

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Adriafer si prepara ad operare come impresa ferroviaria.."**  
(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

### Genova:

**"...punta ai 2,5 milioni di teu nel 2017.."**( Il Secolo XIX, Ansa, Ferpress, Informazioni Marittime)

**"...Bene Delrio sui porti, ma serve l'autonomia.."**

(La Repubblica Ge, Il Secolo XIX)

### Livorno:

**"...Approbato consuntivo..."** (The medi Telegraph)

**"...Break Bulk Europe di Anversa..."** (Corriere Marittimo, Ansa, Il Tirreno, La Nazione LI, Il Messaggero Marittimo)

### Salerno:

**"...Ocean Alliance a Salerno, oggi la presentazione..."**

(Informazioni Marittime)

### Brindisi:

**"...La recinzione si può fare..."**(Gazzetta di Brindisi, Nuovo quotidiano di Brindisi, Brindisireporter)

### Gioia Tauro:

**"...Gioia Tauro ha bisogno dei Camalli.."** (Il Secolo XIX, Gazzetta del Sud)

### Cagliari:

**"...Sbarcati oltre 5000 crocieristi..."** ( Il Messaggero Marittimo)

### Messina:

**"...Dopo 17 anni la battaglia anti tir..."** (Tempo stretto)

### Augusta:

**"...Annunziata incontra il sindaco Bianco..."**

(Live Sicilia, La Sicilia, Ferpress)

### Catania:

**"...stand su territori accolgono turisti..."** (Ansa)

## Notizie di Shipping e Logistica

### Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Trieste, Adriafer si prepara ad operare come impresa ferroviaria

**TRIESTE-** *“Se lo sviluppo e il recupero della vocazione ferroviaria del porto sta dando questi risultati, lo dobbiamo anche all’ottimo lavoro che sta facendo Adriafer, nostra punta di diamante”*. Questo il commento di **Zeno D’Agostino**, presidente dell’Authority giuliana e neo eletto presidente di Assoporti, a conclusione dell’assemblea della **società posseduta al 100% dall’AdSP del Mare Adriatico Orientale**, svoltasi nei giorni scorsi alla Torre del Lloyd. **Adriafer, titolare della manovra ferroviaria nell’ambito portuale, e operatore di manovra per i treni da Villa Opicina all’Interporto di Trieste** e viceversa, sta vivendo un momento di grande crescita, come testimoniano i numeri del traffico ferroviario che sommano un totale di 7.401 treni manovrati nel 2016.

L’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale rende noto: Tra gli argomenti all’ordine del giorno, l’Assemblea ha discusso ed approvato il bilancio 2016, che si è chiuso con un conto economico positivo di 14.000 Euro. I ricavi lo scorso anno sono ammontati a 5.365.000 Euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%). Il dato dei ricavi va in parallelo all’incremento delle attività della società come gestore unico della manovra ferroviaria in Porto, a Trieste Campo Marzio nei raccordi del Porto Industriale e all’Interporto di Trieste. I dati del 2016 sono particolarmente importanti, perché ottenuti pur avendo ridotto del 20% i prezzi dei treni manovrati con tirata unica. Soddisfatto dei risultati **Giuseppe Casini, Amministratore unico di Adriafer**, che ha commentato: *“Il risultato di bilancio positivo è particolarmente significativo per Adriafer, che ha la missione di gestire i servizi ferroviari con criteri di economicità, efficienza e neutralità, riducendo il più possibile i prezzi, ma garantendo ugualmente un bilancio positivo”*. I valori sintetizzati nel bilancio 2016 richiedono almeno un paio di focus ulteriori.

## - segue

---

Il primo elemento da sottolineare ha a che fare con la capacità della società di generare crescita economica e, in pari tempo, posti di lavoro. Sono infatti quasi raddoppiati gli addetti: oggi Adriafer è operativa con 81 agent, mentre nel 2015 erano 42, obiettivi maturati anche grazie a un positivo rapporto con le Organizzazioni sindacali.

In secondo luogo, va richiamato un elemento che punta direttamente alla possibilità di creare ulteriore sviluppo futuro, con forti investimenti in mezzi e tecnologie. Un piano che tende a ribadire il primato di Trieste non solo in termini di traffico ferroviario, ma soprattutto per efficienza, attenzione alla sicurezza e capacità di innovazione del sistema. Parliamo del noleggio di nuovi locomotori di adeguata potenza e della revisione del parco mezzi a disposizione, che saranno migliorati nelle prestazioni e su cui verranno installati i più avanzati dispositivi di sicurezza, in funzione dell'iscrizione al RIN (Registro Immatricolazione Nazionale, tenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria). Proprio in questi giorni è stato consegnato il primo dei quattro locomotori che Adriafer farà revisionare entro i primi mesi del 2018. Il valore dei 7 locomotori posseduti va aggiunto al patrimonio netto della società, che consiste in 1 milione di euro.

Da sottolineare che Adriafer ha iniziato il percorso per la certificazione come **Impresa Ferroviaria** presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulle tratte interessanti il Sistema Portuale (Trieste Campo Marzio – Villa Opicina; Trieste Campo Marzio – Servola - Aquilinia; Trieste Campo Marzio – Monfalcone – Cervignano; Villa Opicina – Monfalcone – Cervignano). **L'importante iter di certificazione dovrebbe concludersi entro luglio, permettendo alla società di cominciare a operare sulle linee come Impresa Ferroviaria con i primi treni a trazione diesel e, successivamente, noleggiare locomotori elettrici di adeguata potenza, con cui poter lavorare da gennaio 2018.**

# Informazioni Marittime

## Trieste, Adriafer punta di diamante per rilancio del porto



Adriafer è la punta di diamante per lo sviluppo della **vocazione ferroviaria del porto di Trieste**. Ne è convinto Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority giuliana e **neo eletto presidente di Assoportj**, intervenuto a conclusione dell'assemblea della società posseduta al 100% dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale, svoltasi nei giorni scorsi alla Torre del Lloyd. Adriafer, titolare della manovra ferroviaria nell'ambito portuale, e operatore di manovra per i treni da Villa Opicina all'Interporto di Trieste e viceversa, sta vivendo un momento di grande crescita, come testimoniano i numeri del traffico ferroviario che sommano un totale di 7.401 treni manovrati nel 2016.

Tra gli argomenti all'ordine del giorno, l'Assemblea ha discusso ed approvato il bilancio 2016, che si è chiuso con un conto economico positivo di 14.000 Euro. I ricavi lo scorso anno sono ammontati a 5.365.000 Euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%). Il dato dei ricavi va in parallelo all'incremento delle attività della società come gestore unico della manovra ferroviaria in Porto, a Trieste Campo Marzio nei raccordi del Porto Industriale e all'Interporto di Trieste. I dati del 2016 sono particolarmente importanti, perché ottenuti pur avendo ridotto del 20% i prezzi dei treni manovrati con tirata unica. Soddisfatto dei risultati Giuseppe Casini, Amministratore Unico della società, che ha commentato: "Il risultato di bilancio positivo è particolarmente significativo per Adriafer, che ha la missione di gestire i servizi ferroviari con criteri di economicità, efficienza e neutralità, riducendo il più possibile i prezzi, ma garantendo ugualmente un bilancio positivo".

I valori sintetizzati nel bilancio 2016 richiedono almeno un paio di focus ulteriori. Il primo elemento da sottolineare ha a che fare con la capacità della società di generare crescita economica e, in pari tempo, posti di lavoro. Sono infatti quasi raddoppiati gli addetti: oggi Adriafer è operativa con 81 agent, mentre nel 2015 erano 42, obiettivi maturati anche grazie a un positivo rapporto con le Organizzazioni sindacali.

In secondo luogo, va richiamato un elemento che punta direttamente alla possibilità di creare ulteriore sviluppo futuro, con forti investimenti in mezzi e tecnologie. Un piano che tende a ribadire il primato di Trieste non solo in termini di traffico ferroviario, ma soprattutto per efficienza, attenzione alla sicurezza e capacità di innovazione del sistema. Parliamo del noleggio di nuovi locomotori di adeguata potenza e della revisione del parco mezzi a disposizione, che saranno migliorati nelle prestazioni e su cui verranno installati i più avanzati dispositivi di sicurezza, in funzione dell'iscrizione al RIN (Registro Immatricolazione Nazionale, tenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria). Proprio in questi giorni è stato consegnato il primo dei quattro locomotori che Adriafer farà revisionare entro i primi mesi del 2018. Il valore dei 7 locomotori posseduti va aggiunto al patrimonio netto della società, che consiste in 1 milione di euro.

Da sottolineare che Adriafer ha iniziato il percorso per la certificazione come Impresa Ferroviaria presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulle tratte interessanti il Sistema Portuale (Trieste Campo Marzio - Villa Opicina; Trieste Campo Marzio - Servola - Aquilinia; Trieste Campo Marzio - Monfalcone - Cervignano; Villa Opicina - Monfalcone - Cervignano). L'importante iter di certificazione dovrebbe concludersi entro luglio, permettendo alla società di cominciare a operare sulle linee come Impresa Ferroviaria con i primi treni a trazione diesel e, successivamente, noleggiare locomotori elettrici di adeguata potenza, con cui poter lavorare da gennaio 2018.

*Foto di Fabrizio Giraldi*

TRAFFICO CONTENITORI. NUOVO RECORD NEL MESE DI MARZO E NEL PRIMO TRIMESTRE DELL'ANNO (+10%)

## Genova punta ai 2,5 milioni di teu nel 2017

Il terminal Psa-Vte traina la crescita del porto, cala il Sech. Diminuisce il traffico passeggeri

### L'ANALISI

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Due milioni e mezzo di teu a fine anno rappresenterebbero un nuovo record per il porto di Genova. Un obiettivo raggiungibile, soprattutto visti gli ultimi dati nel traffico contenitori del primo trimestre 2017 e dello scorso mese.

Per lo scalo del capoluogo ligure è stato infatti un marzo da record assoluto per i container. E tutto il primo trimestre ha registrato valori più alti di sempre. Nel dettaglio, i contenitori movimentati a marzo sono stati 223.838, il 9,9% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Una cifra che nel primo trimestre dell'anno è salita a 608.430 teu, in crescita del 10,7%. Per il porto di

Genova si tratta dei valori più elevati mai registrati, numeri che se confermati anche per i prossimi mesi consentirebbero di superare i 2.276.000 teu del 2016.

Il totale generale dei traffici si è chiuso invece con un aumento complessivo del 10,7% nel trimestre. Sono aumentate le merci varie, gli oli minerali ed il traffico industriale, in discesa invece le rinfuse liquide (-8,3%). In calo i passeggeri, scesi del 10,1% a quota 263.097. Sono diminuiti di più nel settore traghetti: -12,6% a quota 158.147 nel trimestre. Nelle crociere invece il calo è stato del 5,9% a 104.950 passeggeri.

Tornando all'aumento del traffico contenitori, a trainare la crescita del porto di Genova nei primi tre mesi dell'anno è stato soprattutto il terminal Psa-Vte di Voltri-Pra' che ha movimentato 360.257 teu da gennaio a marzo con un crescita del-

l'11,6% rispetto allo stesso periodo del 2016. Per Spinelli il traffico contenitori a fatto registrare 33.303 teu a marzo (+15,7%) e 82.094 teu (+7%) nel trimestre, mentre il terminal Messina ha raggiunto quota 21.018 teu (+18,2%) e 60.665 teu (+30%)

contro i 9.981 teu di marzo (+15%) ed i 30.121 teu del primo trimestre 2017 (+24,4%) del terminal San Giorgio. Numeri in calo invece per le banchine del Sech che lo scorso mese hanno fatto segnare una flessione superiore al 15% e di quasi il 5% da gennaio a marzo.

Nella giornata di ieri, a Palazzo San Giorgio, si è riunito il comitato di gestione dell'Authority di Genova e Savona. Una riunione tecnica, visto che sarà il prossimo incontro programmato per il nove maggio a dover risolvere i dossier legati alle concessioni e alla privatizzazione della società Ente Bacini.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

### Contenitori movimentati nel porto di Genova

Confronto con i corrispondenti periodi del 2016

TERMINAL	MARZO 2017		1° TRIMESTRE 2017	
	teu	var%	teu	var%
<b>Vte</b>	<b>134.095</b>	<b>+13,3%</b> ▲	<b>360.257</b>	<b>+11,6%</b> ▲
<b>Spinelli</b>	<b>33.303</b>	<b>+15,7%</b> ▲	<b>82.094</b>	<b>+7%</b> ▲
<b>Sech</b>	<b>25.322</b>	<b>-15,8%</b> ▼	<b>74.935</b>	<b>-4,9%</b> ▼
<b>Messina</b>	<b>21.018</b>	<b>+18,2%</b> ▲	<b>60.665</b>	<b>+30%</b> ▲
<b>San Giorgio</b>	<b>9.981</b>	<b>+15%</b> ▲	<b>30.121</b>	<b>+24,4%</b> ▲



## Porti: Genova, marzo e trimestre record per i container

### In tre mesi traffici a 608.430 teus (+10,7%, calano passeggeri)

GENOVA, 26 APR - E' stato un marzo da record assoluto per il traffico contenitori del porto di Genova. E tutto il primo trimestre ha registrato i valori più alti di sempre. Nel dettaglio, i contenitori movimentati nel mese di marzo sono stati 223.838, il 9,9% in più rispetto a marzo 2016.

