Nello Musumeci - scrivono i segretari Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino - vogliamo coinvolgere i deputati perché possano attivarsi per il futuro e l' autonomia dei porti di **Messina** e Milazzo con il riconoscimento politico dell' Area dello Stretto».

**Tremestieri** Lavorerà, invece, per altri cinque giorni la "Rex II" che da giovedì sera è nel porto di Tremestieri per dragarlo e portare via la sabbia che rende problematiche le manovre intorno a due approdi. Fino a mercoledì quindi sarà operativo un solo attracco e forse domani il porto sarà del tutto chiuso. Il calo delle corse dovrebbe essere del 30%, quindi, nelle giornate di punta, il numero di viaggi arriverà ad una quarantina abbondante. Se si dovesse creare una corposa attesa scatteranno le deroghe che porteranno i mezzi pesanti verso gli approdi del centro città.

Ieri e oggi la raccolta firme a piazza Cairoli promossa da Fast Confsal e Ugl

## Petizione a tutela dell' Autorità portuale

*In gioco anche la difesa dei livelli occupazionali. Segnali di apertura da Musumeci*

Maurizio Licordari A difesa di Messina, a supporto di un progetto nuovo che renda centrale il ruolo della città.

Contro il piano di accorpamento con Gioia Tauro «che rappresenterebbe una grande incognita per il futuro dell' attività portuale della nostra città». Fast Confsal e Ugl sono tornate in piazza per raccogliere firme a favore della nascita della 16° Autorità portuale di sistema.

Un' Authority dell' Area integrata dello Stretto che garantirebbe maggiore peso a Messina e offrirebbe anche qualche garanzia in più ai lavoratori.

«È una battaglia che riguarda la città - spiega Nino Di Mento, della Fast Confsal - ma è anche una lotta dell' intero comparto. L' obiettivo è mantenere l' autonomia dei porti di Messina e Milazzo e in questo modo garantire anche i livelli occupazionali e le posizioni di chi opera nel nostro settore».

Le organizzazioni sindacali hanno trascorso la giornata di ieri a piazza Cairoli, spiegando le ragioni della raccolta firme, e faranno lo stesso anche oggi, sperando di continuare a ottenere supporto dalla città. Nel frattempo, hanno incassato i segnali di apertura del neogovernatore Musumeci e attendono di

capire che posizione assumeranno i dieci nuovi deputati regionali. «Vogliamo che si apra un confronto su questo argomento, visto che sin qui i progetti che sembravano definiti sono rimasti in sospeso.

Crediamo ci sia ancora il tempo per sistemare le cose e studiare una soluzione più in linea con le nostre esigenze». Accanto alla battaglia territoriale, c' è anche la questione lavorativa.

«Bisogna garantire il personale impiegato negli appalti e tutelarlo nel caso in cui ci siano dei cambi». Per farlo, secondo i sindacati, c' è una sola soluzione: «Puntiamo sulla clausola sociale che offre la certezza di non perdere il posto nel caso in cui cambi l' appalto e dunque il datore di lavoro. E oltre a questo, vogliamo che non si perdano le tutele, rappresentate dall' anzianità di servizio e dagli altri diritti che si maturano con il tempo».

Inevitabile un passaggio sul porto di Tremestieri e sulla storica questione delle spese di dragaggio. Di Mento sottolinea la soddisfazione per come stanno andando, ultimamente, le cose («credo si sia imboccata la strada giusta») e poi traccia un bilancio sulle continue polemiche legate ai costi: «Dal 2008 al 2016 sono stati spesi poco più di 1,3 milioni di euro per gli interventi. A occhio e croce, 200mila euro l'

anno, a fronte di una spesa di oltre dieci milioni per la costruzione dell' approdo. Non sono cifre astronomiche. È come se comprando un' auto da diecimila euro, si fossero pagati 200 euro di assistenza e manutenzione. E comunque, in questi anni la macchina è stata rodada, i tempi sono sempre più rapidi e il porto non chiude più quando ci sono problemi di insabbiamento.

Sono tutti elementi positivi, che hanno sottolineato».

L'obiettivo dichiarato dei promotori della petizione svoltasi nelle giornate di sabato e di ieri a piazza Cairoli

## Diecimila firme a tutela dei porti Messina-Milazzo

*Fast Confsal e Ugl: grazie alla gente per il sostegno e anche a quei deputati che hanno sottoscritto il documento*

Lucio D' Amico L' obiettivo dichiarato è arrivare a diecimila firme prima della fine dell' anno e consegnarle al presidente della Regione Nello Musumeci, all' intera deputazione e, poi, a Roma, ai ministri dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio e per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno Claudio De Vincenti.

È stato un week-end di mobilitazione quello appena trascorso, con la petizione avviata già da diverse settimane da parte dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali Fast Confsal e Ugl. La raccolta è andata avanti con la postazione ubicata a piazza Cairoli e all' appello dei sindacati di categoria dei lavoratori portuali hanno risposto i cittadini ma anche alcuni dei neoeletti all' Assemblea regionale siciliana. Le firme raccolte per ora sono più di 5.600, ma la battaglia continua, anzi l' intenzione è di intensificarla nel periodo delle festività natalizie. «Dobbiamo far sentire e capire al Governo nazionale - affermano Nino Di Mento e Guglielmo Pellegrino - che c' è un' intera città, anzi due, Messina e Milazzo, a tutela dei propri porti». Con la petizione si chiede una modifica alla riforma della portualità e della logistica italiana, prevedendo l' istituzione della XVI Autorità di sistema

portuale, quella dell' Area integrata dello Stretto, composta, dunque, da Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio, collegata ma non accorpata all' Autorità di sistema del Tirreno meridionale dove resterebbero Gioia Tauro e tutti gli altri porti calabresi.

«Sono stati due giorni proficui - ribadiscono Fast Confsal e Ugl -, abbiamo avviato la petizione lo scorso 2 agosto e siamo riusciti su questo tema a far tenere accesi i riflettori. Ci conforta l' impegno assunto prima ma anche subito la sua elezione da parte del governatore siciliano Nello Musumeci. Vogliamo ringraziare tutti i cittadini che hanno risposto attivamente - concludono i segretari delle due organizzazioni -, e in particolare i deputati regionali che hanno risposto al nostro invito avvicinandosi al banchetto di piazza Cairoli». A sottoscrivere la petizione ieri sono stati Elvira Amata, Antonio De Luca, Antonio Catalfamo e Luigi Genovese, i quali hanno dichiarato ufficialmente il proprio impegno, una volta insediati all' Asseblea regionale siciliana, per la salvaguardare dei porti di Messina e Milazzo nel

## - segue

---

contesto dell' Area integrata dello Stretto.

«Abbiamo sottoscritto la petizione popolare promossa dai sindacati e dai cittadini - commenta il neodeputato regionale di Fratelli d' Italia Antonio Catalfamo - perché condividiamo l' esigenza di ridefinire la governance dei porti messinesi. Il decreto di riforma del 2016 numero 169 ha rimodulato l' organizzazione delle Autorità portuali italiane mettendo insieme, però, località e strutture tra loro in competizione e con interessi diversi. La proposta di costruire una grande Authority con dentro i porti di Messina/Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria e San Giovanni è molto più vicina alle esigenze infrastrutturali della nostra provincia e di riflesso, delle città che si affacciano sullo Stretto». Stessi concetti ribaditi da un' altra esponente di Fratelli d' Italia, Elvira Amata: «Abbiamo la certezza che Nello Musumeci darà seguito agli impegni assunti in campagna elettorale e noi saremo al suo fianco nella battaglia per i porti di Messina e di Milazzo».

## Autorità dello Stretto

Fast Confsal e Ugl hanno avviato una raccolta firme con l'obiettivo di istituire la sedicesima **Autorità portuale** dell' Area dello Stretto. La petizione continua oggi. In ballo ci sono la gestione di ampie porzioni di territorio, opere strategiche ma anche il futuro occupazionale dei lavoratori. Pag. 28.

La proposta di società Centro Mercantile Sicilia, insieme ad **Autorità Portuale**, Caronte&Tourist e Camera di Commercio

## "ZES dello Stretto", anche CapitaleMessina condivide e sostiene l' iniziativa

A seguire il Documento di CapitaleMessina a firma di Gianfranco Salmeri (nella foto): In attesa che a Palermo si definisca la squadra degli assessori regionali, la Politica non si può fermare, perché ci sono tempi e scadenze delle quali tenere conto. Il riferimento in questo frangente è alla legge sulle ZES, che prevede che il Governo possa istituire al massimo due zone economiche speciali per regione, su proposta del Presidente di quella interessata. Considerato che **autorevoli** esponenti governativi, hanno in più occasioni indicato Catania-Augusta e Palermo come sedi delle future ZES siciliane e che a breve (i sessanta giorni di prammatica sono già stati superati), seguiranno i decreti attuativi della Presidenza del Consiglio, è necessario agire prima che i giochi siano fatti, per evitare che **Messina** sia l' unica città metropolitana del Sud a rimanere esclusa. Sembrerà a qualcuno un argomento marginale, lontano dalle esigenze del cittadino comune, ma non è così: le potenziali ricadute economiche delle ZES sui territori coinvolti sono enormi. E per conseguenza il possibile incremento in termini di posti di lavoro, tema che dovrà essere al primo punto dell' agenda del prossimo Governo regionale, ma anche della prossima amministrazione comunale. La soluzione auspicabile, per noi, sarebbe quella di emendare la legge 123/17 per consentire l' istituzione di una terza ZES siciliana autonoma, ma bisogna prepararsi anche ad ipotesi subordinate; ad esempio quella dell' inclusione in altra istituenda ZES, grazie all' art. 4 comma 2 della legge, che prevede che la Zona Economica Speciale possa essere costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprendano al proprio interno almeno un' **area portuale**. Sull' argomento ci sembra interessante e da sostenere l' iniziativa della Centro Mercantile Sicilia S.P.A., società mista pubblica e privata, che gestisce una piattaforma logistica nell' **area retro portuale** di Milazzo. La società milazzese ha avviato una meritoria azione, in partnership con **Autorità Portuale di Messina**, Caronte&Tourist e Camera di Commercio di **Messina**, per "proporre l' istituzione di una ZES dello Stretto" che includa le aree retro **portuali** di Milazzo, Giammoro e **Messina Tremestieri**. Sottolineiamo come, una volta ancora, si confermino vitali il ruolo dell' **Autorità portuale** per lo sviluppo

## - segue

---

del territorio e le ragioni della sua sopravvivenza. Nell' istanza inviata al Presidente della Regione Siciliana si possono leggere alcune considerazioni assolutamente condivisibili, prima tra tutte "che i porti di Messina-Milazzo...sono stati compresi nell' Autorità di sistema di Gioia Tauro, sul presupposto che venisse approvata la riforma della Costituzione che avrebbe trasferito allo Stato la potestà legislativa esclusiva in materia di porti", ipotesi invece bocciata al referendum del dicembre 2016; "che - quindi- la potestà legislativa esclusiva della Regione Sicilia...non può essere derogata da una legge ordinaria che attribuisce ad altro Ente pubblico interregionale, nel cui Comitato di gestione tra l' altro la rappresentanza della Regione Sicilia non è paritaria, l' approvazione...dei piani regolatori di porti compresi nel territorio siciliano" e di conseguenza che "la proposta per la istituzione della ZES nelle aree retro portuali di Messina-Milazzo non può legittimamente spettare alla Regione Calabria". è di tutta evidenza, quindi, che qualora non si riuscisse ad ottenere una ZES messinese autonoma, la scelta obbligata dovrebbe essere quella dell' affiliazione alla ZES palermitana o catanese, e non calabrese. Quindi, in conclusione nel documento si chiede a Musumeci, e CapitaleMessina si associa alla richiesta, di "avviare con la tempestività ed urgenza che il caso richiede, i contatti necessari nelle competenti sedi di Governo e porre in essere le iniziative utili a una corretta individuazione e delimitazione di tutte le aree della Regione Sicilia in possesso dei requisiti di legge per l' istituzione della ZES, ed evitare discriminazioni ingiustificate tra le esistenti aree industriali regionali di sviluppo...". E per evitare che, ancora una volta, si possa essere vittime di "discriminazioni ingiustificate", è necessario che la classe politica agisca in sinergia ed a sostegno delle iniziative delle forze sociali e produttive, che, come in questo caso, scommettono sullo sviluppo del nostro territorio, ed in tempi celeri. Ci auguriamo una pronta risposta politica da parte del Presidente Musumeci.

## Tutti a favore della Zes. L' appello al presidente Musumeci

In attesa che a Palermo si definisca la squadra degli assessori regionali, la Politica non si può fermare, perché ci sono tempi e scadenze delle quali tenere conto. Il riferimento in questo frangente è alla legge sulle Zes, che prevede che il Governo possa istituire al massimo due zone economiche speciali per regione, su proposta del presidente di quella interessata. Considerato che autorevoli esponenti governativi hanno in più occasioni indicato Catania-Augusta e Palermo come sedi delle future Zes siciliane e che a breve (i sessanta giorni di prammatica sono già stati superati), seguiranno i decreti attuativi della Presidenza del Consiglio, è necessario agire prima che i giochi siano fatti, per evitare che Messina sia l' unica città metropolitana del Sud a rimanere esclusa. Le potenziali ricadute economiche delle Zes sui territori coinvolti sono enormi. E per conseguenza il possibile incremento in termini di posti di lavoro, tema che dovrà essere al primo punto dell' agenda del prossimo Governo regionale, ma anche della prossima amministrazione comunale. La soluzione auspicabile, secondo Capitale Messina, sarebbe quella di emendare la legge 123/17 per consentire l' istituzione di una terza Zes siciliana autonoma, ma bisogna prepararsi anche ad ipotesi subordinate; ad esempio quella dell' inclusione in altra istituenda Zes, grazie all' art. 4 comma 2 della legge, che prevede che la Zona Economica Speciale possa essere costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprendano al proprio interno almeno un' area portuale. Sull' argomento c' è l' iniziativa della Centro Mercantile Sicilia Spa, società mista pubblica e privata, che gestisce una piattaforma logistica nell' area retro portuale di Milazzo. La società milazzese ha avviato una meritoria azione, in partnership con Autorità Portuale di Messina, Caronte&Tourist e Camera di Commercio di Messina, per "proporre l' istituzione di una Zes dello Stretto" che includa le aree retro portuali di Milazzo, Giammoro e Messina Tremestieri. Una volta ancora si conferma vitale il ruolo dell' Autorità portuale per lo sviluppo del territorio. Nell' istanza inviata al presidente della Regione Siciliana si possono leggere alcune considerazioni, prima tra tutte "che i porti di Messina-Milazzo...sono stati compresi nell' Autorità di sistema di Gioia Tauro, sul presupposto che venisse approvata la riforma della Costituzione che avrebbe trasferito allo Stato la potestà legislativa esclusiva in materia di porti", ipotesi invece bocciata al referendum del dicembre 2016; "che -quindi- la potestà legislativa esclusiva

## - segue

---

della Regione Sicilia...non può essere derogata da una legge ordinaria che attribuisce ad altro Ente pubblico interregionale, nel cui Comitato di gestione tra l' altro la rappresentanza della Regione Sicilia non è paritaria, l' approvazione...dei piani regolatori di porti compresi nel territorio siciliano " e di conseguenza che " la proposta per la istituzione della Zes nelle aree retro portuali di Messina-Milazzo non può legittimamente spettare alla Regione Calabria ".Qualora non si riuscisse ad ottenere una Zes messinese autonoma, la scelta obbligata dovrebbe essere quella dell' affiliazione alla Zes palermitana o catanese, e non calabrese.Quindi, in conclusione nel documento si chiede a Musumeci, e CapitaleMessina si associa alla richiesta , di "avviare con la tempestività ed urgenza che il caso richiede, i contatti necessari nelle competenti sedi di Governo e porre in essere le iniziative utili a una corretta individuazione e delimitazione di tutte le aree della Regione Sicilia in possesso dei requisiti di legge per l' istituzione della Zes, ed evitare discriminazioni ingiustificate tra le esistenti aree industriali regionali di sviluppo...".

# La Sicilia

---

esecutivo provinciale della cisl

## «Sviluppo e lavoro passano dalla creazione della Zes»

La Città metropolitana può trovare nella creazione della Zona economica speciale (Zes) un' importante opportunità di sviluppo e occupazione. Ma serve anche continuare col Patto per Catania, sostenere la stabilizzazione dei precari, difendere il lavoro nelle partecipate pubbliche a rischio di crisi. È di occasioni di crescita e di lavoro che si è parlato nell' esecutivo provinciale della Cisl etnea, incontro con tutte le categorie di lavoratori rappresentati, del privato e del pubblico, in cui si sono anche affrontati temi quali il confronto con il futuro governo della Regione siciliana su disoccupazione, partecipate pubbliche e sanità.

Ad aprire i lavori è stata la relazione di Maurizio Attanasio, segretario generale della Cisl catanese, con i segretari territoriali Rosario Portale e Ornella Romeo. È intervenuto Mimmo Milazzo, segretario regionale Cisl.