Una cifra che nel trimestre sale a 608.430 teu, in crescita del 10,7%. Si tratta dei valori più elevati mai registrati nello scalo. Con questo trend significherebbe arrivare a chiudere il 2017 a quota 2 milioni e mezzo di teu contro i 2.276.000 del 2016. Il totale generale dei traffici si è chiuso con un aumento complessivo del 10,7% nel trimestre. Sono aumentati merce varia, olii minerali e traffico industriale, in discesa le rinfuse liquide (-8,3%). In calo i passeggeri, scesi del 10,1% a quota 263.097. Nel dettaglio, sono diminuiti di più nel settore traghetti: -12,6% a quota 158.147 nel trimestre. Nelle crociere il calo è stato del 5,9% a 104.950 passeggeri.

## Traffico contenitori nel porto di Genova, a marzo record assoluto di sempre sul mese e sul trimestre

(FERPRESS) – Genova, 26 APR – Il mese di marzo rappresenta a Genova il record assoluto del traffico Teu contenitori di un mese. Il primo trimestre a sua volta rappresenta il trimestre in valore assoluto più alto di sempre.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE  
 DIREZIONE PIANIFICAZIONE e SVILUPPO Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato  
 MOVIMENTO DEL TRAFFICO DEL PORTO DI GENOVA MARZO

TONNELLATE	MARZO 2016	MARZO 2017	VAR. %	PROGRESSIVO 2016	PROGRESSIVO 2017	VAR. %
<b>MERCE VARIA</b>						
di c.a.:						
traffico containerizzato	2.004.385	2.253.211	14,4%	5.489.565	6.185.056	13,1%
traffico convenzionale	730.166	831.706	13,9%	2.013.035	2.212.156	9,9%
<b>totale</b>	<b>2.734.571</b>	<b>3.124.827</b>	<b>14,3%</b>	<b>7.482.600</b>	<b>8.397.212</b>	<b>12,2%</b>
<b>RINFUSE SOLIDE</b>	<b>47.251</b>	<b>50.915</b>	<b>7,8%</b>	<b>234.361</b>	<b>150.209</b>	<b>-35,9%</b>
<b>OLI MINERALI</b>	<b>1.012.451</b>	<b>1.116.147</b>	<b>10,2%</b>	<b>3.800.048</b>	<b>3.777.208</b>	<b>-0,6%</b>
<b>ALTRE RINFUSE LIQUIDE</b>						
di vegetali, vino	10.771	16.503	53,2%	62.181	51.332	-17,4%
prodotti chimici	50.862	49.274	-3,1%	124.967	120.231	-3,8%
<b>totale</b>	<b>61.633</b>	<b>65.777</b>	<b>8,7%</b>	<b>187.148</b>	<b>171.563</b>	<b>-8,3%</b>
<b>TOTALE TRAFFICO COMMERCIALE</b>	<b>3.855.896</b>	<b>4.357.666</b>	<b>13,0%</b>	<b>11.504.197</b>	<b>12.496.272</b>	<b>8,6%</b>
<b>FUNZIONE INDUSTRIALE</b>						
di c.a.:						
rinfuse solide	0	0	0,0%	16.863	11.905	-29,4%
traffico siderurgico	224.358	228.120	0,8%	675.967	695.863	2,9%
<b>TOTALE TRAFFICO INDUSTRIALE</b>	<b>224.358</b>	<b>228.120</b>	<b>0,8%</b>	<b>692.830</b>	<b>707.768</b>	<b>2,2%</b>
<b>BUNKERS (*) e PROVVISTE DI BORDO</b>	<b>89.972</b>	<b>90.198</b>	<b>0,3%</b>	<b>228.221</b>	<b>223.092</b>	<b>-2,2%</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>4.170.227</b>	<b>4.673.964</b>	<b>12,1%</b>	<b>12.425.208</b>	<b>13.427.132</b>	<b>8,1%</b>

UNITA'

	MARZO 2016	MARZO 2017	VAR. %	PROGRESSIVO 2016	PROGRESSIVO 2017	VAR. %
<b>TOTALE CONTAINERS TEU'S</b>	<b>203.708</b>	<b>223.838</b>	<b>9,9%</b>	<b>549.375</b>	<b>606.430</b>	<b>10,7%</b>
<b>NAVI ARRIVATE</b>	<b>485</b>	<b>527</b>	<b>8,7%</b>	<b>1.383</b>	<b>1.460</b>	<b>5,6%</b>
<b>T.S.L.</b>	<b>14.550.000</b>	<b>15.810.000</b>	<b>8,7%</b>	<b>41.490.000</b>	<b>43.800.000</b>	<b>5,6%</b>
<b>NAVI PARTITE</b>	<b>485</b>	<b>527</b>	<b>8,7%</b>	<b>1.383</b>	<b>1.460</b>	<b>5,6%</b>
<b>T.S.L.</b>	<b>14.550.000</b>	<b>15.810.000</b>	<b>8,7%</b>	<b>41.490.000</b>	<b>43.800.000</b>	<b>5,6%</b>

	MARZO 2016	MARZO 2017	VAR. %	PROGRESSIVO 2016	PROGRESSIVO 2017	VAR. %
<b>MOVIMENTO PASSEGGERI</b>						
Turisti	63.398	50.918	-19,7%	180.943	158.147	-12,6%
Crociere	44.752	33.698	-24,7%	111.589	104.950	-5,9%
<b>TOTALE</b>	<b>108.150</b>	<b>84.616</b>	<b>-21,8%</b>	<b>292.532</b>	<b>263.097</b>	<b>-10,1%</b>

(\*) PRESSO / DEPOSITO ESSO EM. GEIOL

# Informazioni Marittime

---

## Genova, mese e trimestre record per i contenitori



Nel [porto di Genova](#) è stato registrato a marzo il record assoluto mensile per il traffico container. Nel dettaglio, sono stati movimentati 223.838 contenitori, il 9,9% in più rispetto a marzo 2016. Una cifra che nel trimestre sale a 608.430 teu, in crescita del 10,7%. Anche in questo caso si tratta dei valori più elevati mai raggiunti nello scalo. Mantenendo questa tendenza, si chiuderebbe il 2017 a quota 2 milioni e mezzo di teu contro i circa 2,2 milioni del 2016. Sono aumentati merce varia, olii minerali e traffico industriale, in discesa le rinfuse liquide (-8,3%).

## Genova tra porto moderno e camalli



di Stefano Briata - DL News

Nell'edizione genovese de [La Repubblica del 10 aprile 2017](#) è stata pubblicata un'intervista ad Aldo Spinelli avente come argomento la ristrutturazione del porto e i camalli. Il titolo dell'intervista è molto eloquente: "Porto più moderno e tuteliamo i camalli". Spinelli, come ben sappiamo, è un imprenditore portuale che si occupa di logistica e di trasporti containers dalle navi alla terraferma e viceversa con operazione di carico/scarico. Di nome l'ho scoperto 32 anni fa per colpa del Genoa quando aveva acquistato questa squadra di calcio. E dai racconti di mia mamma, che lavorava in una nota azienda di macchinari tessili, ora chiusa, si rivolgeva a Spinelli per gli imballaggi lignei, e da mio padre in banca, che mi confermava che avevano definito questo imprenditore molto determinato a raggiungere i suoi obiettivi. I camalli sono i portuali genovesi, la cui parola deriva dall'arabo "hammal", cioè facchino.

Veniamo al contenuto dell'intervista. Spinelli, piaccia o no l'imprenditore, ha denunciato un grave problema relativo alla modernizzazione del porto. In tale senso sostiene che la costruzione della nuova Diga Foranea per accogliere le mega-navi portacontainer è più urgente che mai e non deve essere più rinviata, e poi ricorda che se non ci fosse il Porto di Voltri, il VTE, è sicuro che il porto di Genova avrebbe già chiuso i battenti. Per questo ringrazia l'allora presidente del CAP Rinaldo Magnani e Silvio Berlusconi (sul primo sono pienamente d'accordo, sul secondo meno, e si tratta solo di mia opinione strettamente personale). Con ciò, per sbloccare l'attuale situazione di stallo del porto di Genova, lo stesso Spinelli si è appellato al Governo, in particolar modo al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio: lo ascolterà?

Sui portuali (i camalli) i problemi sono molti tra rischio di perdita del lavoro e mancanza dei corsi di aggiornamento. Come era già stato detto nelle precedenti *DL News*, anche Spinelli su *Repubblica* ha denunciato il fatto che il Governo ha solo salvato per decreto i portuali di Taranto e di Gioia Tauro, mentre i portuali genovesi e del resto d'Italia non hanno nessuna tutela a partire dagli ammortizzatori sociali. Ecco le sue testuali parole: "I portuali, con la loro professionalità e la loro flessibilità, sono una parte insostituibile del porto. Ma il lavoro spesso ha picchi e cali, e quindi è necessario che si possa intervenire tutelando. Offrono un servizio vitale, al pari di quello di categorie come i piloti, gli ormeggiatori, i rimorchiatori. E allora io dico: diamo ai portuali la possibilità di accedere ad ammortizzatori e tutele quando è necessario così via".

Come ben sappiamo il confronto avviato dal ministro Delrio metterà sul tavolo anche questi temi, e Spinelli ha fatto cenno alla situazione critica di Taranto e Gioia Tauro, ricordando la pace sociale che ha regnato nel porto di Genova finora grazie alla collaborazione fra privati, che hanno investito centinaia di milioni di lire e poi di euro, e garantito o quasi il lavoro, e i portuali che hanno sempre risposto ad ogni tipo di esigenza. Tuttavia non tutto è rose e fiori, perché come aveva denunciato poco tempo fa il console della CULMV Antonio Benvenuti, alle compagnie portuali manca l'avviamento ai corsi d'aggiornamento, ed ecco cosa dice Spinelli su questo punto: "...Adesso però siamo di fronte a un nuovo piano di crescita, come ha spiegato il presidente dell'authority Paolo Signorini. Quindi siamo chiamati a ripensare all'organizzazione del lavoro, a investire sulle formazione dei portuali, ad allargare se possibile il lavoro nei terminal anche alla Pietro Chiesa. Se non abbiamo più il carbone perché tenere questa compagnia bloccata su un solo terminal? Hanno professionalità e conoscenza, potrebbero intervenire anche sugli altri".

Concludendo, il porto di Genova ha grandi potenzialità di crescita, ma oltre ai problemi citati da Spinelli (diga foranea e lavoro di portuali) dobbiamo ricordare che il porto deve anche essere dotato di infrastrutture ferroviarie, stradali ed autostradali di entrata e uscita da esso. Proprio in merito all'infrastruttura stradale, quella d'accesso al porto di Voltri VTE è abbastanza agevole, mentre quella del varco di San Benigno è superatissima dai tempi per inadeguatezza e continui rinvii al rifacimento.

## - segue

---

**COMMENTO:** *Caro Stefano, le cose che dice Spinelli sono condivisibili, la compagnia Pietro Chiesa si fonderà con la Culmv. In questo numero cerchiamo di dare un quadro della riforma portuale attraverso le problematiche di alcuni porti, Ravenna in particolare come esempio di cose da fare. E poi la lista delle cose da fare per Genova, da Ship2Shore che riprende il neo presidente dell'AdSP, sono dieci anni di ritardi, altroché promozione di Merlo, e vorrei aggiungere quello che afferma Tirreno Bianchi console della compagnia Pietro Chiesa, "Bisogna che qualcuno prenda il coraggio politico di dire che cosa si vuole fare del Sech e di Calata Bettolo (attuale lavori di tombamento, le mire di MSC, ecc). Continuiamo a usare anche queste banchine per i container o l'area tombata ospiterà altri tipi di merce..?" A Genova c'è anche il VTE. (DL)*

IL DIBETTITO SULLO SCALO E IL FUTURO DI GENOVA IN EUROPA

## Musso: "Bene Delrio sui porti, ma serve l'autonomia"

MASSIMO MINELLA

**D**A tecnico qual è, prima ancora che politico, Enrico Musso manifesta apprezzamento per le parole del ministro dei Trasporti Graziano Delrio che un'intervista a Repubblica ha tracciato la strategia di sviluppo della portualità italiana, affidando alla Liguria il ruolo di regione-guida nella riconquista dei mercati del Sud Europa, Svizzera, Austria, Germania del Sud. Ma il docente, uno dei massimi esperti internazionali di logistica (è ordinario di Economia dei Trasporti all'ateneo genovese oltre che direttore del centro italiano di logistica "Cieli" e direttore della rivista International Journal of Transport Economic), condivide anche l'allarme dell'ex premier Romano Prodi.

SEGUE A PAGINA II



# “Genova porto d’Europa Delrio ha ragione ma non dimentichiamo l’autonomia finanziaria”

Enrico Musso, docente di Economia dei Trasporti  
“Giusto anche l’allarme di Prodi sulla Cina, sveglia”

«DALLA PRIMA DI CRONACA  
MASSIMO MINELLA

**I**l Professore aveva messo in guardia contro il rischio di perdere la sfida mediterranea dei traffici della Cina che per il momento hanno scelto di puntare sullo scalo greco del Pireo, con la prospettiva di correre poi via terra sull’asse Belgrado-Budapest, tagliando così fuori l’Italia. Attenzione, però, avverte Musso. In uno scenario di crescita che mette proprio l’economia del mare al centro non si può certo abbandonare la battaglia dell’autonomia finanziaria, fondamentale per premiare soltanto i porti più virtuosi e cancellando una volta per tutte il vizio italiano degli interventi a pioggia.