«Crediamo molto nelle Zes previste dal Decreto Sud - afferma Attanasio - interventi che interessano le aree portuali siciliane, come appunto Catania, con Augusta e Palermo. Ma che noi proponiamo, nel territorio catanese, fosse estesa alla zona industriale, che d' altra parte ospita l' **Interporto** e importanti realtà d' eccellenza tecnologica, metalmeccaniche, logistiche, agroalimentari e di ricerca. Tutte queste avrebbero un impulso non indifferente dalla Zes, con la sua capacità di attrarre investimenti produttivi. Una proposta strategica determinante, dunque, specie se in sinergia con la Zes di Augusta, che farebbe assumere alla Sicilia sud-orientale un ruolo di rilievo nello scacchiere euro Mediterraneo. E che ribadiremo quanto prima al ministro De Vincenti».

Tempi più brevi ci potrebbero essere per la riqualificazione delle scuole. «Assieme alle categorie degli edili e della scuola, coinvolgendo l' Ufficio scolastico provinciale, la Città metropolitana e i Comuni - spiega Attanasio - stiamo lavorando a una mappatura reale dello stato delle scuole del territorio, partendo già dai 17 cantieri avviati col Patto per Catania, per mettere a sistema le diverse misure ed evitare dispersione delle risorse».

Iniziative targate Cisl anche nel settore pubblico: la federazione del Pubblico impiego si è impegnata a stabilizzare i precari del Comune, arrivando a realizzare anche seminari di approfondimento per gli iscritti così da dare loro una preparazione per affrontare al meglio le prove tecniche e gli orali. Per

Attanasio, «si dovrà affrontare anche il nodo delle ex Province e, per Catania, quello della Pubbliservizi». Dal futuro assessore regionale alla Sanità, i Pensionati della Cisl si aspettano misure adeguate contro le lunghe file e le liste d' attesa.

## Porto e progetti

*Un solo scivolo disponibile per i prossimi 6 giorni a Tremestieri dove sono iniziate le opere di dragaggio. Il numero delle corse, tuttavia non dovrebbe scendere in maniera clamorosa. Intanto l' **autorità portuale** è pronta a far partire diversi nuovi progetti essenziali per lo sviluppo della città e del suo affaccio a mare*

Cinque forse sei giorni con un solo scivolo e perciò un numero di corse ridotto. E' finalmente arrivata la Rex II la nave chiamata a dragare il porto di Tremestieri, ci si augura per l' ultima volta, prima dell' avvio dei lavori della nuova struttura. Dopo 4 giorni di navigazione la motobetta partita da Chioggia ha messo le tende nello specchio acqueo a sud dove dovrà portare via dai 13 ai 17 mila metri cubi di materiale che la corrente e lo scirocco hanno buttato nella zona della diga creando la solita isoletta. Mentre la nave opererà, uno dei due scivoli sarà inutilizzabile, questo vuol dire che il numero di viaggi da e verso la Calabria non potranno che essere inferiori. Ma uno scivolo su due, non dovrebbe voler dire il 50% in meno delle corse. Dalla settantina che abitualmente vengono garantite dai tre vettori ogni giorno si potrebbe scendere a 40 forse 45. Le ripercussioni sul traffico cittadino dovrebbero essere perciò ridotte. Solo nelle ore di punta, infatti, potrebbe rendersi necessario l' emissione di una deroga che consenta ai camion che non possono imbarcarsi entro i 30 minuti di poter utilizzare gli approdi del centro città. Ci sarà però una giornata, con ogni probabilità domenica, quando tutto l' approdo sarà chiuso per consentire alla draga di operare nella zona più delicata dello specchio acqueo. Ma si sa, di domenica il porto a sud chiuso non è un gran problema per il ridotto numero di camion in circolazione. Mentre a lunghi passi si avvicina la faticosa scadenza di fine dicembre quando scadrà la proroga della piena autonomia dell' **Autorità Portuale**, l' ente di via Vittorio Emanuele prepara gli ultimi colpi in sede di programmazione infrastrutturale. Al genio civile sono stati inviati i calcoli per la costruzione del teatro della cittadella fieristica. Dopo l' approvazione dell' ufficio regionale adesso serve solo questo ultimo nulla osta prima dell' avvio della gara d' appalto per la costruzione che potrebbe arrivare già nei primi mesi del 2018. Ma è stato preparato anche il progetto definitivo del nuovo Terminal Croceristico. Entro i prossimi 60 giorni sarà convocata la conferenza dei servizi che dovrebbe dare il via alle fasi di gara. Ma non finisce qui, perchè, inserita nel piano triennale delle opere dell' **Authority c'** è anche l' adeguamento di quattro banchine del porto di **messina**: la I settembre, la Peloro, la Marconi e La Rizzo, per un totale di 32 milioni di euro. E' stato preparato l' adeguamento tecnico funzionale che consentirà l' allineamento e ampliamento degli approdi. Servirà prima il parere del comune, il nulla osta della regione e quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma un altro ampliamento è quello da 20 milioni programmato per il Molo Norimberga. Uno spazio più ampio potrebbe garantire una vera alternativa al porto di Tremestieri e anche, eventualmente fra qualche anno al traffico auto che della rada San Francesco che dovrebbe essere trasformata dopo il 2019.

TERMINI IMERESE

## Più sicurezza per il porto

TERMINI IMERESE (PA) Entro l' estate prossima, il porto cittadino sarà messo in sicurezza.

Lo ha deciso il tavolo tecnico, convocato dal prefetto di Palermo, Antonella De Miro, cui hanno preso parte il sindaco di Termini Imerese, Francesco Giunta, il primo cittadino di Palermo, Leoluca Orlando e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti.

De Miro ha manifestato l' esigenza di adeguare il porto di Termini Imerese alle misure di sicurezza, soprattutto considerato l' importante incremento di traffico merci e passeggeri che ha interessato la struttura. Per questo, ha chiesto all' Autorità di installare le infrastrutture necessarie.

In un' ottica di razionalizzazione e messa in sicurezza degli spazi dell' area portuale termitana, si è anche discusso sulla possibilità di approdo al porto di Termini Imerese di alcune importanti navi da crociera (anche se di tonnellaggio ridotto) come la Norwegian Cruise Line, la Royal Caribbean, la Silversea e la Carnival Cruise.

### Il sindaco Giunta ha partecipato al tavolo sull' ordine pubblico e la sicurezza convocato dal Prefetto di Palermo

Si è tenuto presso la prefettura di Palermo il tavolo sull' ordine pubblico e la sicurezza dei porti di Termini Imerese e Palermo. Al tavolo tecnico, convocato da S.E. il Prefetto di Palermo, Antonella De Miro, hanno partecipato il sindaco di Termini Imerese, Francesco Giunta, il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, i rappresentanti delle forze dell' ordine - nello specifico - il Generale dei Carabinieri di Palermo, il Questore di Palermo e il Generale della Guardia di Finanza di Palermo, l' Ammiraglio Salvatore Gravante, il Commissario della Polizia di Stato di Termini Imerese, Francesco Cassataro e il Comandante della Capitaneria di Porto di Termini Imerese, Fabio Chirizzi. S. E. il Prefetto di Palermo ha manifestato l' esigenza di adeguare il porto di Termini Imerese alle misure di sicurezza, soprattutto considerato l' importante incremento di traffico merci e passeggeri e ha chiesto al rappresentante dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale di installare le infrastrutture necessarie. L' ammiraglio Gravante si è subito dimostrato disponibile agli adeguamenti da effettuare e il dottor Pasqualino Monti ha assicurato che entro l' estate 2018 saranno effettuati tutti i lavori necessari. In un' ottica di sistemazione e messa in sicurezza dell' area portuale termitana si è anche discusso sulla possibilità di approdo al porto di Termini Imerese di alcune importanti navi da crociera (anche se di tonnellaggio ridotto) come la Norwegian Cruise Line, la Royal Caribbean, la Silversea e la Carnival Cruise. Al riguardo il sindaco Francesco Giunta dichiara: «Ringrazio il Prefetto per aver voluto convocare l' incontro al fine di individuare quelle che sono le necessità dovute all' incremento del traffico commerciale e passeggeri, considerata anche la concreta prospettiva di approdo di navi da crociera e ha chiesto a tutte le autorità presenti - in particolare al presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale - l' installazione di infrastrutture di sicurezza, di varchi, di cancelli in metallo, di barriere, di videosorveglianza, che verifichino gli ingressi e le uscite dell' area portuale di Termini Imerese, così come avviene nei grandi porti italiani. Da parte sua il presidente Monti ha assicurato ai presenti che l' incremento del traffico passeggeri avverrà sicuramente il prossimo anno e, in particolare, che le opere necessarie a rendere più sicura la struttura portuale verranno installate entro la prima metà del 2018. Sono veramente soddisfatto - conclude il sindaco - e auspico il proseguimento di questo rapporto di piena collaborazione tra amministrazione comunale e Autorità di Sistema Portuale».

Termini Imerese

## Il porto sarà messo in sicurezza

OOO Entro l'estate sarà messo in sicurezza il porto di Termini Imerese. Lo ha deciso il tavolo tecnico convocato dal prefetto di Palermo, Antonella De Miro, a cui hanno partecipato il sindaco di Termini, Francesco Giunta, il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, il presidente dell' **Autorità portuale Sicilia Occidentale**, Pasqualino Monti. De Miro ha manifestato l'esigenza di adeguare il porto di Termini Imerese considerato l'importante incremento di traffico merci e passeggeri.

## Trieste: Flextronics interessata a porto franco. Riunione a Roma con ass. Panariti

(FERPRESS) – Trieste, 24 NOV – “Una riunione interlocutoria dalla quale è però emerso l’interesse dell’azienda Flex a radicarsi sul territorio, utilizzando uno strumento di vantaggio come il regime di porto franco, per sviluppare quella diversificazione produttiva a cui mira”.

Così, secondo quanto si legge in una nota della Regione, l’assessore al Lavoro del Friuli Venezia Giulia, Loredana Panariti, a margine del tavolo che si è tenuto a Roma, al ministero dello Sviluppo economico (Mise), sulla situazione dello stabilimento della Flex di Trieste, appartenente al gruppo Flextronics. Tra i partecipanti, il vicepresidente della Flextronics, Eric Sislian, e i rappresentanti delle Rsu, di Uilm, Fim Cisl e Nidil Cgil, mentre in rappresentanza del Ministero era presente il coordinatore dell’Unità per la gestione delle vertenze del Mise, Giampietro Castano.

L’azienda ha rappresentato un quadro di costante tenuta dei livelli produttivi e sono state anche illustrate le opportunità in via di sviluppo sia sui nuovi business sia sulle nuove soluzioni tecnologiche, riconoscendo l’attività di collaborazione riscontrata sul territorio favorita e sostenuta dalla Regione. Un lavoro sinergico che, come è stato evidenziato nel corso dell’incontro, si starebbe traducendo in una effettiva occasione di crescita.

Panariti, nel sottolineare l’intensa attività di accompagnamento messa in campo dalla Regione, ha ricordato che dal precedente tavolo si sono susseguiti dieci incontri tra l’azienda e gli uffici regionali competenti per accompagnare le progettualità di Flextronics e prendere in carico i lavoratori e le lavoratrici interinali ai quali non era stato rinnovato il contratto. Ad oggi, di queste 65 persone, 23 sono occupate, 8 non si sono presentate ai servizi e le altre sono state avviate alla formazione e incrociate dal servizio dedicato alla preselezione.

Alla luce delle opportunità di sviluppo e dei primi risultati illustrati dall’azienda e in considerazione della sostanziale costanza dei carichi di lavoro, i sindacati hanno richiesto di stabilizzare ulteriori posizioni.

“Siamo impegnati – ha concluso l’assessore – a tutelare le posizioni dei lavoratori non confermati e ad accompagnare, con gli strumenti a disposizione dell’Amministrazione regionale, le attività di ricerca e sviluppo dell’azienda”.

# Corriere Marittimo

---

Trieste, Molo V: In arrivo l'imponente gru transtainer, alta 12 mt e larga 50mt

**In via di completamento i lavori del Samer Seaports & Terminals, un investimento privato di oltre 10 mln di euro.**

**TRIESTE** – Attraccherà stamani al Molo V (lato Nord) del porto di Trieste, l'imponente gru transtainer alta oltre 12 metri e larga 50 metri – costruita dalla Kunz presso i cantieri navali "3. Maj" di Rijeka (Croazia) e trasportata su chiatta dalla italiana Fagioli.

Novità importanti quindi per quanto riguarda il terminal di Riva Traiana nel Porto Nuovo di Trieste, gestito dalla Samer Seaports & Terminals S.r.l., sono infatti in via di completamento i lavori di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria del Molo V. Si tratta di un investimento di oltre 10 milioni di euro – completamente privato- finalizzato con l'installazione della nuova gru transtainer. – e che renderà il Terminal marittimo di Riva Traiana all'avanguardia e capace di sfruttare appieno il traffico ferroviario in forte crescita, .

## **Zim, continuano a migliorare i risultati economici della compagnia**

Genova - Nel terzo trimestre di quest'anno i risultati economici della compagnia di navigazione israeliana Zim hanno mostrato un ulteriore miglioramento. Il trimestre è stato archiviato con ricavi prodotti dall'attività della flotta e dai servizi correlati pari a 816,7 milioni di dollari, con un incremento del 26,8% rispetto ai 643,9 milioni di dollari del periodo luglio-settembre del 2016. Il deciso rialzo del volume d'affari è stato generato dall'aumento dei volumi containerizzati trasportati dalle navi della compagnia, che sono stati pari a 688mila teu (+10,6%), e da un sensibile rialzo dei noli, in atto dal secondo semestre del 2016, con un ricavo medio per container trasportato pari a 1.058 dollari (+19,2%).

# The Medi Telegraph

---

## «Riparazioni navali? Genova decida se può farne a meno»

Genova - L'uomo che ha demolito a Genova la Costa Concordia e che il 4 dicembre a Marsiglia riaprirà ufficialmente il bacino di carenaggio più grande del Mediterraneo è un signore molto riservato di 60 anni. Quasi ogni mattina, poco dopo le 6, esce dalla sua casa di Quarto e cammina lungo il mare per otto chilometri fino a calata Boccardo, sede della San Giorgio del Porto, uno dei più antichi cantieri genovesi di riparazione navale. Alle 7.30 è in ufficio, alle 8 inizia le prime riunioni con i collaboratori. Si chiama **Ferdinando Garré** come suo nonno, il capostipite, che faceva il perito collaudatore del Registro navale e nel 1930 guadagnava 15 mila lire l'anno, mille euro al mese di oggi. Il nonno prese con altri soci il cantiere che esisteva dal 1928 o forse anche da prima, come dimostra una bolletta dell'acqua datata 1919. Il nipote entra nel 1983. Sposato con un'insegnante di liceo, tre figli tutti in azienda, agricoltore per hobby, un piccolo gozzo per andare in mare, Garré non è un personaggio da salotti. Pranza in mensa e passa dodici ore al giorno in cantiere. Oggi la San Giorgio del Porto ha 145 dipendenti e fa capo alla holding Gin, Genova industrie navali, con la Mariotti di Marco Bisagno e il nuovo socio Luigi Negri: 500 addetti in tutto. Nel frattempo ha raddoppiato a Marsiglia, dove ha scommesso su un cantiere praticamente fallito e bloccato da oltre 500 giorni di sciopero. Ha promesso un piano di crescita da 110 posti e ha già assunto 130 persone. «Marsiglia... La prima volta ci sono andato per imbarcarmi su un mercantile come voleva mio padre. Nell'87 ci abbiamo portato l'Agip Abruzzo, la petroliera che sarebbe stata speronata dalla Moby Prince. L'avevamo accorciata qui con un intervento in acqua, da genovesi pazzi, ma poi avevamo bisogno di un bacino che a Genova non c'era. Allora a Marsiglia lavoravano ottomila persone. Sette anni fa, quando siamo tornati, zero». Nella penombra dell'ufficio foderato di legno e vecchie foto con un profumo da antico scagno, Garré dà le spalle alla strada, e dall'altra parte ci sono le case del Molo così vicine che sembra di toccarle. Un cantiere in mezzo alla città, una città intorno al cantiere. L'unicità e il peccato originale di Genova.

### Quali sono i vantaggi di investire a Marsiglia?

«La burocrazia è come quella italiana. C'è una fortissima presenza dello Stato. La differenza fondamentale è che dalle istituzioni c'è sempre una risposta, anche se negativa. Le decisioni sono molto più rapide e una volta prese non si torna indietro. Poi ci sono spazi enormi, grazie a una conformazione orografica che a noi è preclusa. Abbiamo partecipato alla gara con un certo coraggio, considerate le nostre dimensioni, ma è stata un'intuizione e abbiamo avuto fortuna».

### Ogni tanto minacciate di spostare tutto a Marsiglia. Volete farlo davvero?

«Noi non spostiamo niente. Ma le navi hanno le eliche e gli armatori le mandano dove ci sono i servizi di cui hanno bisogno».