Professor Musso, condivide le affermazioni del ministro Delrio?

«Condivido quasi tutto, così come concordo con l’allarme lanciato sempre su *Repubblica* da Romano Prodi. Ha esposto con grande chiarezza un dato di fatto, invitandoci a non perdere altro tempo nella sfida per la conquista dei traffici cinesi».

Delrio ha già fornito qualche risposta, su questo tema, non trova?

«Sì. La risposta è in gran par-

te nel suo progetto riformista, con l’Italia che finalmente sceglie di strutturarsi per sistemi logistici. Ora finalmente giocano grandi squadre, si ragiona su assi di trasporto, sull’integrazione mare-ferro».

Strategia giusta, quindi?

«Giusta e obbligata. Se non si va in questa direzione, il risultato è la sconfitta del Paese».

Delrio ha parlato anche di un fondo sostenuto da Cassa Depositi e Prestiti e aperto anche ai privati a cui possono rivolgersi le authority di sistema per finanziare la costruzione delle infrastrutture.

«Concordo pienamente sul fatto che il risparmio postale degli italiani possa essere utilizzato per fare investimenti e non per tappare buchi. Se quei soldi, per intenderci, venissero messi in Alitalia sarci assolutamente contrario. Ma se vengono spostati per investimenti in opere che servono al Paese, allora lo ritengo giusto. Come giusto è anche l’aver dato rilievo ai progetti di marebonus e ferrobonus (gli incentivi ai trasportatori che scelgono di spostare i loro mezzi sui traghetti n.d.r.). Qui però devo fare un’osservazione».

Prego.

«Se metto tutta la mano sul

ferro allora posso legittimamente puntare al Sud Europa. Se la metto sulla gomma mi fermo al di là degli Appennini. Massima attenzione, quindi, a come si affronta il tema delle differenti modalità di trasporto».

Il ministro ha parlato anche del rilancio del trasporto merci delle Ferrovie. Anche questa è una sfida da vincere, no?

«Ecco, qui dobbiamo intercederci. Per anni il fatto che Trenitalia non abbia puntato con forza sul cargo ha creato problemi. Ora non è automatico che il suo ritorno possa risolvere tutti i problemi. Se questa azione ci sarà, come annunciato, sarà un bene, ma non dimentichiamo che in campo ci sono anche altri attori, come Ferrovie Nord Milano (appena entrata nel capitale di FuoriMuro n.d.r.) e come

gli operatori stranieri. Io credo che un po’ di concorrenza non possa non essere salutare».

La riforma ha ridotto il numero delle authority e all’interno di questa sta prendendo forza l’ipotesi di puntare su due archi per la conquista dell’Europa: il Nord Tirreno e il Nord Adriatico. Si riuscirà ad andare realmente in questa direzione?

«Lo ripeto, è una scelta obbli-

gata, da condividere e da sostenere con forza. I sistemi logisti-

ci del Nord Ovest e del Nord Est sono il fulcro di questa operazione. Ma non vorrei che in tutto questo il governo rinunciasse a una battaglia fondamentale».

E quale sarebbe?

«Quella dell’autonomia finanziaria. Non credo a chi sostiene che sia impraticabile perché siamo schiacciati dal bilancio dello Stato. Bisogna mettere da parte una volta per tutte le negoziazioni politiche e avere la forza di puntare solo sugli

investimenti più importanti. Gli interventi a pioggia non servono a nulla. E c’è ancora un tema su cui ritengo giusto batterci».

A che cosa si riferisce?

«A ciò che può davvero diventare valore per un territorio come quello genovese, la zona economica speciale. È questo l’asset che rende competitivo un territorio. L’industria nei porti italiani è finita proprio per la concorrenza degli altri paesi. Settori ad alto valore aggiunto che nei porti trovavano il loro spazio si sono trasferiti altrove. Penso alla siderurgia, alla chimica. Bene, una zona economica speciale può ricreare le condizioni per rendere nuova-

mente competitivo un approdo, fornendo alla merce scaricata valore aggiunto».

**Un'ultima domanda, professor Musso: il ministro Delrio indica in Nodo di Genova, diga foranea e gronda le tre priorità di Genova. È d'accordo?**

«Sì, il nodo ferroviario è assolutamente imprescindibile. Lo stesso discorso vale per la diga, anche se inviterei a non escludere l'ipotesi di una diga galleggiante, a titolo provvisorio, visto che quella a cui si pensa ha costi elevati e tempi lunghi di realizzazione. Quando alla Gronda, è una priorità a prescindere».

**Che cosa vuol dire?**

«Che ne verificiamo la necessità ogni fine settimana, quando leggiamo il numero di chilometri di coda sull'autostrada. Domenica scorsa erano 32. Non riesco a capire come qualcuno, nel 2008, possa aver detto che non serve perché la crisi riduceva i traffici. Ma questa è un'opera che deve stare in piedi per cent'anni. So bene che costruirlo vuol dire bucare le montagne, ma non si può rinviare in eterno un'opera vitale per l'economia, la logistica, il turismo ligure. Facciamola ovviamente nel rispetto dei più rigidi vincoli ambientali e di sicurezza, ma facciamola».

**"La Gronda resta sempre una priorità, lo verificiamo ogni fine settimana sul Morandi"**



**IL PROFESSORE E IL MINISTRO**

A fianco, Enrico Musso, ordinario di Economia dei Trasporti all'università di Genova e direttore del "Ciel", il centro italiano di eccellenza sulla logistica, e della rivista "International Journal of Transport Economic". Sotto il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio



**"Per sostenere la realizzazione delle infrastrutture è corretto aprire a Cassa Depositi"**

## NUMERI

**3**

**LE PRIORITÀ**

Delrio ha indicato in nodo, diga e gronda le tre priorità di Genova

**2**

**I SISTEMI**

Nel progetto si deve puntare su Nord Tirreno e Nord Adriatico

**1**

**IL PORTO D'ITALIA**

Il ministro Delrio ha indicato in Genova-Savona il porto d'Italia

**15**

**LE AUTORITÀ**

Con la nuova legge le autorità (oggi di sistema) sono passate da 24 a 15

**3**

**LE COMPETENZE**

Oggi il ministero di Delrio riunisce tre dicasteri: trasporti, mare e lavori pubblici

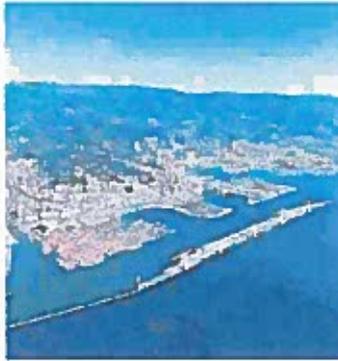
## - segue

### LE OPERE



#### IL NODO DI GENOVA

Una delle tre priorità indicate nell'intervista concessa martedì a Repubblica dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio è rappresentata dal Noddi di Genova. I lavori sono in ritardo rispetto alla tabella di marcia iniziale, si deve recuperare il più in fretta possibile il terreno perduto



#### LA DIGA FORANEA

L'opera simbolo del nuovo piano regolatore, già indicata dall'allora presidente dell'authority Luigi Merlo e confermata dall'attuale leader di Palazzo San Giorgio Paolo Signorini, è rappresentata dalla diga foranea. L'opera ha ricevuto il primo finanziamento da 10 milioni nell'ultimo comitato di gestione



#### LA GRONDA

Indicata anch'essa come una priorità, è rimasta sostanzialmente ferma negli ultimi cinque anni. Il ministero continua a considerarla un'opera prioritaria da realizzare per alleggerire la pressione sul Ponte Morandi e governare la viabilità nell'area genovese



## I TRAFFICI

### Container, un altro record storico a marzo e nel primo trimestre dell'anno

**I**l mese di marzo rappresenta il record assoluto del traffico contenitori. E il primo trimestre a sua volta rappresenta il trimestre in valore assoluto più alto di sempre. Un doppio record, insomma, annunciato dall'authority di sistema che ha diffuso ieri i dati di traffico. A balzare subito all'occhio è in effetti il dato del container, che nel solo marzo ha raggiunto i 224 mila teu (il teu è l'unità di misura del container e corrisponde a un pezzo da venti picdi), con una crescita percentuale del 9,9%, facendo salire il numero trimestrale a 608 mila teu, con un aumento del 10,7. Se il trend di crescita dovesse essere confermato nei prossimi tre trimestri, si arriverebbe a una proiezione finale attorno ai due milioni e mezzo di teu, ovviamente nuovo record storico del porto. Tutto dipenderà dal mercato, non è detto che il dato non possa salire ulteriormente, ma è chiaro che ormai la sfida di palazzo San Giorgio, più che sui numeri percentuali (a cui ovviamente si continuerà a guardare con la massima attenzione) è concentrata sulle strategie di sviluppo a medio e lungo



termine, da centrare attraverso una nuova dotazione infrastrutturale che sia realmente di portata europea. L'azione del presidente Paolo Signorini va esattamente in questa direzione, con l'avvio di nuove opere e il rafforzamento del dialogo con grandi operatori internazionali e gruppi industriali e commerciali attivi in Italia disponibili a investire sempre sull'asse Genova-Savona, sui fronti merci e passeggeri. In calo, al proposito, il traffico passeggeri nel trimestre: meno 10%, fra traghetti ( - 12) e crociere ( - 6).

(mas.m.)

REPRODUZIONE PERMESSA

# Il Secolo XIX

---

## Con l' Avvisatore Marittimo lo speciale logistica

GENOVA. È uscito lo speciale logistica dell' Avvisatore Marittimo che ha portato a 34 pagine totali il settimanale dello **shipping**. Lo speciale è in doppia lingua, italiano e inglese, e sarà distribuito anche a Monaco in occasione di Transport Logistic, la fiera di settore tra le principali al mondo, che si terrà nella città tedesca dal 9 al 12 maggio. Le pagine speciali comprendono interviste, focus e analisi su **shipping** e logistica. Nord Est e Nord Ovest si confrontano su corridoi e accessibilità, così come sulle previsioni di volumi e traffico nel prossimo futuro. Diversi approfondimenti sono dedicati alla politica commerciale di Trump, ai problemi (e soluzioni) per l' autotrasporto italiano e al break bulk.

# Il Secolo XIX

---

L'ESPONENTE DEL GOVERNO OGGI IN LIGURIA

## «Genova è un esempio su turismo e cultura ma può fare di più»

*La sottosegretaria Bianchi invita a coinvolgere i privati: «C'è un patrimonio da valorizzare»*

DIVERSIFICARE le offerte, puntando sulla cultura e sull'asse di forza già rappresentato dalla nautica, e coinvolgendo sempre di più i privati nel rilancio turistico di Genova. Sono le "ricette" proposte da Dorina Bianchi, sottosegretaria al Turismo, che oggi sarà in Liguria per impegni istituzionali ed elettorali. Proprio dopo il boom di turisti arrivati a Genova per le feste pasquali e il ponte del 25 aprile, e dopo la ribalta che il capoluogo ligure ha avuto sul New York Times.

«A Genova è stato fatto un buon lavoro per quanto riguarda il turismo e ne siamo ben consapevoli - commenta Bianchi - Da parte del Governo c'è grande attenzione nei confronti di Genova, ad esempio sul turismo nautico, settore in cui l'Italia è leader nel mondo ma che in questi anni è stato trascurato. Con la visita di Franceschini a settembre al Salone Nautico, per la prima volta c'è stata l'attenzione del Ministero su questo aspetto. La nautica crea occupazione ed è un'industria di eccellenza, caratterizzante dell'identità della Liguria e quindi trainante anche per il turismo. Per questo è importante avere un Salone dedicato».

Ma le potenzialità della città, secondo la sottosegretaria, non si sono esaurite. «L'elogio di Genova da parte di Michael Frank, columnist del New York Times, è significativo - osserva - Per il giornalista Genova è poco conosciuta. Bisogna lavorare sulla promozione, e questo è in linea con il Piano strategico del Turismo che prevede la valorizzazione di tutto il territorio. Questo - sottolinea - significa diversificare l'offerta e decongestionare le classiche mete turistiche. Genova ha tutte le portate opportunità strategica di crescita economica. Bisogna poi puntare a migliorare l'accesso alla città portando avanti i progetti di riqualificazione delle infrastrutture come la Gronda di Ponente, completando il terzo valico ferroviario e implementando l'aeroporto nei collegamenti con le altre città come Roma».

Bianchi sottolinea anche come, dopo anni, il Governo sia tornato a investire nella cultura, «il principale attrattore di turismo»: ricorda i 6 milioni stanziati per il museo del Palazzo Reale di Genova e 15 milioni destinati al waterfront cittadino, che il Comune intende usare per le demolizioni preliminari al Blueprint

## - segue

---

di Renzo Piano. E a proposito di questi 15 milioni, spiega che «deve essere ancora firmato il disciplinare d'obbligo per definire gli interventi da attuare e le azioni da intraprendere. Una volta che il bando avrà un vincitore i soldi saranno disponibili».