### Ma allora Genova ha il destino segnato?

«A Genova abbiamo mantenuto, anzi, un po' aumentato i livelli occupazionali. Ci siamo orientati sulle cose che possiamo fare ancora e su attività che nel tempo erano state abbandonate e che sono un po' fuori mercato, come la demolizione della Concordia»

**Un ordine irripetibile.**

## - segue

---

«Infatti. E pensi che l'Italia non ha ancora inviato a Bruxelles la lista dei cantieri abilitati alle demolizioni delle navi con bandiera europea in base alla direttiva che scatta nel 2018. Comunque, qui abbiamo mantenuto la capacità professionale, che a Marsiglia si era persa. Ma il know how va dove c'è il lavoro, non sarà un vantaggio per sempre. A Genova c'è ancora spazio per navi più piccole, ma bisogna che l'infrastruttura abbia costi competitivi». Nello scagno si affaccia Pico, il nipote Pier Enrico, 34 anni, impiegato numero uno del cantiere di Marsiglia. Ha accompagnato lo zio in Francia una settimana dopo la laurea alla Bocconi e c'è rimasto per sette anni. «Ricordi, Pico? Il primo giorno siamo andati al supermercato a comprare sapone e spugnette per pulire le scrivanie. Accordo a fine luglio 2010, assunti i primi dipendenti. Dieci giorni dopo squilla il telefono. È un norvegese che forse ha sbagliato numero. Chiede se possiamo riparare il motore della sua piccola petroliera. Ma certo, abbiamo risposto, e siamo partiti. La prima nave importante l'abbiamo fatta a ottobre, naturalmente con il supporto di Genova».

### **Com'è andata con la nave Costa che ha lasciato l'Ente bacini per andare a Marsiglia?**

«L'Ente bacini di Genova è una società posseduta al 90% dall'Autorità portuale, ha 32 lavoratori e gestisce cinque bacini dove si offrono servizi secondo un tariffario. Una struttura non molto efficiente. Tutti possono accedervi, ma nessuno ha garanzie sui tempi di lavorazione. Ci sono aziende del comparto che vogliono mantenere il servizio in comune; noi chiediamo invece una vera privatizzazione, perché in tutto il mondo il mercato prevede che il cantiere abbia i bacini di carenaggio in dotazione».

### **E allora?**

«Sono uscite le direttive per il bando di privatizzazione, che prevedevano solo una blanda clausola sociale. I dipendenti dell'Ente bacini hanno deciso lo sciopero e il blocco dello straordinario. Noi avevamo programmato i lavori alla Costa NeoClassica e prima che arrivasse a Genova ho cercato di responsabilizzare gli organismi sindacali. Alla fine mi sono fatto convincere, perché confidavo che, come sempre, sarebbe prevalso il buon senso. Invece, appena la nave è entrata in bacino, sono ricominciate le agitazioni».

### **Siamo seduti a parlare dove un giorno, se il progetto di Renzo Piano sarà realizzato, passerà un canale. Le sta bene il nuovo Waterfront di levante?**

«Perché no?».

### **Meglio o peggio del primo Blueprint?**

«Non cambia molto per noi. È positivo che sia identificata un'area per le riparazioni navali, ora sparpagliate fra vecchio porto, Yacht Club, piazza Cavour. Basta che le istituzioni ci dicano dove possiamo fare il nostro lavoro e ce lo lascino fare. Riparare navi non è obbligatorio. Io penso che serva, anche perché non essendo un settore a forte automazione ha un grande utilizzo di manodopera, ma dev'essere la città a scegliere se mantenere questo servizio o se invece lo ritiene solo un problema ambientale. Il compito delle istituzioni non è dare soldi, ma porre le condizioni per creare benessere, ossia dare lavoro. È l'equazione del buon capo di famiglia».

### **E' troppo presto per giudicare le nuove istituzioni dopo la svolta politica?**

«Hanno la fortuna di appartenere tutte alla stessa parte, porto, città e regione. Presto? L'autorità Portuale è già in carica da un anno...».

## - segue

---

### **Lei in politica come si schiera?**

«Io? Destra, centro, sinistra. Non è questione di schieramenti, ma di chi porta competenze e risposte concrete».

### **Cosa chiede alla politica?**

«Pianificazione. Conosciamo il mercato, ma abbiamo bisogno di decisioni che aiutino le aziende a orientare gli investimenti. Invece viviamo alla giornata».

### **Quando il Papa è venuto all'Ilva, lei gli ha posto una domanda a nome degli imprenditori. E' così devoto?**

«Mi hanno scelto i cappellani del lavoro, dovrebbe chiederlo a loro. Comunque è stata veramente una grande emozione».

# Il Secolo XIX

---

PARLA IL NUMERO UNO DEI CANTIERI SAN GIORGIO

## «Riparazioni navali? Genova decida se può farne a meno»

*Garré: «Investiamo a Marsiglia senza dimenticare la nostra città»*

mercato prevede che il cantiere abbia i bacini di carenaggio in dotazione».

**E allora?**

«Sono uscite le direttive per il bando di privatizzazione, che prevedevano solo una blanda clausola sociale. I dipendenti dell' Ente bacini hanno deciso lo sciopero e il blocco dello straordinario.

Noi avevamo programmato i lavori alla Costa NeoClassica e prima che arrivasse a Genova ho cercato di responsabilizzare gli organismi sindacali. Alla fine mi sono fatto convincere, perché confidavo che, come sempre, sarebbe prevalso il buon senso. Invece, appena la nave è entrata in bacino, sono ricominciate le agitazioni».

**Siamo seduti a parlare dove un giorno, se il progetto di Renzo Piano sarà realizzato, passerà un canale. Le sta bene il nuovo Waterfront di levante?**

«Perché no?».

**Meglio o peggio del primo Blueprint?**

«Non cambia molto per noi.

È positivo che sia identificata un' area per le riparazioni navali, ora sparpagliate fra vecchio porto, Yacht Club, piazza Cavour. Basta che le istituzioni ci dicano dove possiamo fare il nostro lavoro e ce lo lascino fare. Riparare navi non è obbligatorio. Io penso che serva, anche perché non essendo un settore a forte automazione ha un grande utilizzo di manodopera, ma dev' essere la città a scegliere se mantenere questo servizio o se invece lo ritiene solo un problema ambientale. Il compito delle istituzioni non è dare soldi, ma porre le condizioni per creare benessere, ossia dare lavoro. È l' equazione del buon capo di famiglia».

**E' troppo presto per giudicare le nuove istituzioni dopo la svolta politica?**

«Hanno la fortuna di appartenere tutte alla stessa parte, porto, città e regione. Presto?

L' autorità Portuale è già in carica da un anno...».

**Lei in politica come si schiera?**

## - segue

---

«Io? Destra, centro, sinistra.

Non è questione di schieramenti, ma di chi porta competenze e risposte concrete».

### **Cosa chiede alla politica?**

«Pianificazione. Conosciamo il mercato, ma abbiamo bisogno di decisioni che aiutino le aziende a orientare gli investimenti. Invece viviamo alla giornata».

### **Quando il Papa è venuto all' Ilva, lei gli ha posto una domanda a nome degli imprenditori. E' così devoto?**

«Mi hanno scelto i cappellani del lavoro, dovrebbe chiederlo a loro. Comunque è stata veramente una grande emozione».

# Armatori, sindacati e segreti Battaglia navale da 45 miliardi

**Nostra inchiesta** Lavoratori italiani a casa, stranieri a bordo  
Uno scandalo tra giri di soldi, danni all'Inps e carte scomparse

■ Inizia oggi una devastante inchiesta sulla battaglia navale che penalizza i marittimi italiani e favorisce i non comunitari. Uno scandalo da 45 miliardi di euro che coinvolge armatori, sindacalisti, governo, guardia costiera e tanto altro.

Lupino → alle pagine 2, 3 e 4

## ECCO LA BATTAGLIA NAVALE DA 45 MILIARDI

Lavoratori italiani a casa, stranieri a bordo. È caos  
Scontro violento fra gli armatori Onorato e Grimaldi  
Giri di soldi, documenti scomparsi, accordi segreti e danni all'Inps  
Cosa nasconde la guerra: le accuse alla Triplice e il governo latita

### Enrico Lupino

■ C'è una guerra, feroce, che si sta combattendo nei mari italiani. Un conflitto che rischia di lasciarsi dietro morti e feriti tra armatori, sindacati, marittimi, capitanerie di porto, Inps, ministero dei trasporti. È la battaglia navale di tutte le battaglie, a furor di cannonate, sull'onda di un business milionario che l'inchiesta de Il Tempo, a partire da quest'oggi, vi rivelerà in ogni suo più recondito segreto. È, per dirla in soldoni, la guerra che l'armatore Onorato ha scatenato contro il collega Grimaldi per via dei troppi extracomunitari che a parere del primo sarebbero imbarcati sulle navi del secondo, con conseguenti vantaggi economici e fiscali.

#### IDUEGLADIATORI

Parliamo di due armatori che, in modi diversi, hanno segnato la storia armatoriale di questo paese facendo viaggiare milioni di italiani. Due imprenditori, di primissimo piano, con storie importanti

alle spalle, divisi da una competizione economica sempre più aspra. Il primo, Manuel Grimaldi, è alla guida dell'omonimo gruppo internazionale che vanta notevoli primati soprattutto nel trasporto di auto, ma anche nel trasporto di merci su rotabili e passeggeri. Il secondo, patron di «Moby» e da qualche anno della privatizzata «Tirrenia», un tempo fiore all'occhiello dell'armamento pubblico nazionale, è leader dei collegamenti marittimi con la Sardegna e la Sicilia. E se Grimaldi non ha risparmiato censure sugli incentivi pubblici concessi (ancora per poco) alla Tirrenia, Onorato non è da meno e, giovandosi di una buona capacità comunicativa, ha acceso un potente faro sull'impiego di personale extracomunitario su navi che operano su rotte nazionali e conseguentemente sull'improprio utilizzo di quelle agevolazioni fiscali destinate invece ad incentivare l'utilizzo di personale italiano e comunitario.

#### SGRAVIE PRIVILEGI

Onorato mette in risalto che gli armatori godono - caso unico nel settore imprenditoriale - di sgravi contributivi sulla base di leggi nazionali nate proprio a sostegno dell'occupazione dei marittimi italiani. E Grimaldi, a dire di Onorato, rappresenta uno dei gruppi che maggiormente utilizzano extracomunitari a bordo delle navi anche su rotte nazionali. E così finisce che ad assumere la difesa d'ufficio dei marittimi italiani è un «eretico» imprenditore, Onorato per l'appunto, che ne diventa anche il maggiore sponsor e si trasforma, imprevedibilmente, in uno straordinario punto di riferimento, come si rileva dalla massiccia presenza di follower sui media.

#### PASSALO STRANIERO

Un tema di non poco conto se si pensa che il nostro Paese, con ottomila chilometri di costa, 36 porti commerciali di cui 24 di valenza internazionale, dovrebbe rappresentare una grande aspetta

tiva occupazionale per i giovani in questo settore. E se è vero quel che emerge dalle accuse di Onorato, 149 Istituti Tecnici Nautici che ospitano oltre 28 mila studenti che vengono formati in ogni ciclo scolastico con l'aspettativa di un imbarco e di una carriera sulle navi, corrono il rischio di spopolarsi. Un tema caldissimo che tocca la sensibilità di un comparto, quello dei lavoratori marittimi, che fino a ieri non aveva voce e che oggi potrebbe trovarsi di fronte ad una svolta epocale perché le istituzioni, la politica e soprattutto i sindacati - travalcando le polemiche tra i due competitor - dovranno prendere posizione e dare una risposta credibile. Anche perché, a conti fatti, il buco che potrebbe venir fuori per l'improprio utilizzo di sgravi a danno delle casse dell'Inps è da brivido e potrebbe contribuire a risolvere la ge-

stione di una cassa fortemente penalizzata dalla crisi occupazionale dell'ultimo decennio.

Dunque l'utilizzo eccessivo di extracomunitari a bordo delle navi costituisce il pomo della discordia che ha spaccato a metà l'universo del trasporto di persone e merci via mare. È l'inizio dello scontro ha una data e dei motivi ben precisi.

#### LA LETTERA E LO STRAPPO

"In meno di cinque anni la politica della Confederazione Armatori porterà alla fine della bandiera italiana". La frase apre la lunga lettera datata 24 febbraio 2015 che Onorato ha inviato ai vertici di Confitarma, la storica confederazione italiana degli armatori sotto il cui ombrello fino a ieri si compattava tutto il mondo della shipping italiano, anticipando così l'uscita di Moby Lines. Una lettera scritta in aperta polemica con l'allora presidente Manuel Grimaldi, accusato, neppure tanto velatamente, di aver utilizzato strumentalmente la Confederazione per sostenere le proprie strategie imprenditoriali. Per Onorato, infatti, Confitarma non ha sviluppato nessuna politica per tutelare i marittimi italiani e per far emergere la distorsione del mercato dovuta all'improprio utilizzo di sgravi sul personale impiegato. «Di italiano - spiegava infatti l'imprenditore - resteranno solo le persone fisiche degli armatori che beneficeranno delle provvidenze dello stato italiano in materia di sgravi con bandiere estere e marittimi extracomunitari». E se da una par-

te sulla flotta di 70 navi di Tirrenia e Moby, sosteneva nella lettera Onorato, i 4 mila dipendenti sono tutti italiani, "la Confitarma oggi scriveva l'armatore - non difende più niente di italiano".

#### ITALIANI SENZA LAVORO

Ma non è tutto. Per Onorato c'era di più: Confitarma si sarebbe occupata di tutelare «interessi di un paio di gruppi armatoriali che navigano con mille bandiere e con marittimi non comunitari, pagati con una manciata di dollari al mese». Accuse gravi. Bombe di profondità. Sbattuta la porta della confederazione, Onorato esce da Confitarma in aspra polemica con Grimaldi e finirà per cercare un'altra casa, collaborando alla nascita di un'altra federazione di armatori. Ma questa è un'altra storia.

#### LA DEROGA

Dietro le durissime accuse dell'eretico patron di Mascalzone Latino, cosa c'è di vero? Per capirlo serve andare al 1997, quando il Governo varò il decreto legge 457 recante interventi urgenti per «la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare». Un decreto che, con modificazioni, sfociò nella Legge n.30/98 approvata poco prima che si concludesse il governo Prodi. Una legge che generò tantissime aspettative e che di fatto, anche attraverso l'istituzione del «Registro Internazionale», ha dato un notevole contributo allo sviluppo dell'armamento nazionale. Ed è proprio nel testo normativo che per agli armatori è riservata una speciale condizione, unica nel panorama imprenditoriale: quella del totale esonero dal versamento di contributi previdenziali ed assistenziali previsti per legge sul personale imbarcato.

**OBBLIGO NON COMUNITARI** Un vantaggio compensato dall'obbligo di imbarco di personale comunitario. Ma appena quattro anni più tardi interviene una "deroga" altrettanto unica nel panorama italiano: il 20 febbraio 2002 viene infatti sotto-

scritto un "accordo quadro" tra Confitarma ed i sindacati di categoria della triplice (filit cgil, fit cisl e uil-trasporti) per definire le possibili deroghe per l'imbarco di marittimi non comunitari. Viene introdotto così dalle parti sociali una deroga alla Legge 30/98 aggirando di fatto il "divieto di im-

barco di personale extracomunitario" conservando, tuttavia, i benefici degli sgravi. Nell'accordo si legge che "in caso di irreperibilità di marittimi italiani o comunitari, si potrà procedere all'imbarco di marittimi non comunitari per tutte le qualifiche con l'esclusione del Comandante".

#### TRIPLICE E VELENI

Nelle stesse poche righe che suggellano l'accordo si evince che "le aziende dovranno inviare alle segreterie nazionali Filit Cgil, Tit Cisl e Uiltrasporti una comunicazione via fax - precisa il testo - nella quale dovrà essere indicata la qualifica o le qualifiche per le quali risultano non reperibili marittimi italiani o comunitari".

In altre parole ai sindacati della triplice si riconosce il ruolo di "certificare" l'irreperibilità del personale marittimo italiano o comunitario. Gli stessi sindacati della triplice che appena un anno più tardi, l'11 febbraio 2003, siglano con Confitarma un nuovo ulteriore accordo che prevede un contributo da versare dagli armatori direttamente ai sindacati di categoria per ciascun marittimo extracomunitario imbarcato.

#### SOLDI AI SINDACATI

Le tariffe però sono differenti, a seconda che si tratti di equipaggio misto o comunitario. Nell'accordo del 2003 viene specificato che le società di navigazione "verseranno per le navi iscritte nel Registro Internazionale con equipaggio italiano/comunitario direttamente alle organizzazioni sindacali dei lavoratori firmatarie del presente accordo - recita il documento - un contributo annuale di 190 euro per marittimo imbarcato sia italiano/comunitario che non comunitario".

Nel caso di equipaggio misto il contributo cambia: diventa 300 dollari, o poco più di 280 euro, il contributo da versare per ciascun marittimo. È da qui che partono le accuse al veleno dell'armatore napoletano e che inevitabilmente alza il sipario su ingenti flussi di denaro che transitano dagli armatori nelle casse dei sindacati. E proprio nell'assordante silenzio della triplice e tra le accuse taglienti di alcuni sindacati autonomi, che i marittimi italiani sarebbero stati pesantemente mortificati e sacrificati sull'altare della libera concorrenza del mercato.