Dal waterfront alle periferie genovesi, ricche di "gioielli" meno frequentati, però, dai turisti. «Genova, oltre ad avere un importante patrimonio culturale statale ed essere detentrica di un importante bene Unesco come i Palazzi dei Rolli, ha anche una ricca partecipazione dei privati -sottolinea Bianchi Incentivare la partecipazione dei privati alla vita culturale cittadina sarebbe il modo migliore per valorizzare il patrimonio. Il Governo ha messo a disposizione l' Art bonus, un credito di imposta per chi fa erogazioni liberali a sostegno del patrimonio culturale pubblico. Il Piano Strategico punta a valorizzare le mete alternative: serve un' azione congiunta di enti locali e Ministero per valorizzare le realtà meno note inserendole nei pacchetti dei tour operator. Le compagnie crocieristiche che attraccano a Genova, poi, devono lavorare in sinergia per incanalare i flussi dei passeggeri non solo verso l' outlet di Serravalle ma anche verso le periferie con "tour" ad hoc».

*ANNAMARIA COLUCCIA*

L'ANALISI

## Il risparmio in Liguria è ancora in crescita 36 miliardi di euro depositati nelle banche

**C**AMBIO al vertice della commissione regionale Abi (associazione bancaria italiana). Per i prossimi due anni toccherà a Gianluca Guaitani, responsabile commerciale Carige (nella foto), presiedere l'organismo in sostituzione di Claudio Gargiullo. sempre dinamica la struttura bancaria in Liguria che vede presenti 51 Istituti per 822 sportelli. Gli Atm (sportelli bancomat) presenti sul territorio sono invece 1.167 mentre i Pos (apparecchiature necessarie per pagare con il Bancomat direttamente nei negozi) 66.636. In Liguria i lavoratori bancari sono il 2,5% del totale nazionale di settore che registra 300.000 unità.



### LA NOMINA

Cambio al vertice della commissione regionale Abi: presidente Gianluca Guaitani, Carige



Segnali confortanti dai fronti turistico e portuale. «Concentrando l'attenzione sull'evoluzione del credito, secondo i dati disponibili, emerge che a fine 2016 il totale dei finanziamenti bancari destinati all'economia della Liguria ha superato i 35,7 miliardi di euro — si legge in una nota — In particolare, alle imprese sono andati oltre 19 miliardi e alle famiglie più di 13,8 miliardi». Numeri importanti in un contesto sempre difficile, come risulta anche dal rapporto sofferenza/impieghi che a fine 2016 ha raggiunto il 10,7%, con sofferenze per oltre 3,8 miliardi di euro.

«Stabile l'andamento dei depositi segno di una costante fiducia dei risparmiatori — chiude la nota — complessivamente oltre 36 miliardi segnando un aumento del 2,8% sul 2015.

(massimo minella)

Fondamentale, nella strategia operativa della commissione ligure, resta il dialogo con le istituzioni così da favorire soluzioni che possano supportare la ripresa del sistema economico e produttivo ligure e, in parallelo, proseguire insieme al ministero dell'Interno l'attività di prevenzione delle truffe, in particolare di natura finanziaria ad anziani e persone con non elevata educazione finanziaria.

Nell'analisi della situazione economica della Liguria, si è sottolineato come l'attività sia «proseguita a ritmi moderati con differenze settoriali». Nonostante siano in aumento ordini e vendite delle imprese industriali, «l'incertezza del contesto macroeconomico pesa su capacità produttive e sulle prospettive di accumulazione di capitale».

Sempre debole l'edilizia, mentre l'immobiliare, per quanto riguarda le compravendite, ha riportato un incremento significativo.

## **Livorno, approvato consuntivo: utile a 10,7 milioni**

Livorno - Con un utile di esercizio al netto delle imposte di 10,7 milioni, un avanzo di amministrazione di 47,4 milioni di euro, di cui 14,4 disponibili, è stato approvato oggi dal Comitato Portuale dell'Authority di Livorno il bilancio consuntivo 2016. Domani toccherà a quello di Piombino, e terminata questa prima fase si procederà ad unificare i due bilanci. Lo scorso scorso sono stati impegnati 42 milioni di euro, di cui 25,6 per interventi infrastrutturali come il dragaggio dell'imboccatura Sud del porto e le attività propedeutiche della Piattaforma Europa, il progetto di ampliamento a mare dello scalo livornese. Sul fronte delle entrate nel 2016 l'Autorità Portuale ha incamerato 36,9 mln di euro, di cui 19,7 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed crariali, 11,8 da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali e 4,7 mln da trasferimenti di risorse Stato/Regioni. Il quadro contabile che emerge dai dati del bilancio consuntivo è positivo e l'avanzo di amministrazione testimonia la solidità finanziaria dell'ente, mentre i 25 milioni di euro per le opere infrastrutturali dimostrano che l'ente mantiene una buona capacità finanziaria per gli investimenti strategici in porto. Anche i tempi medi di pagamento della Authority alle imprese del settore, mettono in evidenza l'efficienza di Palazzo Rosciano: nel 2016 le imprese sono state pagate mediamente entro 24 giorni dalla ricezione della fattura elettronica, vale a dire sei giorni prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.

# Corriere Marittimo

---

Il porto di Livorno al Break Bulk Europe di Anversa per sviluppare nuovi traffici

**ANVERSA-** Tutti ad Anversa alla conquista di nuovi traffici nel campo del project cargo, dei prodotti forestali e dell'automotive. Per la dodicesima edizione del Break Bulk Europe, la più grande fiera europea dedicata a tutto ciò che non si muove in container, è sceso in campo il cluster livornese al gran completo. A darsi appuntamento sotto le insegne dello stand dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno-Piombino, **la Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (presenti l'ad Aldo Padova, il direttore commerciale Antonio Rognoni e il direttore generale Simone d'Angelo); il terminal Lorenzini (rappresentato dai fratelli Grifoni, Daniele e Averardo, e dal rappresentante commerciale Federico Disegni); l'agenzia marittima Medov (con Stefano Salvestrini e Alessandro Barberis), l'interporto Vespucchi, con il direttore tecnico Claudio Bertini.**

Gli obiettivi degli operatori erano molteplici e tutti tarati sulle nuove aspirazioni dello scalo labronico, che l'anno scorso ha fatto il pieno di auto nuove (quasi 600.000 vetture sono transitate per le banchine del porto) e prodotti forestali (due milioni di tonnellate di cellulosa e legname), mettendo anche a segno importanti risultati in un settore molto delicato come quello del project cargo (di recente acquisizione il nuovo contratto della durata di due anni siglato da Cilp con Hitachi Europe che conferirà con cadenza mensile', sulle navi della Wallenius, vagoni e moduli ferroviari destinati al sistema ferroviario in UK).

Gli incontri con gli operatori si sono susseguiti senza soluzione di continuità: "*Siamo estremamente soddisfatti* - ha detto **Daniele Grifoni** - *ad Anversa abbiamo avuto incontri molto proficui per il nostro terminal: prevediamo di stringere nuovi accordi nel breve periodo.*

## - segue

---

*La presenza, imprescindibile, dell'Autorità di Sistema Portuale è stata fondamentale per il supporto fornitoci in questi tre giorni: il lavoro di squadra ha funzionato perfettamente".*

**L'obiettivo è apparso fin da subito chiaro: sviluppare nuovi traffici, certo, ma mantenere anche quelli esistenti:** *"Parlando con molti nostri clienti e armatori potenzialmente acquisibili - ha dichiarato Rognoni - emerge la necessità di migliorare le dotazioni infrastrutturali del nostro scalo portuale. Livorno ha bisogno di piazzali in cemento armato per gli heavy lift e di adeguate connessioni ferroviarie".* Per il direttore commerciale della compagnia Impresa lavoratori portuali il business acquisito va difeso: *"Lo scalo labronico si sta affermando sempre di più come porto di transhipment anche di mezzi pesanti, quindi un'azione combinata tra l'autorità di sistema e gli operatori portuali è assolutamente necessaria e urgente".*

Urgente, certo, anche perché gli altri porti non stanno a guardare e si attrezzano; ne sa qualcosa **Stefano Salvestrini, della Medov**, l'agenzia marittima che a Livorno rappresenta tra gli altri anche la Wallenius Wilhelmsen e la Eukor Car Carrier, colossi del trasporto marittimo e della logistica automotiva: *"Il porto - è stata la sua chiosa - è fortemente congestionato con gli arrivi delle auto, pertanto sarebbe il caso di pensare a realizzare aree di parcheggio multipiano per ottimizzare gli spazi esistenti e corsie in cemento armato da banchina a terminal nella movimentazione dei cingolati per efficientare i traffici".*

Porti: Authority Livorno, ok consuntivo 2016, utile 10,7 mln

Investiti 25,6 mln per interventi infrastrutturali

(ANSA) - LIVORNO, 26 APR - Con un utile di esercizio al netto delle imposte di 10,7 milioni, un avanzo di amministrazione di 47,4 milioni di euro, di cui 14,4 disponibili, è stato approvato oggi dal Comitato Portuale dell'Authority di Livorno il bilancio consuntivo 2016. Domani toccherà a quello di Piombino, e terminata questa prima fase si procederà ad unificare i due bilanci. Lo scorso scorso sono stati impegnati 42 milioni di euro, di cui 25,6 per interventi infrastrutturali come il dragaggio dell'imboccatura Sud del porto e le attività propedeutiche della Piattaforma Europa, il progetto di ampliamento a mare dello scalo livornese. Sul fronte delle entrate nel 2016 l'Autorità Portuale ha incassato 36,9 mln di euro, di cui 19,7 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali, 11,8 da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali e 4,7 mln da trasferimenti di risorse Stato/Regioni. Il quadro contabile che emerge dai dati del bilancio consuntivo è positivo e l'avanzo di amministrazione testimonia la solidità finanziaria dell'ente, mentre i 25 milioni di euro per le opere infrastrutturali dimostrano che l'ente mantiene una buona capacità finanziaria per gli investimenti strategici in porto. Anche i tempi medi di pagamento della Authority alle imprese del settore, mettono in evidenza l'efficienza di Palazzo Rosciano: nel 2016 le imprese sono state pagate mediamente entro 24 giorni dalla ricezione della fattura elettronica, vale a dire sei giorni prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa.



Foto di gruppo per la delegazione livornese a Anversa

## Palazzo Rosciano: paghiamo in 24 giorni le fatture dei fornitori

► LIVORNO

L'ultimo bilancio dell'Authority prima della trasformazione che l'ha fusa con Piombino mette in fila questi numeri: 10,7 milioni di euro è l'utile di esercizio (al netto delle imposte); 47,4 milioni di euro (dei quali 1,4 effettivamente disponibili) è l'avanzo di amministrazione; 42 milioni di euro sono stati gli impegni di spesa, dei quali 25,6 se ne sono andati per interventi infrastrutturali come il dragaggio dell'imboccatura sud del porto e le attività preliminari in vista della realizzazione della maxi-Darsena (della quale è attualmente la prima fase del bando). Quest'ultimo aspetto viene sottolineato da Palazzo Rosciano come riprova del fatto che «l'ente mantiene una buona capacità finanziaria per gli investimenti strategici in porto».

L'Authority mette l'accento anche sulla rapidità dei pagamenti come elemento di efficienza. «Nel 2016 le imprese sono state pagate mediamente entro 24 giorni dalla ricezione della fattura elettronica, vale a dire sei giorni prima rispetto ai 30 giorni previsti dalla normativa».

Stiamo parlando delle cifre del consuntivo 2016 che sono state passate all'approvazione del comitato portuale ancora

sopravvissuto dell'Authority livornese. Oggi la pratica analoga sarà all'esame dell'altra metà della nuova istituzione portuale, cioè del vecchio comitato portuale ancora esistente nella sede dell'Authority di Piombino. Poi si passerà alla unificazione dei bilanci nell'unico ente che gestisce gli scali di Livorno e di Piombino.

Ma per adesso il bilancio consuntivo riguarda ancora solo Livorno. L'Authority ne rivendica la positività e ribadisce che «l'avanzo di amministrazione testimonia la solidità finanziaria dell'ente».

Va detto che, riguardo al capitolo entrate, nel 2016 l'Authority ha incassato poco meno di 37 milioni di euro così suddivisi: 1) non arrivano a 5 milioni di euro i trasferimenti da Stato o Regione; 2) restano d'un soffio al di sotto del 20 milioni di euro le tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, quelle di ancoraggio e erariali; 3) altri 11,8 milioni hanno a che fare con la riscossione dei canoni demaniali.