#### SE STRANIERO CONVIENE

Dunque, sgravi per tutti ma costi minori per chi utilizza massicciamente personale extracomunitario, alimentando così quella sleale competizione che ha determinato

# Porto nelle mani di fondi e armatori

MASSIMO MINELLA

Non è nemmeno passato così tanto tempo, qualcuno è ancora rimasto, anche se ha allargato il suo business, altri sono usciti di scena insieme ai traffici che hanno provato a lavorare prima che il container finisse per cannibalizzare tutto o quasi. Ma a cambiare è stata, un passo dopo l'altro, la proprietà di quelle società terminalistiche, con i privati di allora affiancati, e spesso sostituiti, dai big dello shipping, grandi armatori, giganti del terminalismo marittimo e poi, in tempi più recenti dai fondi.

Nel porto di Genova, solo per citare un esempio recentissimo, è accaduto con uno dei servizi tecnico-nautici chiave per lo scalo, quello del rimorchio. Deutsche Am, asset management del colosso bancario tedesco Deutsche Bank, ha rilevato attraverso il proprio fondo il 35% di Rimorchiatori Mediterranei, prima realtà italiana e seconda mediterranea del settore. Ma a scorrere l'elenco dei terminalisti genovesi si fa prima a vedere chi non è alleato o non ha ceduto il controllo a un grande gruppo, favorendo anche incroci azionari che consentono a questi nuovi soggetti di ampliare ulteriormente i propri interessi. Nel capitale di "Gip-Gruppo Investimenti Portuali" che controlla il Sech di Calata Sanità i soci di riferimento sono fondi stranieri, gli inglesi di Infracapital e i francesi di Infravia. E Gip vuol anche dire Consorzio Bettolo (quota di minoranza del nuovo terminal che fa capo alla Msc di Gianluigi Aponte), Vte (incrocio azionario di minoranza nel terminal che fa capo alla Psa di Singapore) e Darsena Toscana a Livorno (in corsa per il nuovo terminal Darsena Europa). La famiglia Spinelli ha invece ceduto il 45% della sua capogruppo Spi-

nelli srl (che gestisce il terminal di Ponte Etiopia) al fondo inglese iCon, operatore di private equity specializzato in energia e infrastrutture. iCon ha seguito così Spinelli anche nell'altra operazione conclusa di recente, cioè l'acquisto del Terminal Rinfuse, società in cui è presente con una quota di minoranza ancora la Msc (che controlla anche la maggioranza di Stazioni Marittime). E sempre a Sampierdarena non si può dimenticare che il Terminal San Giorgio fa capo a uno dei giganti europei del trasporto e della logistica come il gruppo Gavio,

mentre alleato del Genoa Metal Terminal è da tempo il colosso olandese Steinweg. Le cose non cambiano se dal porto vecchio ci si sposta a Pra', tenuto conto che il decollo di Vte è interamente riconducibile, oltre che al management guidato dall'amministratore delegato Gilberto Danesi, all'azionista di riferimento, la Psa di Singapore, prima realtà terminalistica a livello mondiale che nel ponente genovese ha rilevato la proprietà dalla Fiat.

«Lo considero qualcosa di inevitabile - riflette Marco Sanguineri, segretario generale dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale, entrato in porto con il presidente dell'authority, Giuliano Gallanti, e che quindi ha vissuto questa lunga fase di passaggio del porto delle imprese a quello dei capitali - Direi che è un'evoluzione. Temibile? Sì, se non viene governata, no se si inserisce nel

piano di sviluppo del porto. Di certo, si rafforza una proprietà che è meno legata alla città e per questo è fondamentale il ruolo che può svolgere il management locale». Sanguineri riflette sul passaggio "epocale" fra questi due differenti modelli di portualità. «Cambia il ruolo dei due principali fattori produttivi del valore, il lavoro e il capitale - dice il segretario generale - Il primo scende, il secondo si rafforza e rischia di farsi sempre meno controllabile».

Sul concetto di "evoluzione" insiste anche Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip e che ha quindi vissuto dall'interno il passaggio da un capitalismo familiare a quello dei grandi gruppi. «Non è un fenomeno solo genovese, ovviamente, potrei citarvi almeno quattro altri esempi in Adriatico di trattative in cui fondi potrebbero subentrare nel-

la proprietà - spiega Schenone - E non può sfuggire che proprio Deutsche Am, socio dei Rimorchiatori, con il fondo che è con noi, Infravia, ha acquistato Save (aeroporti di Venezia e Treviso n.d.r.). Io credo che questa evoluzione sia legata a due fattori, il primo alla successione nelle imprese familiari che se non è pianificata nel tempo a un certo punto porta l'azienda in altre direzioni; il secondo è una conseguenza del gigantismo navale che tocca tutti i settori, non solo i container, ma anche le crociere e le bulkcarrier. Nascono problemi infrastrutturali, nei porti, nelle strade, nelle ferrovie che richiedono grandi investimenti. Il Vte negli ultimi 4 anni ha speso 250 milioni. Avrebbe potuto farlo una famiglia? Siamo di fronte a un'evoluzione naturale del mercato che certo è destinata a proseguire».

# Porto, si cambia fondi e armatori i nuovi padroni

Scenario completamente stravolto, i big del mare proprietari di terminal e società

MASSIMO MINELLA

C'era una volta il porto delle imprese, oggi cancellato da quello dei grandi capitali e delle società internazionali. Erano gli anni Novanta e in anticipo su tutto il resto del Paese, come quasi sempre accade quando si parla di porti in Italia, Genova metteva a punto uno schema rivoluzionario che nel '94 sarebbe diventato legge: in uno scalo che manteneva le sue caratteristiche di realtà pubblica, i servizi di carico e scarico delle merci venivano privatizzati. Nasceva allora una figura nuova sotto cui sotto stavano tutti i "fattori della pro-

duzione". Era il terminalista, sinistra traduzione italiana dell'inglese "terminal operator". Insomma, i privati al comando, fra mille difficoltà, al posto del pubblico. Nasceva un nuovo mestiere, appunto il terminalista, ma a svolgerlo erano figure antiche, antichissime dentro al porto, i rappresentanti della nave, gli agenti marittimi, e della merce, gli spedizionieri. E poi trasportatori e i primi operatori della logistica. Erano loro a svolgere servizio "conto terzi" e guai a pensare che un armatore potesse lavorare soltanto per sé.

pagina 111

L'economia

## Porto nelle mani di fondi e armatori

Scenario completamente cambiato dalla prima fase della privatizzazione: ora comandano soggetti internazionali

Segue dalla prima di cronaca

MASSIMO MINELLA

Non è nemmeno passato così tanto tempo, qualcuno è ancora rimasto, anche se ha allargato il suo business, altri sono usciti di scena insieme ai traffici che hanno provato a lavorare prima che il container finisse per cannibalizzare tutto o quasi. Ma a cambiare è stata, un passo dopo l'altro, la proprietà di quelle società terminalistiche, con i privati di allora affiancati, e spesso sostituiti, dai big dello shipping, grandi armatori, giganti del terminalismo marittimo e poi, in tempi più recenti dai fondi.

Nel porto di Genova, solo per citare un esempio recentissimo, è accaduto con uno dei servizi tecnico-naufici chiave per lo sca-

lo, quello del rimorchio. Deutsche Am, asset management del colosso bancario tedesco Deutsche Bank, ha rilevato attraverso il proprio fondo il 35% di Rimorchiatori Mediterranei, prima realtà italiana e seconda mediterranea del settore. Ma a scorrere l'elenco dei terminalisti genovesi si fa prima a vedere chi non è alleato o non ha ceduto il controllo a un grande gruppo, favorendo anche inermi azionari che consentono a questi nuovi soggetti di ampliare ulteriormente i propri interessi. Nel capitale di "Gip-Gruppo Investimenti Portuali" che controlla il Sech di Calata Sanità i soci di riferimento sono fondi stranieri, gli inglesi di Infracapital e i francesi di Infravia. E Gip vuol anche dire Consorzio Bettolo (quota di minoranza del

nuovo terminal che fa capo alla Msc di Gianluigi Aponte), Vte (incrocio azionario di minoranza nel terminal che fa capo alla Psa di Singapore) e Darsena Toscana a Livorno (in corsa per il nuovo terminal Darsena Europa). La famiglia Spinelli ha invece ceduto il 45% della sua capogruppo Spinelli srl (che gestisce il terminal di Ponte Etopia) al fondo inglese ICon, operatore di private equity specializzato in energia e infrastrutture. ICon ha seguito così Spinelli anche nell'altra operazione conclusa di recente, cioè l'acquisto del Terminal Rinfuse, società in cui è presente con una quota di minoranza ancora la Msc (che controlla anche la maggioranza di Stazioni Marittime). E sempre a Sampierdarena non si può dimenticare che il Terminal

San Giorgio fa capo a uno dei giganti europei del trasporto e della logistica come il gruppo Gavio, mentre alleato del Genoa Metal Terminal è da tempo il colosso olandese Steinweg. Le cose non cambiano se dal porto vecchio ci si sposta a Pra', tenuto conto che il decollo di Vte è interamente riconducibile, oltre che al management guidato dall'amministratore delegato Gilberto Danesi, all'azionista di riferimento, la Psa di Singapore, prima realtà terminalistica a livello mondiale che nel ponente genovese ha rilevato la proprietà dalla Fiat.

«Lo considero qualcosa di inevitabile - riflette Marco Sanguineri, segretario generale dell'Authority del Mar Ligure Occidentale, entrato in porto con il presidente dell'authority, Gaetano Galati, e che quindi ha vissuto questa lunga fase di passaggio del porto delle imprese a quello del capital - Direi che è un'evoluzione. Temibile? Sì, se non viene governata, no se si inserisce nel piano di sviluppo del porto. Di certo, si rafforza una proprietà che è meno legata alla città e per questo è fondamentale il ruolo che può svolgere il management locale». Sanguineri riflette sul passaggio "epocale" fra questi due differenti modelli di portualità. «Cambia il ruolo dei due principali fattori produttivi del valore, il lavoro e il capitale - dice il segretario generale - il primo scende, il secondo si rafforza e rischia di farsi sempre meno controllabile».

Sul concetto di "evoluzione" insiste anche Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip e che ha quindi vissuto dall'interno il passaggio da un capitalismo familiare a quello dei grandi gruppi. «Non è un fenomeno solo genovese, ovviamente, potrei citarvi almeno quattro altri esempi in Adriatico di trattative in cui fondi potrebbero subentrare nella proprietà - spiega Schenone - e non può sfuggire che proprio Deutsche Am, socio dei Rimorchiatori, con il fondo che è con noi, Infravia, ha acquistato Save (aeroporti di Venezia e Treviso n.d.r.). Io credo che questa evoluzione sia legata a due fattori, il primo alla successione nelle imprese familiari che se non è pianificata nel tempo a un certo punto porta l'azienda in altre direzioni; il secondo è una conseguenza del gigantismo navale che tocca tutti i settori, non solo i container, ma

anche le crociere e le bulcarrier. Nascono problemi infrastrutturali, nei porti, nelle strade, nelle ferrovie che richiedono grandi investimenti. Il Vte negli ultimi 4 anni ha speso 250 milioni. Avrebbe potuto farlo una famiglia? Siamo di fronte a un'evoluzione naturale del mercato che certo è destinata a proseguire».

CONFESSIONE DI SIVATA

“  
Ci sono due tipi di problematiche, la prima legata alla successione familiare delle imprese, la seconda alla necessità di grandi investimenti  
”

## Liguria prima regione italiana per ricettività nautica

Alla fine del 2016 25.400 posti barca, poi Toscana con 19 mila



La Liguria è la regina delle regioni italiane in tema di ricettività nautica, con un totale di 25.374 posti barca al 31 dicembre 2016, di cui ben 1.375 dedicati ai maxi yacht con lunghezza superiore ai 24 metri.

La classifica è stata stilata dall'Ufficio di Statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è contenuta nel dossier 'Diporto Nautico in Italia, 2016', in cui si contano in totale 158.088 posti barca complessivamente presenti in Italia al termine dello scorso anno (sommando porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio).

Al secondo posto del ranking si attesta la Toscana, con 18.770 posti barca totali (di cui 413 per le imbarcazioni da oltre 24 metri), seguita dalla Sardegna che chiude il podio con 17.576 posti barca, di cui 475 dedicati ai maxi yacht.

Da notare come Liguria e Toscana si trovino rispettivamente al primo e secondo posto anche nella classifica del numero di imbarcazioni iscritte nei relativi uffici marittimi periferici (18.618 e 9.737 unità), mentre la Sardegna, terza nel ranking dei posti barca (in ragione della sua vocazione turistica) è solo settima in quello delle imbarcazioni iscritte presso il suo ufficio marittimo (4.448 unità).

Il dossier del MIT analizza anche le serie storiche del numero di posti barca presenti in Italia dal 2004 al 2016, che sono costantemente aumentati nell'intervallo considerato passando da 128.042 a 158.088. Nel 2004 risultava sempre prima la Liguria, con 22.337 posti barca, ma seconda era invece la Sardegna con 20.639 posti barca, mentre la Toscana era al terzo posto con 15.382 posti barca.

# BBG incrementa su tráfico de GNL un 65% en 2017 en el puerto de Bilbao

Bahía de Bizkaia Gas (BBG) tiene previsto cerrar el año 2017 con un tráfico de 1,95 millones de toneladas de gas natural Licuado (GNL), equivalentes a 4,35 millones de metros cúbicos,

descargadas por un total de 32 buques gaseros en el puerto de Bilbao y cuyo origen está en Perú, Nigeria, Noruega y Trinidad Tobago.

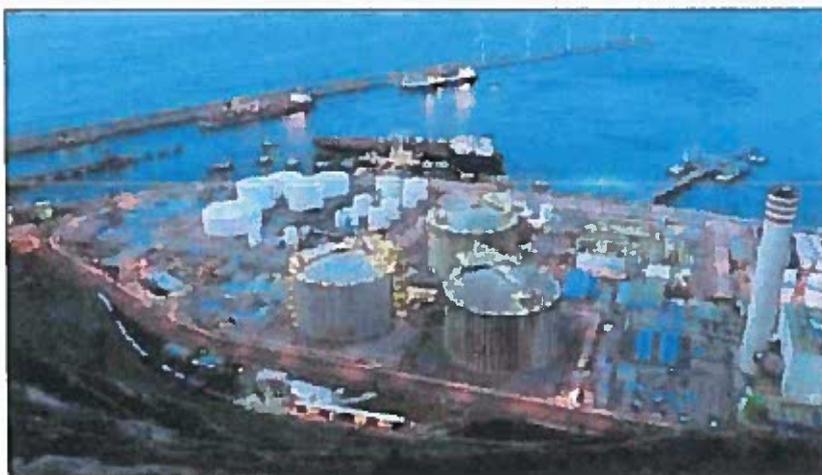
Estos valores del tráfico de GNL de BBG suponen un

incremento del 65% con respecto al año pasado, motivado por un crecimiento de la demanda de gas natural del 9,3% de enero a septiembre en comparación con el mismo período del año

anterior y una mayor cobertura de la demanda de gas natural mediante GNL, que en el acumulado a septiembre alcanza la cifra del 53%, valor superior al del año precedente que fue del 47%.



*La plantilla de Bahía de Bizkaia Gas pudo disfrutar de la jornada «La diversidad en Primera Persona», celebrada en el Museo Guggenheim de Bilbao, en la que el primer diplomado europeo con síndrome de Down, Pablo Pineda, expuso su experiencia vital*



*Instalaciones de Bahía de Bizkaia Gas en el puerto de Bilbao*

## El puerto de Baiona impulsa sus ventajas como Punto de Entrada Comunitario

El puerto de Baiona promueve las posibilidades que ofrecen las autorizaciones como punto de entrada comunitario para el control fitosanitario de importación de productos vegetales de origen extracomunitario (PEC) y como Punto de Entrada Designado para la importación de productos extracomunitarios para alimentación animal de origen no animal (PED). Se trata de autorizaciones para el tráfico de madera y sus derivados, así como de cereales, harinas y aceites.

A petición de los sectores de la madera y de la alimentación animal, la infraestructura vascofrancesa obtuvo una homologación que permite la importación, a través del puerto de Baiona, de productos vegetales de origen extracomunitario para la composición de alimentación animal. El pasado año se movieron por las instalaciones portuarias más de medio millón de toneladas de estos productos.

Además, la autoriza-

ción permite la importación de maderas exóticas y derivados vegetales para la pujante industria sectorial aquitana, que en el 2016 superaron las cien mil toneladas en el puerto vascofrancés. Cabe recordar que el Reglamento 659/2009 de la CE establece que las partidas de productos de origen no animal incluidos dentro del ámbito de aplicación de las citadas disposiciones sólo podrán entrar en la Unión a través de un Punto de Entrada Designado (PED). Por su parte, el Reglamento 1756/2004 de la CE desarrolla las restricciones de acceso a las maderas exóticas, que deberán acceder al mercado al través de un Punto de Entrada Comunitario (PEC).

En este sentido, y para aprovechar las autorizaciones, el puerto de Baiona ha invertido con grúas y espacios particulares para este tipo de mercancía en particular y así ofrece la posibilidad de estocar en terrenos libres en el propio puerto. Como

elemento adicional, todo el terreno portuario está considerado territorio aduanero, por lo que los trámites se realizan de forma ágil y con posibilidad de adelantar los despachos. Por último, la

entrada en servicio del Operador Ferroviario de Proximidad (OFP SO) permite el transporte por ferrocarril de graneles a un menor precio, ganando en interoperabilidad y sostenibilidad.



*Descarga de maíz en Baiona*