La riunione del comitato portuale ha passato sotto la lente anche il rinnovo delle autorizzazioni secondo l'articolo 16 (operazioni portuali): occhi puntati soprattutto sulla radice della Darsena Toscana e sul caso Seatrag-Sdt.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## FRONTE DEL PORTO

**DENTRO LA NOTIZIA**  
 La missione dell'Authority di sistema portuale Livorno-Piombino alla fiera di Anversa. Leggi anche su: [www.lanazione.it/livorno](http://www.lanazione.it/livorno)

# Authority, in arrivo la mini-riforma che 'salva' le commissioni consultive

*Corsini e Provinciali anticipano le indicazioni del ministero*

**-LIVORNO-**  
**GIORNATA** piena sul porto, per i temi legati alle concessioni, ma anche alla "governance". In mattinata si è tenuta la commissione consultiva, mentre nel pomeriggio il comitato portuale ha seguito in sostanza le indicazioni emerse nell'incontro precedente. Nel quale il presidente Corsini e il segretario generale Provinciali hanno anticipato che il ministero sta per diramare una modifica alla riforma con la quale si dovrebbero mantenere in funzione le commissioni consultive nei singoli sistemi, almeno fino a quando l'intero apparato della stessa riforma non avrà completato i tavoli centrali e locali di partenariato e di consultazione. Una decisione che sembra una risposta (forse indiretta, ma comunque significativa) alla decisione presa da alcuni cluster portuali, compreso quello livornese, di creare associazioni delle utenze per confrontarsi con i comitati di gestione. Per le decisioni assunte dal comitato, sono state rinnovate le autorizzazioni ex-art.16 a tutti i richiedenti: Uniport, Sea Liv, Cooperativa portuali, Sea Trag, Me-

diterranea Trasporti e Reefer Srl. Anche per i servizi portuali sono state confermate le autorizzazioni, salvo il rinvio della richiesta di Sdt in attesa di ulteriori chiarimenti. Esame superato anche sui documenti relativi al bilancio consuntivo **del 2014**.  
**ntv** Nessuna nuova invece sul completamento delle designazioni del comitato di gestione, che sono ancora ferme formalmente in attesa delle decisioni della Regione Toscana e del Comune di

**MODIFICA ALLA RIFORMA**  
**Attuali organismi attivi fin quando non si completano i tavoli di partenariato**

Piombino, ma di fatto perché la patata bollente della auto-candidatura del sindaco Nogarin attende una presa d'atto (o un "niet") da parte del ministero delle infrastrutture sull'importante dettaglio delle competenze. E la cosa non sembra molto veloce, visti il riflesso politico che avrà anche a livello nazionale nei rapporti tra Pd e 5 Stelle.

(A.F.)



**AL TIMONE** Il presidente dell'Authority, ingegner Stefano Corsini



### **Articolo 16**

Rinnovate le autorizzazioni ex-art.16 a tutti i richiedenti: Uniport, Sea Liv, Cooperativa portuali, Sea Trag, Mediterranea Trasporti e Reefer Srl

---

### **Servizi portuali**

Anche per i servizi portuali sono state confermate le autorizzazioni, salvo il rinvio della richiesta di Sdt in attesa di ulteriori chiarimenti

---

### **Stallo-designazioni**

Nessuna nuova sul completamento delle designazioni del comitato di gestione, che sono ancora ferme formalmente in attesa delle decisioni della Regione

---

### **Il nodo-Nogarin**

L'auto-candidatura del sindaco Nogarin attende il verdetto del ministero delle infrastrutture sull'importante dettaglio delle competenze

---

# Ritorna la Ocean Alliance e Neptune apre una nuova linea Lo scalo lagunare dal «Break Bulk» lancia servizi per Far East e Mar Nero

ANVERSA - Anche quest'anno il porto di Venezia è protagonista ad Anversa alla fiera internazionale Break Bulk Europe, che riunisce i più importanti player del settore.

Massiccia la presenza degli operatori: a fianco dell'Autorità di Sistema portuale: per i terminal, Multiservice di Venezia e Sorima di Chioggia; per gli agenti e raccomandatori, Radonicich, Mirco Santi, Tositti, Bassani, Columbia, Minucci; per gli spedizionieri, Baggio spa Stenarshipping, Broccardo e Cts Trasporti.

«Ci presentiamo ad Anversa forti di una crescita consistente (+15%) nel comparto e una vasta serie di imbarchi di break bulk e colli eccezionali messi a segno negli ultimi mesi. Imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200 quando (continua in ultima pagina)



Il porto di Venezia alla Break Bulk Europe di Anversa

## Scalo lagunare dal Break Bulk

do i veneziani trasportarono via mare su delle galee le colonne di S. Marco e San Todaro e la quadriga della Basilica di S. Marco», ha ricordato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Pino Musolino, presente ad Anversa. Un rimando al passato che si ritrova anche nel logo, nelle grafiche e nei materiali con cui l'Autorità di sistema si presenta in fiera.

Tra i colli eccezionali trasportati nel 2016/17 vanno infatti ricordati il gigantesco boiler partito per gli Emirati Arabi (così grande da richiedere la nave più larga mai arrivata alle banchine veneziane) quattro reattori dal peso complessivo di 3.600 tonnellate diretti in Malesia

due dei quali prodotti a Mantova e arrivati a Venezia via fiume, una lunghissima colonna "gas absorber" (30 metri) destinata a Port Said, movimentata in tempi record.

A questi vanno aggiunti i recenti trasporti eccezionali in export di yacht e maxi yacht che hanno richiesto particolare attenzione ed expertise specializzate visto il loro pregio.

L'appuntamento di Anversa è stato scelto per l'annuncio ufficiale dell'attivazione da Maggio 2017 di due nuovi servizi marittimi, entrambi di rilevante importanza per lo sviluppo del porto del Veneto.

Il primo, segna l'apertura di un nuovo comparto di traffico, quello degli autoveicoli. A darne l'annuncio, Peter Menzel, direttore commerciale di Neptune Lines, compagnia leader nella logistica degli autoveicoli, il cui core business si concentra su Mediterraneo e Mar Ne-

ro, servendo oltre 20 mercati e 30 porti chiave in quest'area.

Dopo aver chiuso un progetto con Ford Germania, Neptune Lines inizierà il suo rapporto con Venezia aggiungendo lo scalo al Venice Ro-Port Mos terminal al suo servizio settimanale "Adriatico". Peter Menzel ha dichiarato: «Siamo entusiasti di iniziare a lavorare con il porto di Venezia potendo contare su un terminal specializzato e dedicato come quello ro-ro di Fusina e siamo convinti che sarà un successo anche grazie alla collaborazione con il nostro rappresentante locale, Tositti group». Inoltre Neptune Lines può offrire la possibilità di collegamenti veloci diretti tra Italia, Turchia e Grecia, tramite il suo hub del Pireo verso Israele, Egitto, Libano, Algeria, Tunisia, Marocco e Mar Nero per tutti i tipi spedizioni nel comparto.

Il secondo servizio è un "grande ritorno": a Maggio torna infatti il servizio diretto col Far East operato dalla Ocean Alliance, sospeso nei mesi invernali per un calo strutturale della domanda e oggi ripristinato confermando Venezia e l'Adriatico quale terminale marittimo della Via della Seta del XXI secolo. Il servizio diretto della Ocean Alliance (composta dalle compagnie China Coast Shipping, Evergreen Line, Cma Cgm, e Oocl) inizierà con la nave "Apl Oregon" in arrivo il 10 Maggio al terminal Veccon di Venezia e, come confermato dalle compagnie, il servizio consentirà di sviluppare in particolare il traffico break bulk (trasformatori, serbatoi, yacht, ecc) con l'obiettivo di movimentare circa 2000-2500 teu a nave tra import ed export. Le dieci navi utilizzate per il servizio hanno una capacità di trasporto compresa tra i 6500 ed i 6800 teu.

# Informazioni Marittime

---

## Ocean Alliance a Salerno, oggi la presentazione



Il 27 aprile, alle ore 19.30, al Lloyds Baia Hotel di Vietri sul Mare, il gruppo Gallozzi e Cma Cgm illustreranno agli operatori e agli utenti del porto di Salerno i nuovi collegamenti marittimi attivati nello scalo, con particolare riferimento al servizio settimanale diretto (ogni venerdì) per gli Stati Uniti (New York, Norfolk, Savannah, Miami). A fare gli onori di casa Nicole Chamard, senior line manager transatlantic trades di Cma Cgm; Paolo Lo Bianco, amministratore delegato Cma Cgm Italia; e Agostino Gallozzi, presidente del gruppo Gallozzi. All'evento interverrà il presidente dell'Autorità Portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito. **Cma Cgm è partner di "Ocean Alliance" composta dalla compagnia francese, Cosco Shipping, Evergreen Line e OOCL. L'alleanza, con Cma Cgm capofila, ha scelto il porto di Salerno come scalo di riferimento nel Sud Italia. «Si tratta – evidenzia Gallozzi - di un passaggio di estrema rilevanza per il porto di Salerno perché si amplia in maniera significativa il ventaglio dei collegamenti intercontinentali disponibili e, nello stesso tempo, si consolida il riconoscimento ai massimi livelli della capacità competitiva del nostro scalo. La decisione di Cma Cgm - continua - di individuare Salerno come punto di riferimento nell'area meridionale dell'Italia conferisce ancora maggiore slancio alle dinamiche dei traffici in atto nel 2017 nel porto. Le nostre proiezioni ci consentono di affermare che la crescita della movimentazione dei contenitori sarà nell'ordine del 20/25 per cento rispetto al 2016. Un risultato non di poco conto che è il frutto del grande lavoro svolto dall'intera comunità portuale salernitana in tutte le sue componenti».**

VIA DEL MARE CON ORDINANZA, I GIUDICI HANNO ANNULLATO IL PRECEDENTE PROVVEDIMENTO DI STOP

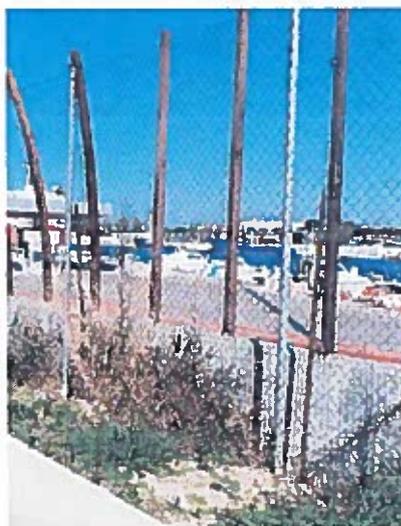
## Recinzione in metallo via libera all'opera dal Consiglio di Stato

«Va tutelata la piena operatività del porto»

Restano aperti i margini di un bonario componimento con l'avvento di Patroni Griffi, atteso ad un confronto con la sindaca Carluccio

Ennesimo colpo di scena nella vicenda che ha per oggetto la realizzazione di una recinzione in via del Mare. Il Consiglio di Stato, infatti, ha accolto il ricorso proposto dall'Autorità Portuale e ha annullato - in via cautelare e in attesa che la questione venga decisa nel merito - l'ordinanza del 20 dicembre scorso con cui il Comune aveva fatto sospendere i lavori, oggetto peraltro di aspre polemiche e sfociati in un contenzioso tra i due enti.

SERVIZIO A PAGINA 112»



CONTENZIOSO I lavori per la recinzione in via del Mare

## VIA DEL MARE

CONTENZIOSO CON IL COMUNE

### ORDINANZA

Secondo i giudici «l'interesse alla piena operatività del porto va tutelato con carattere di prevalenza», per cui il cantiere può riaprire

# Il Consiglio di Stato accoglie il ricorso dell'Autorithy «La recinzione si può fare»

Ennesimo colpo di scena nella vicenda che ha per oggetto la realizzazione di una recinzione in via del Mare.

Il Consiglio di Stato, infatti, ha accolto il ricorso proposto dall'Autorità Portuale e ha annullato - in via cautelare e in attesa che la questione venga decisa nel merito - l'ordinanza del 20 dicembre scorso con cui il Comune aveva fatto sospendere i lavori, oggetto peraltro di aspre polemiche e sfociati in un contenzioso tra i due enti.

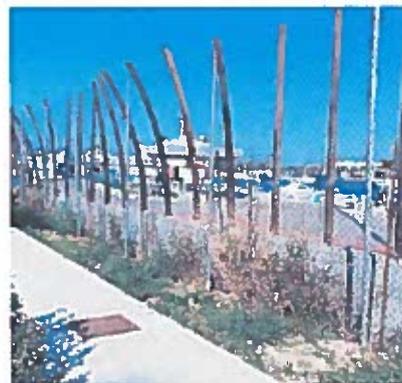
Mentre, dunque, in primo grado il Tar aveva statuito la sospensione dei lavori, bocciando però la protesta del Comune di rimozione delle opere e di ripristino dello stato dei luoghi, l'organo giurisdizionale amministrativo è andato ancora oltre, annullando in toto il provvedimento del Comune e concedendo di fatto all'Autorità Portuale di riprendere a pieno ritmo l'intervento a protezione del porto interno.

La sesta sezione del Consiglio di Stato, in particolare, ha motivato la decisione stabilendo che «nelle ipotesi, la recinzione per cui è causa appare comunque necessaria perché il porto possa funzionare regolarmente (in una memoria difensiva, l'Autorità Portuale ha allegato una lettera di una compagnia armatoriale dove si dà atto che la recinzione è necessaria per la sicurezza delle operazioni di approdo, ndr) e, di conseguenza, all'esame caratteristico della fase cautelare, l'interesse dell'Autorità Portuale alla piena opera-

tività dell'infrastruttura va tutelato con carattere di prevalenza».

Gli stessi giudici, peraltro, hanno sottolineato che «la vicenda necessita comunque di un approfondimento nel merito e sarà in quella sede che probabilmente si metterà fine alla dialettica tra il Comune (che non vuole quella recinzione perché ad alto impatto paesaggistico) e l'Autorità Portuale (che, dal canto suo, ha urgenza di completare l'opera per ovvie ragioni di security e che, in ogni caso, ritiene non necessario alcun accertamento di conformità trattandosi della semplice sostituzione di una recinzione vecchia con una nuova)».

C'è da dire che, già da alcuni giorni, al posto dell'Autorità Portuale opera l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e che al commissario straordinario Mario Valente è subentrato Ugo Patroni Griffi. Bisognerà vedere se quest'ultimo la pensa allo stesso modo o se ci sono i termini per un bonario componimento della lite, magari dopo un confronto con la sindaca Angela Carluccio. Ciò anche in considerazione della proposta avanzata il mese scorso dal Comune: quella che prevede la predisposizione non di una rete metallica, bensì di alcuni pannelli di cristallo per attenuare l'impatto visivo dell'opera. Con l'impegno a contribuire alla spesa sostenuta per l'acquisto della recinzione in metallo. (a. pos)



«MURO» DELLA DISCORDIA I lavori in via del Mare



INCOLUMITÀ A RISCHIO I cavi «incrinati»

LA SEGNALEZIONE IN VIA SANTA TERESA (BELVEDERE)

## «Quei cavi di acciaio in tensione sono un serio pericolo»

Cavi di acciaio come vere e proprie insidie per l'incolumità dei cittadini in via Santa Teresa (sul belvedere che si affaccia sul porto).

A segnalare il rischio è Raffaele Giove che descrive il pericolo derivante «da cavi di acciaio, posti ad altezza di gambe e di collo, che in altre situazioni simili hanno anche causato delle vittime. Nello specifico, in zona insiste un palo ancorato da questi cavi di acciaio che scendono giù sino ad allacciarsi alle ringhiere. I fili che vengono appoggiati su questo palo, peraltro, non si sa da dove provengono e può essere un rischio per i bambini che dovessero trovarsi nelle vicinanze, presi dalla curiosità, ma anche per gli adulti». «Mi piacerebbe sapere e conoscere», aggiunge Giove, «chi è stato questo genio che ha ancorato il palo con cavi di acciaio legati alle ringhiere del belvedere. Tendere i cavi di acciaio in un posto visitato e transitato da cittadini e turisti per fotografare il porto interno può rappresentare un serio pericolo in qualsiasi momento. Pertanto - conclude - sarebbe opportuno un sopralluogo da parte dei Vigili del Fuoco al fine di constatare l'urgenza di rimuovere quei cavi di acciaio».

## Il Consiglio di Stato ha dato ragione all'Autorità portuale e sospeso l'ordinanza del Tar che bloccava le opere Potranno riprendere i lavori in via del Mare

### La strategia

In cerca di un accordo

● Sospesa l'ordinanza con la quale furono bloccati i lavori. Il Consiglio di Stato tutela le ragioni dell'Authority in ordine alle esigenze di sicurezza. Il sindaco punta al dialogo con Patroni Griffi per risolvere bonariamente la questione.

### Sicurezza

Richiesta delle compagnie

● La presenza della recinzione è una questione di sicurezza. D'altronde, sono state le stesse compagnie di navigazione a segnalare all'Authority i rischi connessi alla possibilità di ingresso nel circuito portuale.

### LITORALE

● Fermare l'iter del Piano comunale costiero e ripensare le procedure utilizzate fino ad oggi per la sua redazione e approvazione preliminare. Il consiglio dell'Ordine degli architetti della provincia di Brindisi torna ad esprimersi, dopo che la questione è finita nell'oblio, sul Pcc, del quale aveva già chiesto - qualche anno fa - la sospensione insieme a Legambiente e Sindacato italiano balneari, sottolineando la mancata attuazione delle procedure di partecipazione e copianificazione previste dalla legge.

Dopo avere ricordato che il Piano comunale costiero ha lo scopo di salvaguardare, tutelare e regolamentare le aree demaniali marittime. Aree che non corrisponderebbero alla fascia di 300 metri a cui, sottolineano gli architetti, «si è, pure, erroneamente, riferita, la Valutazione ambientale strategica».

Questo significa, fanno notare, che «la dividente demaniale (la linea teorica che separa la costa, dunque le aree demaniali, dal mare, ndr) avrebbe dovuto essere individuata sulla base di un rilievo planimetrico aggiornato rispetto ai processi erosivi de-

di Roberta DENETTO

Il Consiglio di Stato, in attesa dell'udienza di merito fissata dal Tar di Lecce, dà ragione in fase cautelare all'Autorità portuale di Brindisi nell'ambito del contenzioso con l'amministrazione Comunale per la realizzazione del muro di recinzione di via Del Mare. Pubblicata nella mattinata di ieri l'ordinanza con la quale l'interesse dell'Authority viene tutelato «con carattere di prevalenza» e viene sospesa «per intero l'ordinanza del 20 dicembre 2016» con la quale il Comune aveva fatto sospendere i lavori di realizzazione della recinzione e aveva anche intimato il ripristino dello stato dei luoghi e la rimozione delle opere ritenute abusive.

Contro l'ordinanza sindacale, l'Authority portuale aveva proposto ricorso al Tar di Lecce che però ne aveva accolta solo in parte l'istanza cautelare relativamente al ripristino dello stato dei luoghi. Determinazione impugnata dall'Authority in appello. Ieri l'ultimo passaggio in ordine temporale con la decisione in fase cautelare.

I giudici hanno determinato che la recinzione "appare comunque necessaria perché il porto possa funzionare regolarmente" richiamando a sostegno della tesi la memoria prodotta dall'Authority portuale il 19 aprile 2017 con la quale si faceva riferimento alla sicurezza delle operazioni di approdo. La questione, almeno stando alle indicazioni emerse, ruoterebbe intorno alla garanzia della piena operatività dell'infrastruttura.

A questo punto l'ammini-

strazione comunale è obbligata a dare esecuzione all'ordinanza, nonostante una posizione netta espressa da mesi circa l'abusività dell'opera. Secondo il sindaco Angela Carluccio spetterebbe, infatti, al Comune la responsabilità in materia autorizzativa. Inoltre da palazzo di città non sarebbe mai stata prodotta alcuna autorizzazione rispetto ai lavori avviati.

Insomma una battaglia a suola di carte e documenti per un'opera che viene ritenuta assolutamente necessaria da una

parte e "paesaggisticamente inadeguata" dall'altra. L'autorità portuale ne fa una questione di sicurezza, soprattutto nell'ambito dei controlli antiterrorismo. Il Comune, facendosi peraltro portavoce delle istanze cittadine, inquadra invece la vicenda nel generale contesto del rapporto esistente tra la città e il suo porto, nell'impatto visivo e urbanistico che l'opera comporterebbe.

Il sindaco ha commentato a caldo la notizia già nel pomeriggio di ieri. «È stato avviato

— ha dichiarato la prima cittadina — il dialogo, attraverso un tavolo di confronto, con il neo presidente dell'Authority di sistema portuale Ugo Patroni Griffi per valutare eventuali determinazioni che ci possano portare a una composizione bonaria della questione. È questo al di là delle carte e dei pronunciamenti di merito. L'ipotesi è di riprendere il progetto originario immaginando di incastri la rete metallica davanti alle costruzioni e la parte trasparente davanti al porto. Il presidente doveva, a questo proposito, rivelare il progetto con i tecnici». Poi la Carluccio tiene a precisare che non si tratta di una «questione di puntiglio, quanto di un'esplicita esigenza di tutela della collettività». Per questo, conclude «ci auguriamo che ci siano i margini per definire in maniera bonaria la situazione. Dobbiamo ritrovare lo spirito con quale mi sono approcciata fin dall'inizio alla vicenda, tenendo nella dovuta considerazione che la città e il porto vanno all'unisono».

Insomma il sindaco punta ad una risposta condivisa con l'Authority di sistema rispetto alla criticità finita sul tavolo del Consiglio di Stato.



Accanto, i lavori in via del Mare per la costruzione della nuova recinzione di sicurezza necessaria per racchiudere l'intera area portuale. L'opera ha generato un contenzioso tra Authority portuale e Comune, che contesta la mancanza di autorizzazioni ma soprattutto il fatto che la recinzione non sia completamente trasparente

L'Ordine degli architetti chiede al municipio maggiore partecipazione nella redazione del Pcc

## «Il Comune ripensi alle procedure utilizzate per il Piano della costa»

terminatisi».

Altra questione sollevata dall'Ordine è quello dell'attuale strada litoranea, della quale «si prevede nuovamente lo spostamento, affidando al presente strumento competenze non proprie». Né si può prevedere, secondo gli architetti, che il Pcc «possa contenere atti di indirizzo e di previsione per futuri ambi-

ti di progettazione e pianificazione o assumere riferimenti normativi del Piano regolatore generale vigente».

Piuttosto, è la critica dell'ordine professionale, «si sarebbero dovute operare le necessarie valutazioni delle criticità ambientali, con riferimento alle problematiche della persistente erosione dei litorali sabbiosi alle opere di

difesa esistenti, al ripristino della naturalità degli assetti costieri, alla tutela delle dune, con necessari processi di rinaturalizzazione, alla ricostruzione delle spiagge».

Poi, l'Ordine degli architetti di Brindisi torna sulla questione della partecipazione, prevista dalle leggi vigenti. «Molte osservazioni presentate» — sottolinea il Consi-

glio — si erano soffermate sulle norme tecniche di attuazione, che non risultano modificate in questa fase rispetto al rapporto preliminare. Nel caso specifico non si è attuato questo percorso al fine di potere programmare le aree demaniali costiere all'interno del Pcc, dal che si deduce un'assenza degli specifici obiettivi, delle verifiche da

porre in essere e di un'indicazione di strategie eventualmente alternative e che, fondamentalmente, Rapporto ambientale e Rapporto preliminare di orientamento sono del tutto identici. Tutto ciò in contrapposizione a quanto previsto dalle norme vigenti».

Lo stesso Ordine ricorda poi come la legge regionale in materia preveda che «il rapporto ambientale dà atto degli esiti della consultazione preliminare ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti». E proprio a questo proposito, gli architetti osservano anche «che la proposta preliminare del Pcc fu adottata preliminarmente rispetto alla presentazione ed alla valutazione delle singole osservazioni, che, comunque, successivamente, avrebbe dovuto essere indicate nelle procedure di approvazione dello stesso piano».

Alla luce di tutte queste considerazioni, dunque, il consiglio dell'Ordine degli architetti invita ancora una volta il Comune «ad un ripensamento delle procedure avviate, assicurando la piena collaborazione dello scrivente Ordine».



# Recinzione portuale sbloccata dal Consiglio di Stato: bisogna trattare

Il Consiglio di Stato ha annullato del tutto, sempre in via cautelare e in attesa del giudizio di merito, l'ordinanza sindacale con cui il Comune di Brindisi era riuscito a far sospendere i lavori di installazione della brutta recinzione metallica



[Marcello Orlandini](#)

La recinzione di via del Mare

BRINDISI – Il Consiglio di Stato ha annullato del tutto, sempre in via cautelare e in attesa del giudizio di merito, l'ordinanza sindacale con cui il Comune di Brindisi era riuscito a far sospendere i lavori di installazione della brutta recinzione metallica del versante dell'area doganale del Seno di Levante che si affaccia su via del Mare.

Il Tar di Lecce infatti aveva accolto solo parzialmente il ricorso dell'Autorità Portuale avverso l'ordinanza, escludendo l'obbligo a rimuovere le opere già realizzate e al ripristino dello stato dei luoghi, ma confermando lo stop ai lavori. Da qui l'appello dell'authority al supremo organo di giustizia amministrativa per ottenere la revoca totale del provvedimento sindacale, ottenendo alla fine un'ordinanza favorevole dalla sesta sezione del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale.

Quindi i lavori di recinzione possono riprendere, a meno che il Comune di Brindisi, in via extragiudiziale, non riesca a trovare una soluzione condivisa con il nuovo ente che nel frattempo ha sostituito e inglobato i porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Tocca al sindaco Angela Carluccio chiedere ed ottenere un incontro con il nuovo presidente della Adsp, Ugo Patroni Griffi, per evitare che siano solo i giudici amministrativi a decidere se l'opera così concepita e in parte attuata, danneggi o meno la visione urbanistica del waterfront su cui è già stato investito parecchio. Resta peraltro da superare anche quella separatezza di azioni e visioni che dagli anni Novanta caratterizza le relazioni (quelle alla luce del sole) tra la città e l'ente portuale con i risultati che sono sotto gli occhi di tutti.

Insomma, se ci deve essere svolta, che svolta sia. Il Comune non mette in discussione le esigenze della security portuale, su cui invece all'authority sta puntando in sede di giustizia amministrativa, giungendo ad allegare all'appello una lettera di una compagnia di crociere per difendere la brutta (lo ripetiamo) rete metallica di via del Mare. Il punto è trovare un accordo su una struttura che sia meno impattante. Su questo l'ultima gestione dell'ente portuale ha opposto un diniego.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto prevalente, almeno in sede cautelare, l'esigenza di garantire la protezione dell'area doganale piuttosto che quella paesaggistica ed urbanistica sostenuta dal Comune, che nei suoi motivi si appella al fatto che l'authority avrebbe dovuto chiedere una autorizzazione specifica prima di procedere con le opere nel Seno di Levante, mentre l'ormai defunta Autorità Portuale sostiene che non si tratta di un'opera ex novo, piuttosto di una sostituzione di una vecchia recinzione che era già stata autorizzata.

## - segue

---

Si può condurre su questo binario un nuovo rapporto sinergico tra i due enti, Comune di Brindisi e Autorità di Sistema Portuale? Molto dipenderà dal confronto con Ugo Patroni Griffi, piuttosto che dagli avvocati. Se si intende, dalle due parti, cambiare davvero registro e superare anche le sconcertanti e paradossali sovrapposizioni o capovolgimenti di funzioni e posizioni del passato. **(In allegato, l'ordinanza del Consiglio di Stato)**

# Il secolo XIX

---

## Sorpresa, Gioia Tauro ha bisogno dei camalli

*L' Agenzia creata da Roma per il porto in crisi prevede un gruppo che dia flessibilità sul lavoro*

GENOVA. Primo incontro oggi al ministero dei Trasporti con il terminalista Mct (gruppo Contship) e i sindacati per definire la vertenza Gioia Tauro, dopo la sospensione del maxi - sciopero avvenuta lo scorso 19 aprile. Sul tavolo il percorso -da chiudere entro metà maggio - che porterà alla costituzione dell' Agenzia per il lavoro prevista dalla legge di Stabilità 2017, che a partire da giugno dovrà accogliere i lavoratori dichiarati in esubero da Contship.

L' Agenzia, che insieme a quella prevista per Taranto è finanziata per 45 milioni di euro pubblici nei prossimi tre anni, dovrà formare i lavoratori usciti da Contship per le nuove attività previste nel territorio di Gioia Tauro: zona economica speciale (Zes: attività sui semilavorati sbar e da reimbarcare sulle incentivate da fiscalità di taggio), logistica ferroviaria, riparazioni navali. Se in questi tre anni Gioia Tauro avrà picchi di traffico, gli ex dipendenti (pagati con un' indennità simile all' indennità di mancato avviamento) lavoreranno in porto con funzione assimilabile agli articoli 17.

Decaduta la prima Agenzia, alla fine del triennio non sarà assorbito in un' Agenzia Zes et similia confluirà in una seconda Agenzia di fornitura di manodopera, diventando a tutti gli effetti articolo 17 (comma 5 della legge dei porti: su modello di quanto già accaduto a Trieste o Livorno, tipico nelle organizzazioni portuali dove la componente delle compagnie è minoritaria rispetto a quella dei dipendenti dei terminal in concessione - art. 18 - o delle imprese in appalto - art. 16- ).

Si scopre quindi che la flessibilità operativa delle compagnie portuali (i camalli) non è un retaggio medievale ma un elemento necessario al funzionamento di qualunque grande porto.

L' obiettivo dei sindacati è «ridurre gli esuberanti proposti da Contship» spiega Ugo Mi lone (Fit Cisl), e affrontare il trasferimento alla prima Agenzia con criteri di «massima trasparenza. Ci è stato segnalato - dice Maurizio Colombai, Filt Cgil- che dalla firma dell' Accordo quadro dello scorso luglio l' azienda avrebbe trasferito alcune figure da un reparto all' altro. Non vorremmo fossero manovre preesuberanti».

Il terminal Medcenter di Gioia Tauro, partecipato al 50% da Msc (secondo carrier mondiale nel settore container e primo cliente del porto calabrese) occupa 1.292 dipendenti. Per oltre 20 anni questa struttura si è retta sul solo traffico di trasbordi, quindi senza un entroterra industriale che ne giustificasse l' esistenza per altri motivi, ed è entrata in crisi nel momento in cui gli armatori per ridurre i costi operativi hanno voltato le spalle al transhipment. Il traffico è crollato, e i dipendenti sono diventati troppi.

## - segue

---

Ora, perché il disegno dell' Agenzia si realizzi, ed evitare che tutto questo si trasformi in un' Alitalia delle banchine, si dovranno realizzare complesse variabili. La prima è la Zes, che però è una procedura del tutto innovativa in Italia, e per questo i sindacati dovranno chiedere un aggiornamento a Palazzo Chigi, che ha in mano la trattativa con l' Unione europea. La seconda sono le ferrovie, su cui **Autorità portuale** e Contship stanno investendo 20 milioni ciascuna, ma Gioia Tauro è lontana dai centri industriali e questa logistica ha bisogno di incentivi (come il Ferrobonus). Infine c' è il bacino di carenaggio: Msc ha dato la disponibilità a utilizzarlo - ma non la garanzia - nel caso fosse realizzato.

Opera su cui la Regione Calabria ha stanziato 40 milioni di euro, e che entrerebbe in un mercato affollato e competitivo, in concorrenza con Na poli, **Palermo** e Malta solo per rimanere alle strutture più vicine.

Infine, stando al sito dell' Authority, nel porto calabrese operano almeno sei imprese art. 16, cui sono appaltati segmenti del ciclo di lavoro entro l' area demaniale, per un totale stimato di 200 persone.

Il governo sta progettando un censimento di tutti i circa 20 mila lavoratori dei porti italiani, e il loro inquadramento all' interno della legge **portuale**. L' operazione dovrebbe aiutare a individuare eventuali abusi: in passato, più di una volta è successo che imprese **portuali** intervenissero nei picchi di lavoro, svolgendo di fatto l' attività degli art.

17. Se questo avvenisse anche nel porto di Gioia Tauro, si potrebbe creare un conflitto sotterraneo tra i lavoratori dell' Agenzia (e dopo il triennio, dell' Agenzia ex art. 17) e queste imprese: «Credo che il sistema di Gioia Tauro reggerà dice Claudio Tarlazzi, segretario generale della Uiltrasporti-non ci saranno conflitti di mansioni, se gli appalti agli art. 16 sono regolari».

INSERTO DI 34 PAGINE.

*ALBERTO QUARATI*

Primo dei tre vertici già fissati

## Porto di Gioia Oggi si torna nella Capitale

*Medcenter insiste sulle perdite operative registrate negli anni*

Alfonso Naso reggio calabria Vertenza porto di Gioia Tauro, oggi riprende il confronto a Roma. Alle 12 e 30 confronto tra i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e i vertici di Medcenter, un' ora dopo saranno ricevute le organizzazioni sindacali. Si tratta del primo dei tre vertici che si concluderanno il prossimo 10 maggio e durante i quali il ministero guidato da Graziano Delrio ha assunto il ruolo di mediatore tra le parti. Da definire il numero degli esuberanti: 400 quelli annunciati dalla società terminalista dello scalo; poco più di 200 quelli stimati dalle organizzazioni sindacali. Una forbice troppo grande per essere ricucita.

Servirà un confronto fino all' ultimo respiro anche se la volontà di Medcenter sarebbe solo quella di limare leggermente il numero dei dipendenti da collocare nell' Agenzia per il lavoro portuale a partire dal prossimo primo agosto. Si è dovuto interessare il ministero per risolvere la situazione ingarbugliata perché in assenza di istituzioni quali l' Autorità portuale e la Regione in grado di fare da cabina di regia credibili ma il tentativo non è detto che riesca. La procedura si dovrebbe concludere entro la metà di maggio. L' azienda ha presentato il suo piano in base agli indicatori del bilancio

riferito al 2015. E in questo si legge che: «Nel corso del 2015, il volume di traffico movimentato da Medcenter Container Terminal ha registrato una riduzione del 14,9% rispetto all' esercizio precedente, con una movimentazione complessiva di 2.546.805 teus contro i 2.969.802 teus del 2014. Il numero di navi operato è stato pari a 1.427 rispetto alle 1.444 navi operate l' anno precedente (-1,2%)». Già su questo occorrerebbe chiedere come mai, nonostante la doppia missione del governatore Mario Oliverio in Svizzera per incontrare i vertici di Msc socia del terminal e unica compagnia che porta i contenitori in Calabria, non sono aumentati i traffici. «Il bilancio al 31 dicembre 2015 presenta una perdita di oltre 7 milioni di euro rispetto ai 3.010 registrati nel 2014. La gestione operativa, a seguito della carenza di volumi, non ha prodotto flussi di cassa sufficienti a fronteggiare il rimborso di tutte le rate dei finanziamenti in essere».

Questi alcuni dati del dettagliato piano che è stato consegnato alle organizzazioni sindacali le quali ritengono che in ogni caso i costi operativi possono essere ridotti non per forza toccando unicamente la forza lavoro. Su numeri e cifre si gioca la partita. Ma quella vera è riferita i nomi degli operai che

## - segue

---

andranno nell' Agenzia. C' è chi tra i portuali la vuole, chi invece no e probabilmente farà causa davanti al giudice del lavoro. A questo punto entra in gioco la trasparenza sui criteri di scelta dei lavoratori da collocare fuori ruolo.

L' azienda sa bene che eliminando chi è più produttivo rischia di perdere in termini di competitività. E proprio per questo ha chiesto aiuto ai sindacati che non vogliono indicare alcuna strada se prima non si riduce il numero degli esuberanti.

La vertenza, estenuante, sembra ormai arrivata al capolinea. Incombe l' arrivo delle "famosissime" lettere di licenziamento. Mancano poche settimane.

Il demanio, lo Statuto siciliano e un decreto del 1997

## «Il porto di Milazzo non può entrare nell' Autorità di sistema con Gioia»

*Beninati: «Serve una legge Ars, altrimenti si incorre nell' abuso di potere»*

milazzo Si allarga la questione legata al trasferimento delle aree demaniali del porto di Milazzo alla nuova Autorità di sistema che vede insieme Messina e Gioia Tauro. Le perplessità sollevate in questi giorni dall' ex assessore regionale Nino Beninati sono cresciute alla luce di quanto previsto da un decreto del presidente della Regione del 1997 che fornisce chiarimenti dello Statuto siciliano in materia di demanio marittimo. Un decreto che impugna un provvedimento del ministero delle Infrastrutture proprio a proposito della scalo mamertino. E lo stesso Beninati torna sull' argomento.

«La sottrazione del porto di Milazzo alla potestà ed alla giurisdizione dell' amministrazione regionale - afferma - pongono in palese evidente violazione delle attribuzioni regionali in materia di demanio marittimo sancite dallo Statuto e dalle norme di attuazione. Quel decreto non è mai stato superato e anche se il porto di Milazzo fa parte dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo, il demanio marittimo continua ad essere, a differenza di Messina, regionale e pertanto per restituirlo al demanio marittimo statale necessita di un deliberato dell' Ars che autorizzi il presidente della Regione a fare l' intesa. È strano che nessuno, portando avanti ragionamenti prettamente politici, non abbia tenuto conto di una situazione che a mio modesto avviso invalida anche il decreto Delrio di costituzione della fantomatica Autorità di sistema portuale "Tirrenico-meridionale" comprendente porti siciliani e calabresi. Per dare efficacia a questo provvedimento occorre preventivamente riportare le aree portuali di Milazzo nel demanio marittimo statale e poi ne possiamo parlare. Il presidente Crocetta e l' assessore Croce, lo ribadisco - conclude l' ex assessore dei governi Cuffaro e Lombardo - non possono autorizzare tale passaggio senza legge: rischierebbero di incorrere in abuso di potere e falso ideologico». Insomma una matassa da dipanare in gran fretta anche per gli esiti che possono scaturire. Sarebbe una iattura in caso di provvedimento impugnato che andrebbe ad arrecare danni gravi al corretto funzionamento del porto di Milazzo.

## Dalle navi "Britannia" e "Msc Armonia" Sbarcati a Cagliari oltre 5000 crocieristi



Alcuni dei crocieristi sbarcati il 25 Aprile a Cagliari

**CAGLIARI** - La mattina del 25 Aprile, il porto e la città di Cagliari sono stati letteralmente "invasi" dai crocieristi.

Nel porto del capoluogo sardo, infatti, sono approdate contemporaneamente due navi per un totale di 5.300 passeggeri.

Si tratta delle navi "Britannia", della P&O Cruise, con 3.200 persone a bordo, e della "Msc Armonia", con 2.100 turisti. A beneficiare - anche dal punto di vista del ritorno economico per negozi, bar e ristoranti - dell'arrivo in massa dei

crocieristi non solo la città, ma tutto il sud Sardegna grazie alle escursioni in bus tra storia, mare ed enogastronomia.

Molti i turisti che si sono tratti-nuti in città: in tanti hanno incrociato in via Roma la sfilata del 25 Aprile per celebrare l'anniversario della liberazione d'Italia.

Ma non è l'ultimo appuntamento di Aprile: giovedì 27 sarà a Cagliari la "Star Flyer" che trasporterà circa cento passeggeri. Il giorno dopo toccherà alla "Costa Pacifica" con a bordo tremila turisti.

politica

## Dopo 17 anni la battaglia anti tir del Comitato Nostra Città va avanti

Anni di denunce e lotte, in tutte le sedi e con tutti gli strumenti non sono bastati ai membri del comitato La Nostra Città , che dal 25 Aprile del 2000 protestano contro il passaggio dei tir in città , soprattutto il quel viale Bocchetta teatro di numerosi incidenti, anche con vittime. " Dopo quattro anni di Amministrazione Accorinti - dichiara il comitato in una nota - la situazione è rimasta immutata . Identica a quella dei decenni precedenti. Le responsabilità quelle di sempre. Come le promesse ed i proclami ". I membri de La nostra Città denunciano i ritardi nella realizzazione delle opere necessarie per i nuovi approdi, l' intollerabile affossamento del servizio della Blueferries, della stessa Stazione Marittima e degli altri vettori concorrenti. Ma il nodo centrale della questione, per il comitato, resta la poca trasparenza dell' Amministrazione nel riportare i verbali e le dichiarazioni di voto in seno al comitato dell' **Autorità Portuale**, del quale il Comune è componente, che ha potere decisionale sulla questione della circolazione dei mezzi gommati . " L' **Autorità Portuale** - proseguono i membri del comitato La Nostra Città - il cui comitato è costituito in buona parte da enti riconducibili alle società private di traghettamento, decide sulle concessioni degli approdi, sulla destinazione d' uso delle superfici della preziosa Zona Falcata e persino sull' Area della ex-fiera. Un dominio assoluto, incontrastato e svincolato dal controllo dei cittadini e dalle stesse istituzioni rappresentative democraticamente elette ". Nonostante la questione del transito dei tir nella strade del centro sembra ancora lontana dall' essere risolta, il membri de La Nostra città continueranno a lottare e a chiedere risposte che, come sempre, tardano ad arrivare.

*Marco Celi*

## Autorità portuale, Annunziata incontra il sindaco Bianco

CATANIA - Il sindaco di Catania Enzo Bianco ha incontrato nel Palazzo degli elefanti il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale Andrea Annunziata. "Una riunione operativa - ha detto il Sindaco - per discutere della completa apertura del Porto alla città ma anche delle enormi possibilità di sviluppo di un territorio ampio che comprende metà della nostra Isola, con una grande attenzione per le questioni legate all' Ambiente". Annunziata, campano, avvocato ed esperto di logistica ed economia dei trasporti, è stato sottosegretario nel secondo governo Prodi e, dal 2008 al 2016, presidente dell' autorità portuale di Salerno, dove sono stati raggiunti considerevoli risultati di crescita. Fa parte del consiglio direttivo di Assoporti . "Con il sindaco Bianco - ha detto il Presidente dell' Autorità - stiamo lavorando per far sviluppare armonicamente tutto il Distretto assecondando le vocazioni dei porti di Augusta e Catania". L' idea centrale del progetto parte dalla considerazione che i due porti sono importanti ma diversi tra loro e possono crescere facendo squadra. Il primo ha una maggiore inclinazione al traffico cosiddetto ro-ro (rotabili-rotabili) e ro-pa (rotabili-passeggeri), ossia i traghetti. Augusta, invece, con il suo petrolchimico, punta maggiormente sui container e per questo Annunziata sarà dal 9 al 12 maggio al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il principale salone mondiale del settore. Per quanto riguarda Catania, a partire dal 2018 sono previste iniziative per rilanciare il crocierismo, accreditando il porto come sede di partenza delle crociere. Si è parlato inoltre della possibilità di consentire nella banchina più vicina al centro cittadino l' ormeggio dei superyacht privati. Si è cominciato a discutere anche di alcune zone attorno al porto etneo, come quella del cosiddetto Cementificio, che potrebbe essere in parte utilizzato per attività di supporto a quelle portuali e in parte per la rigenerazione del quartiere. "Nei prossimi giorni, poi - ha detto Bianco - si svolgerà un incontro con l' Interporto che, se sapremo sfruttare adeguatamente le occasioni, può rappresentare una grande opportunità per l' intera Sicilia orientale". Si sta comunque cominciando a pensare anche ad altre aree strategiche. Si è parlato per esempio di Zes - zone economiche speciali, con agevolazioni fiscali da chiedere a governo nazionale e Ue - per stimolare lo sviluppo economico della Sicilia orientale. Dopo Monaco è previsto un incontro più approfondito, con tutti i sindaci e gli altri attori del territorio.

"Comuni Amici" accoglie i crocieristi con musica, vino e piacentino

## Un biglietto da visita "umano" per i turisti che sbarcano in città

L' Etna, il sole, il mare, le prelibatezze gastronomiche, le tradizioni: 2500 passeggeri e 1300 componenti dell' equipaggio della nave da crociera tedesca «Mein Schiff», approdata - ieri mattina - al porto, hanno vissuto una giornata all' insegna dell' ospitalità siciliana.

Di fronte il terminal di attracco della nave è stata predisposta, infatti, una sorta di "Sicilia in miniatura" con stand (in cui varie città siciliane mostravano le loro bellezze), esibizioni di sbandieratori e sfilate in costume per un mini assaggio delle rappresentazioni storiche. Il tutto organizzato da «Comuni Amici», la rete di Enti presieduta dall' imprenditore Ettore Messina che ha voluto lanciare un progetto di promozione territoriale, partito proprio ieri, nell' ambito del programma di sviluppo del waterfront, cui stanno lavorando il Comune e l' **Autorità portuale**.

Dopo una mattinata alla scoperta delle bellezze naturali sul territorio, tra cui l' Etna, i turisti nelle prime ore del pomeriggio, al ritorno da una passeggiata in città, sono rientrati al porto dove, attorno a stand espositivi e promozionali con peculiarità locali, sono stati informati di alcune manifestazioni tra le più importanti della tradizione locale, come la Pasqua ad Enna e il palio dei Normanni di Piazza Armerina.

Il corteo del gruppo federiciano, con una delegazione di musicisti e figuranti che ha sfilato di fronte ai presenti.

A dare agli ospiti un caloroso benvenuto c' erano rappresentanti dei Comuni di Mazzarino, Mirabella Imbaccari, Aidone, Enna e Piazza Armerina.

Una coppia di tedeschi, proveniente da Berlino, ha raccontato, mentre gustava una coppetta di gelato al cioccolato, alcuni momenti vissuti durante la giornata: «Oltre a questo, abbiamo mangiato un ottimo gelato al pistacchio e poi meravigliosi antipasti, siamo stati al mercato del pesce e assaporato le ostriche. Il tempo qui è bellissimo, questa città stupenda, torneremo senz' altro a Catania ma non a **Palermo**, troppa confusione lì».

Ettore Messina, presidente di Comuni Amici, ha stretto un accordo con il Catania Cruise Terminal (Cct) per la gestione degli spazi dedicati all' accoglienza dei crocieristi. «L' idea è quella di mostrare al visitatore in transito al porto di Catania - dice - non solo la città, ma tanti comuni dell' Isola che

## - segue

---

compongono le mille sfaccettature della nostra terra, tra colori, sapori, tradizioni e artigianato. Vogliamo organizzare un' accoglienza stile Hawaii, ricevendo il visitatore con il formaggio piacentino accompagnato da un bicchiere di vino siciliano».

Quest' anno è previsto l' attracco al porto di Catania di cinquanta navi da crociera, un numero irrisorio se si pensa che a Messina, ad esempio, ne arrivano tra le 120 e le 160. Nonostante ciò, per tutti i cinquanta arrivi, i comuni in rete cercheranno di fornire un servizio tale da indurre, entro due anni, il visitatore a tornare.

«Ostacoli ce ne sono tanti - aggiunge Messina -, purtroppo la Sicilia è caratterizzata dall' individualismo, quindi non è facile andare avanti, anche se questo concetto di "rete" dovrebbe essere naturale, visto che abitiamo in un' isola e viviamo di pesca. Però superate le prime diffidenze, sappiamo che il siciliano è pronto a spendersi col cuore, con l' anima e con le proprie risorse. E noi vogliamo non solo avvicinare i turisti, ma anche i cittadini, affinché possano fruire del porto».

Al termine dell' animato pomeriggio è stato consegnato al neo presidente dell' **Autorità portuale** Andrea Annunziata, ritirato dal direttore affari generali dell' Ente, Roberto Nanfitò, il «Gogò», l' oscar del sorriso (un omino giallo simbolo dell' ottimismo ndr), testimonial di iniziative virtuose e mascotte di «Comuni Amici».

Simona Mazzone.

SIMONA MAZZONE

Lo sviluppo

## «Lavoro sinergico per l' apertura completa del porto alla città»

Il sindaco Enzo Bianco ha incontrato ieri, a Palazzo degli Elefanti, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, Andrea Annunziata.

«Una riunione operativa - ha detto il sindaco - per discutere della completa apertura del porto alla città ma anche delle enormi possibilità di sviluppo di un territorio ampio che comprende metà della nostra Isola, con una grande attenzione per le questioni legate all' Ambiente».

Annunziata, campano, avvocato ed esperto di logistica ed economia dei trasporti, è stato sottosegretario nel secondo governo Prodi e, dal 2008 al 2016, presidente dell' **Autorità portuale di Salerno**, dove sono stati raggiunti considerevoli risultati di crescita. Fa parte del consiglio direttivo di Assoport.

«Con il sindaco Bianco - ha detto il presidente dell' **Autorità** - stiamo lavorando per far sviluppare armonicamente tutto il Distretto assecondando le vocazioni dei porti di Augusta e Catania».

L' idea centrale del progetto parte dalla considerazione che i due porti sono importanti ma diversi tra loro e possono crescere facendo squadra. Il primo ha una maggiore inclinazione al traffico cosiddetto ro-ro (rotabili-rotabili) e ro-pa (rotabili-passeggeri), ossia i traghetti. Augusta, invece, con il suo petrolchimico, punta maggiormente sui container e per questo Annunziata sarà dal 9 al 12 maggio al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il principale salone mondiale del settore.

Per quanto riguarda Catania, a partire dal 2018 sono previste iniziative per rilanciare il crocierismo, accreditando il porto come sede di partenza delle crociere.

Si è parlato, inoltre, della possibilità di consentire nella banchina più vicina al centro cittadino l' ormeggio dei superyacht privati. Si è cominciato a discutere anche di alcune zone attorno al porto etneo, come quella del cosiddetto Cementificio, che potrebbe essere in parte utilizzato per attività di supporto a quelle **portuali** e in parte per la rigenerazione del quartiere.

«Nei prossimi giorni, poi - ha detto Bianco - si svolgerà un incontro con l' Interporto che, se sapremo sfruttare adeguatamente le occasioni, può rappresentare una grande opportunità per l' intera Sicilia orientale».

Si sta comunque cominciando a pensare anche ad altre aree strategiche. Si è parlato per esempio di Zes - zone economiche speciali, con agevolazioni fiscali da chiedere a governo nazionale e Ue - per stimolare lo sviluppo economico della Sicilia orientale. Dopo Monaco è previsto un incontro più approfondito, con tutti i sindaci e gli altri attori del territorio.

## Catania: Bianco incontra il presidente Annunziata. Riunione operativa su apertura del Porto alla città

(FERPRESS) – Catania, 27 APR – Il sindaco di Catania Enzo Bianco ha incontrato nel Palazzo degli elefanti il presidente dell’Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale Andrea Annunziata.

“Una riunione operativa – ha detto il Sindaco – per discutere della completa apertura del Porto alla città ma anche delle enormi possibilità di sviluppo di un territorio ampio che comprende metà della nostra Isola, con una grande attenzione per le questioni legate all’Ambiente”.

Annunziata, campano, avvocato ed esperto di logistica ed economia dei trasporti, è stato sottosegretario nel secondo governo Prodi e, dal 2008 al 2016, presidente dell’autorità portuale di Salerno, dove sono stati raggiunti considerevoli risultati di crescita. Fa parte del consiglio direttivo di Assoporti.

“Con il sindaco Bianco – ha detto il Presidente dell’Autorità – stiamo lavorando per far sviluppare armonicamente tutto il Distretto assecondando le vocazioni dei porti di Augusta e Catania”.

“L’idea centrale del progetto – si legge in una nota del Comune di Catania – parte dalla considerazione che i due porti sono importanti ma diversi tra loro e possono crescere facendo squadra. Il primo ha una maggiore inclinazione al traffico cosiddetto ro-ro (rotabili-rotabili) e ro-pa (rotabili-passeggeri), ossia i traghetti. Augusta, invece, con il suo petrolchimico, punta maggiormente sui container e per questo Annunziata sarà dal 9 al 12 maggio al Transport Logistic di Monaco di Baviera, il principale salone mondiale del settore.

Per quanto riguarda Catania, a partire dal 2018 sono previste iniziative per rilanciare il crocierismo, accreditando il porto come sede di partenza delle crociere. Si è parlato inoltre della possibilità di consentire nella banchina più vicina al centro cittadino l’ormeggio dei superyacht privati. Si è cominciato a discutere anche di alcune zone attorno al porto etneo, come quella del cosiddetto Cementificio, che potrebbe essere in parte utilizzato per attività di supporto a quelle portuali e in parte per la rigenerazione del quartiere”.

“Nei prossimi giorni, poi – ha detto Bianco – si svolgerà un incontro con l’Interporto che, se sapremo sfruttare adeguatamente le occasioni, può rappresentare una grande opportunità per l’intera Sicilia orientale”.

Si sta comunque cominciando a pensare anche ad altre aree strategiche. Si è parlato per esempio di Zes – zone economiche speciali, con agevolazioni fiscali da chiedere a governo nazionale e Ue – per stimolare lo sviluppo economico della Sicilia orientale. Dopo Monaco è previsto un incontro più approfondito, con tutti i sindaci e gli altri attori del territorio.

## Porti: a Catania stand su territori accolgono turisti Crocieristi troveranno informazioni in area scalo

PALERMO, 26 APR - Il porto di Catania si apre alla città. Questo pomeriggio Comuni Amici dà il via agli eventi dedicati ai crocieristi in arrivo. E' stata creata un'isola proprio nei pressi del terminal dove verranno rappresentati i territori con stand dedicati alla promozione dell'enogastronomia e dell'artigianato tipico. Inoltre è stato organizzato un centro servizi a disposizione dei crocieristi, degli equipaggi ed anche dei visitatori del porto, nel quale potranno essere fornite non solo le informazioni turistiche, a cura della Regione e del Comune di Catania, ma anche un ampio ventaglio di attività di interesse turistico. L'iniziativa si inquadra nel programma e nel progetto di sviluppo del waterfront, voluto dal Comune e dall'Autorità Portuale di Catania.